



Radfahren in Berlin – Abbiegen? Achtung! Sicher über die Kreuzung

Auswertungsbericht zur Öffentlichkeitsbeteiligung

Online-Dialog im Zeitraum 12. November bis 10. Dezember 2013

erstellt im Auftrag
der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

Projekt gefördert durch das
Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur



Herausgeber:

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
des Landes Berlin

Referat "Grundsatzangelegenheiten der Verkehrspolitik, Verkehrsentwicklungsplanung"
VII A W, Abteilung Verkehr
Am Köllnischen Park 3, 10179 Berlin

Berlin, den 16. Mai 2014

Dieser Bericht wurde von der Zebralog GmbH & Co.KG im Auftrag der
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt des Landes Berlin erstellt.

The logo for Zebralog, featuring the word "zebralog" in a lowercase, sans-serif font. The text is white and is centered within a solid yellow rectangular background.

Britta Letz
Sebastian Basedow

Chausseestraße 8, Aufgang E
10115 Berlin

T. +49 30.200 540 26-0
F. +49 30.200 540 26-99
basedow@zebralog.de

www.zebralog.de

Allgemeiner Hinweis

Der vorliegende Auswertungsbericht ist eine qualitative Zusammenführung der eingegangenen Beiträge aus dem vierwöchigen Online-Dialog 2013. Die hier aufgelisteten Rückmeldungen sind originäre Aussagen und Argumentationen der Teilnehmenden. Diese spiegeln nicht die Meinung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt und anderer Behörden wider. Vorgeschlagene Maßnahmen wurden nicht auf ihre rechtliche Zulässigkeit geprüft.

- **Steckbrief der Öffentlichkeitsbeteiligung**

Was war der Anlass und die Zielsetzung für dieses Projekt „Radfahren in Berlin – Abbiegen? Achtung! Sicher über die Kreuzung“
Inwiefern können die Bürgerinnen und Bürger helfen?

- **Struktur des Online-Dialogs**

Wie sah die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger genau aus?
Was konnte man auf der Online-Plattform machen?
Wer hat beim Online-Dialog mitgemacht?
Räumliche Verteilung der Konflikthinweise

- **Inhalte des Online-Dialogs**

Methode der Auswertung
Überblick über die gemeldeten Konfliktschwerpunkte
Häufig bewertete Kreuzungen

- **Fazit**

- **Anhang**

Was war der Anlass und die Zielsetzung für das Projekt?

Umwelt hat aus diesem Grund einen Leitfaden zur Vermeidung solcher Abbiegeunfälle erarbeitet, der zukünftig auch anderen Städten und Gemeinden zur Verfügung steht. Dieser Leitfaden ist in Form eines Maßnahmenkatalogs aufgebaut, um für die Politik und vor allem auch die Kommunen als Unterstützung der Planung zu dienen. So werden im Leitfaden u.a. Hinweise zu erprobten, infrastrukturellen Veränderungen an verschiedenen Kreuzungstypen zusammengefasst, kommunikative Ansätze dargestellt und Möglichkeiten zur Beteiligung offeriert.

Gerade Verkehrsunfälle zwischen Fahrradfahrenden und abbiegenden Pkw bzw. Lkw sind oft schwerwiegend. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und



Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

Gefördert wurde das Projekt im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI, ehemals BMVBS).

Inwiefern können die Bürgerinnen und Bürger helfen?

Bundesweit gilt: keine objektive Unfallstatistik und Expertenmeinung ist vollumfänglich. Gerade Beinahe-Unfälle oder tägliche Konflikte zwischen Fahrradfahrenden und Kfz, die glücklicherweise nicht zum Unfall führen, werden nicht erfasst. Hinweise der Bürgerinnen und Bürger zu Orten im Stadtgebiet, an denen sie sich als Fahrradfahrende besonders unsicher fühlen, sind deshalb eine wichtige Ergänzung zu standardisierten Planungsprozessen.

Da das Beteiligungsverfahren in das oben genannte Projekt „Maßnahmen für ein konfliktfreies Abbiegen – Leitfaden zur Reduzierung von Abbiegeunfällen zwischen Kfz und Radfahrern“ eingebettet war, konnten die Bürgerinnen und

Bürger, insbesondere potentiell gefährliche *Kreuzungsbereiche oder Einmündungen* melden. Jedoch wurden alle Beiträge, auch zu Themen der allgemeinen Radsicherheit auf Streckenabschnitten aufgenommen, um noch besser die empfundenen Problemschwerpunkte der Fahrradfahrenden zu erkennen und für zukünftige Maßnahmen nutzbar zu machen.

Die nunmehr vorliegenden Ortshinweise können unter anderem von Institutionen, wie beispielsweise der Polizei oder den Stadtbezirken, für die Verkehrssicherheitsarbeit, Planungen und die Priorisierung von Maßnahmen verwendet werden.

Darüber hinaus ist die Senatsverwaltung bestrebt, an konkret mit Hinweisen bestimmten Orten einzelne, passende Maßnahmen aus dem oben genannten Leitfaden als Pilotprojekte testweise umzusetzen.

Steckbrief zum Online-Dialog

Zeitraum	Online-Dialog: 12. November – 10. Dezember 2013
Durchführende Behörde	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Abteilung VII, Verkehr
Zielsetzung	Ziel war es, von Fahrradfahrenden als Gefahrenstellen empfundene Kreuzungsbereiche und Einmündungen zu identifizieren und aus Sicht der Nutzenden ortsbezogen Probleme der Infrastruktur und des Verkehrsverhaltens zu benennen.
Relevanz der Ergebnisse	<ul style="list-style-type: none"> • Input für laufende und anstehende Planungen • Input für die Verkehrssicherheitsarbeit und Kommunikation, u.a. im Rahmen der Kampagne „Rücksicht im Straßenverkehr“ • Vergleich der objektiven Unfallorte und subjektiven Konfliktschwerpunkte mittels eines Datenabgleichs mit der Unfallstatistik • Grundlage zur Prüfung der Umsetzungsmöglichkeit von Pilotprojekten aus den Maßnahmen, die der „Leitfaden zur Reduzierung von Abbiegeunfällen zwischen Kfz und Radfahrern“ der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt vorstellt
Teilnehmerkreis	Während der aktiven Beteiligungsphase: <ul style="list-style-type: none"> • rund 27.000 individuelle Besucher des Online-Dialogs (260.000 Seitenaufrufe) • über 3.300 registrierte Teilnehmende • über 5.000 konkret benannte Punkte im Stadtgebiet mit über 4.000 Kommentaren

Wie sah die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger genau aus?

Das Projekt mit dem Titel „Radfahren in Berlin – Abbiegen? Achtung! Sicher über die Kreuzung“ wurde von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt angestoßen.

Zwischen dem 12. November bis zum 10. Dezember 2013 waren alle Berlinerinnen und Berliner eingeladen, auf der Online-Plattform *radsicherheit.berlin.de* Hinweise zu als besonders kritisch empfundenen Kreuzungs- und Einmündungsbereiche abzugeben, an denen sie sich als Fahrradfahrende durch abbiegende Fahrzeuge verunsichert oder gefährdet fühlen.

Weil das Thema „Fahrradfahren in Berlin“ oder spezieller „Fahrradsicherheit in Berlin“ viele Meinungen und Emotionen hervorrief, wurde der Dialog von den Teilnehmenden auch genutzt, um andere Problembereiche ohne direkten Bezug zu Kreuzungen oder Abbiegevorgängen anzusprechen.

Was konnte man auf der Online-Plattform machen?

Die Internetseite *radsicherheit.berlin.de* war übersichtlich aufgebaut. Zwei Bereiche des Portals waren mit hohem

Aufforderungscharakter direkt auf der Startseite platziert. Zum einen, der Bereich um sich zu informieren („Informieren Sie sich“) und anderen der Bereich zum Mitmachen („Machen Sie einen Vorschlag“, bzw. nach der aktiven Online-Phase: „Lesen Sie alle Beiträge“). Zudem war der direkte Zugriff auf die Karte mit allen bereits eingegangenen Hinweisen möglich.

Startseite *radsicherheit.berlin.de*

The screenshot shows the homepage of *radsicherheit.berlin.de*. At the top, there is a blue header with the Berlin.de logo and the text 'Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt'. Navigation links include 'Regeln', 'Lob & Kritik', 'Newsletter', and 'Einloggen'. Below the header, there is a navigation bar with 'Start', 'Vorschläge lesen', and 'Informationen'. The main content area is divided into several sections:

- Radfahren in Berlin**: A blue box with the sub-header 'Abbiegen? Achtung! Sicher über die Kreuzung'. Below this, there is a paragraph: 'Durch den Online-Dialog haben wir nützliche Hinweise erhalten, wo sich Kreuzungs- und Einmündungsbereiche befinden, an denen Sie häufiger Konfliktsituationen beim Abbiegen erleben oder an denen Sie sich als Radfahrer oder Radfahrerin besonders unsicher fühlen.'
- Karte**: A map showing numerous red location pins indicating critical intersection and junction areas.
- LESEN SIE ALLE HINWEISE**: A large blue button with a white arrow and bicycle icon.
- INFORMIEREN SIE SICH!**: A blue button with a white information icon.
- Aktuelle News**: A section with the title 'Online-Beteiligung zur Radsicherheit in Berlin beendet' and a paragraph: 'Am 10. Dezember 2013 wurde die aktive Phase des Online-Dialoges beendet. Wir bedanken uns bei...'. Below this is a 'mehr' link.
- Top-Liste angepasst**: A section with the title 'Die 20 meistbewerteten Hinweise zu Abbiegekonflikten in Kreuzungs- und Einmündungsbereichen...' and a 'mehr' link.
- Footer**: Includes copyright information: 'Kartendaten: © 2014 GeoBasis-DE/BKG (©2009), Google' and a small image of a cyclist with the text 'berlin-nimmt-rücksicht.de'.

Im Informationsbereich wurden das Verfahren und der Ablauf der Bürgerbeteiligung erklärt sowie Hintergrundinformationen zur Berliner Radverkehrsstrategie bereitgestellt.

Während der aktiven Phase des Online-Dialogs konnten die Teilnehmenden unter dem Punkt „Kreuzung benennen“ ihren Beitrag abgeben. Hierfür wurde ein Eingabeformular mit einer digitalen Stadtkarte angeboten, auf der die entsprechende Kreuzung, Einmündung oder der Streckenabschnitt mit einem Pin markiert werden konnte. Die formulierte Frage lautete „An welchen Kreuzungen wird es oft kritisch?“. Alternativ zur direkten Eingabe auf der Karte konnte man auch eine Adresse eingeben. Ein Beitrag beinhaltete neben der Ortsmarkierung die Pflichtfelder Titel und Beschreibungstext.

Eingabeformular auf der Plattform im Menüpunkt „Kreuzung benennen“

An welchen Kreuzungen und Einmündungen kommt es häufiger zu Konfliktsituationen beim Abbiegen?

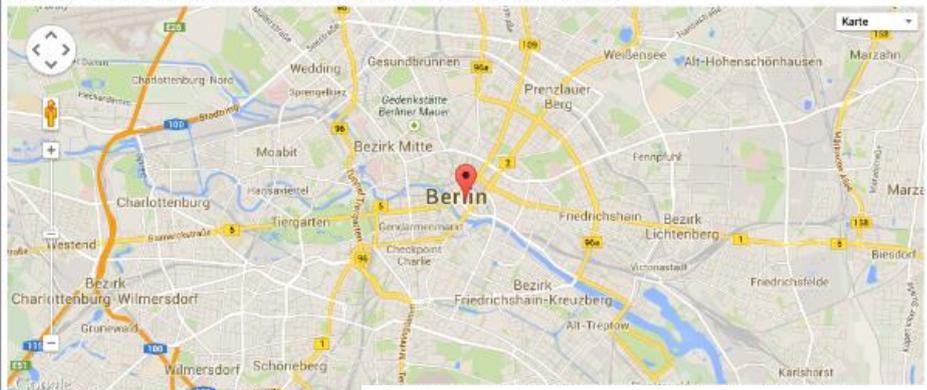
Sagen Sie uns, wo im Stadtgebiet sich Kreuzungs- und Einmündungsbereiche befinden, an denen Sie häufiger Konfliktsituationen beim Abbiegen erleben oder an denen Sie sich als Radfahrer oder Radfahrerin besonders unsicher fühlen. Schauen Sie auch auf der **Karte**, ob Ihre Kreuzung schon von anderen Teilnehmenden markiert worden ist.

Mit Ihren Hinweisen helfen Sie der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung für Umwelt, ein umfassendes Bild über kritische Kreuzungsbereiche in Berlin zu erhalten. Diese Informationen tragen dazu bei, Maßnahmen zur effektiven Vermeidung von Abbiegeunfällen zu entwickeln. Mehr dazu erfahren Sie unter **„Informationen“**.

1.

An welchen Kreuzungen wird es oft kritisch?

Durch einen Klick auf die Karte können Sie den Ort markieren, für den Sie einen Hinweis geben wollen.



Kartendaten: © 2014 GeoBasis-DE/BKG (©2009), Google

2.

Sie können alternativ auch die Adresse des Ortes eingeben.

Sie können auch einfach nach einer bestimmten Adresse suchen, zu der Sie einen Vorschlag machen wollen.

Adresse:

Geben Sie Ihren Vorschlag ohne Ortsbezug ein.

3.

Beschreiben Sie Ihren Vorschlag.

Was macht diesen Kreuzungsbereich gefährlich? Beschreiben Sie Ihren Beitrag. Bitte beachten Sie die **Regeln des Dialogs**.

Bitte wählen Sie einen aussagekräftigen Titel: *

Ihre Idee: *

Die Nutzenden konnten die Hinweise von anderen Teilnehmenden kommentieren. Von dieser Möglichkeit wurde auch über 4.000 Mal Gebrauch gemacht. So wurden zahlreiche Beiträge mit differenzierten Betrachtungen erweitert, Ansätze diskutiert oder es wurden weitere Vorschläge, z.B. zu infrastrukturellen Änderungen eingebracht. Registrierte Teilnehmende konnten die Beiträge von anderen Nutzenden „unterstützen“. Die 20 am häufigsten bewerteten Beiträge sind in eine explizit ausgewiesene Top-Liste eingegangen.

Für alle, die sich regelmäßig über den Stand der Online-Diskussion informieren wollten, wurde ein Newsletter angeboten.

Die Teilnehmenden wurden in den Regeln des Online-Dialogs auf die Besonderheiten schriftlicher Kommunikation aufmerksam gemacht und gebeten, die Anonymität des Mediums verantwortungsvoll zu nutzen. Diese Regeln dienten der Online-Moderation als Arbeitsgrundlage.

Im Bereich „Fragen, Lob und Kritik“ konnten alle Teilnehmenden ihre Hinweise und Rückmeldungen zum Beteiligungsverfahren (z.B. zur Technik) geben und sowohl verfahrensbezogenen als auch inhaltliche Fragen stellen, die von der Online-Moderation beantwortet wurden.

Beispielbeitrag mit Kartenausschnitt

The screenshot shows a user interface for a contribution. On the left is a map snippet showing a street intersection with red location pins. The map includes labels for 'Tiergartenstraße', 'Klingelhöferstr.', and 'Stülerstraße'. Below the map, it says 'Kartendaten: © 2014 GeoBasis-DE/BKG (©2009), Google'. The main content area on the right displays a post by 'von Brinkmarit' dated '11.12.2013 - 07:22'. The title of the post is 'Rechtsabbiegerampel für Autos nie aktiv!' and the location is 'Tiergartenstraße 35 10785 Berlin'. The text of the post discusses traffic conflicts at the intersection of Klingelhöferstraße and Tiergartenstraße, suggesting a right-of-way ramp for cars to reduce conflicts with cyclists. It notes that such a ramp is not currently active and that cyclists are often forced to yield. The post concludes with a request to activate the ramp. Below the text, it shows '5 Teilnehmer/innen unterstützen den Vorschlag' and a prompt to log in to rate the suggestion. At the bottom, there are social media sharing options: 'Empfehlen', 'Tweet', and '+1', along with an information icon.

Wer hat beim Online-Dialog mitgemacht?

Die große Resonanz auf den Online-Dialog mit über 5.000 konkreten Ortshinweisen verdeutlichte nicht nur den gefühlten

Handlungsbedarf, sondern zeigte auch die Bedeutung des Themas Sicherheit im Straßenverkehr für die Bürgerinnen und Bürger.

Mehr als 27.000 Berlinerinnen und Berliner haben die Online-Plattform und sich einen Überblick zum Thema verschafft; über 3.000 Teilnehmende haben sich registriert. Die Nutzenden sind mit 4.000 Kommentaren auch häufig auf die Beiträge anderer eingegangen. So entstand eine breite Diskussion mit vielen Hinweisen und eigenen Lösungsvorschlägen. Insgesamt haben die Teilnehmenden auf einen konstruktiven, sachlichen Umgang mit dem doch hinreichend emotionsgeladenen Thema Fahrradsicherheit geachtet. Nennenswerte Regelverstöße wurden nicht festgestellt.

27.166 eindeutige Besucher
11.044 wiederkehrende Besucher



An dem Online-Dialog konnten alle Interessierten teilnehmen. Eine Registrierung war für die Teilnahme nicht nötig, konnte aber (auch nachträglich) vorgenommen werden. Mit der Registrierung konnten die Teilnehmenden freiwillig Angaben zu Geschlecht, Alter, Postleitzahl und dem Zugangskanal zur Beteiligung machen. Dies diente u.a. für die nachfolgende, einfache statistische Analyse.

3.381 registrierte Teilnehmende während des Online-Dialogs

Die Hälfte der Teilnehmenden war zwischen

30 und **59** Jahre alt



Männlich 52%
Weiblich 30%
Keine Angabe 18%

Wie haben die Teilnehmenden von der Bürgerbeteiligung **ERFAHREN?**

**Berichterstattung
in der Tagespresse und
Fernsehen** 37 %

**Über Freunde /
Bekannte** 20 %

**Sonstiges oder
keine Angabe** 28 %

**Via E-Mail und
Newsletter (von
Multiplikatoren)** 7 %

Die Profildaten dieses Online-Dialogs zeigen eine typische Zusammensetzung der Teilnehmenden für Bürgerbeteiligungen, die im Internet ablaufen. Die registrierten Teilnehmenden gaben überwiegend an, männlich zu sein oder machten keine Angabe. Mehr als 60% waren im zwischen 30 und 59 Jahre alt. Lediglich 11% waren unter 30 Jahre und nur 8% über 60 Jahre alt.

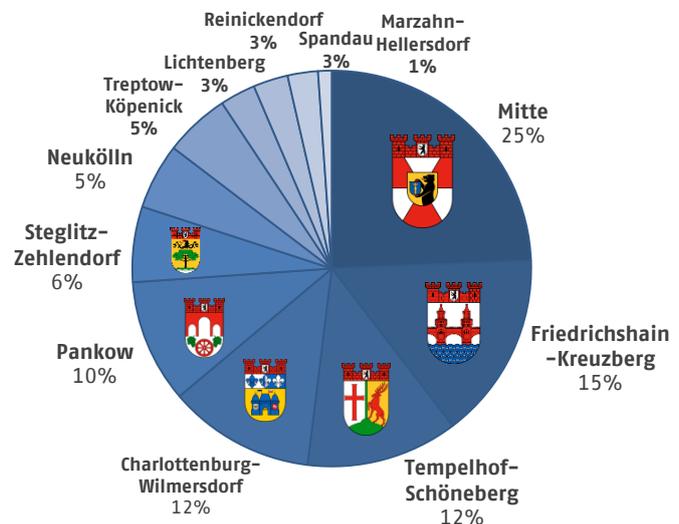
Gerade zu Beginn wurde über Projekt „Abbiegen? Achtung! - Sicher über die Kreuzung“ in der lokalen Presse vielfach berichtet. Beiträge in auflagestarken Tageszeitungen, Radio und Fernsehen sowie auf Medienfassaden im Stadtgebiet hatten höchste Öffentlichkeitswirkung. Dies spiegelt sich auch in den Zugriffstatistiken wider. Rund die Hälfte aller Zugriffe auf die Online-Plattform erfolgte direkt über die Eingabe der URL. Die andere Hälfte der Besucher kam über andere Seiten, allen voran über Facebook oder die Webseiten der lokalen Presse auf die Online-Plattform.

Räumliche Verteilung der Konflikthinweise

Die eingegangenen Beiträge verteilten sich über das gesamte Stadtgebiet Berlins. Der Schwerpunkt der Hinweise lag dabei deutlich auf dem Gebiet der Innenstadt, allen voran in den Bezirken Mitte und Friedrichshain-Kreuzberg.

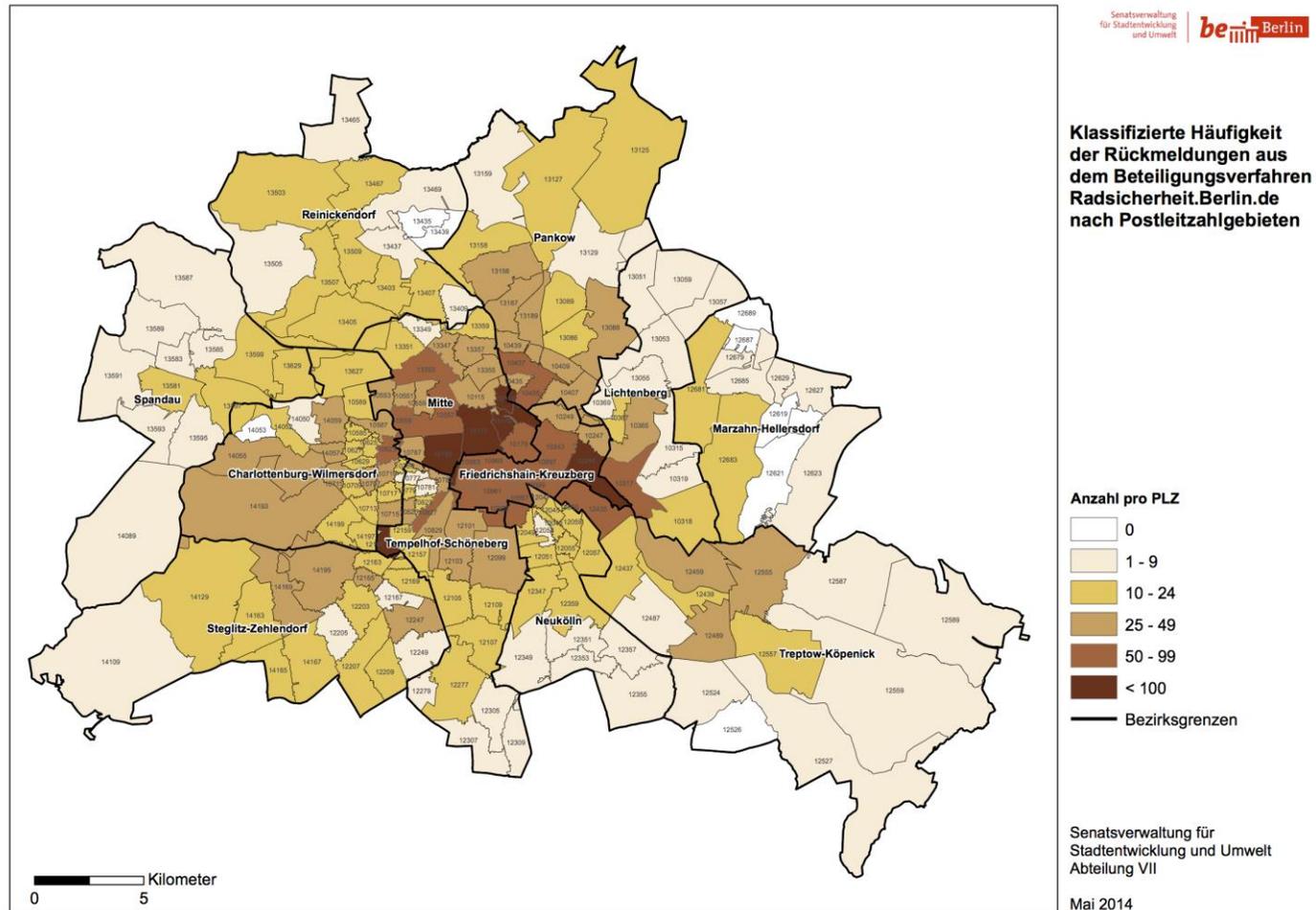
Verteilung der Beiträge nach Berliner Bezirken (absolut und relativ)

Mitte	1150
Friedrichshain-Kreuzberg	720
Tempelhof-Schöneberg	581
Charlottenburg-Wilmersdorf	561
Pankow	475
Steglitz-Zehlendorf	291
Neukölln	253
Treptow-Köpenick	251
Lichtenberg	136
Reinickendorf	133
Spandau	116
Marzahn-Hellersdorf	52
	4719



Doch auch wenn die absolute Anzahl von Beiträgen in der äußeren Stadt geringer war, sind gerade auch diese Beiträge von hoher Bedeutung zum Erreichen einer gesamtstädtischen und gefühlten sicheren Radverkehrsinfrastruktur. Und da sich gerade schwere und schwerste Unfälle mit Radfahrenden auch hier ereignen, haben diese Beiträge ein besonderes Gewicht.

Klassifizierte Häufigkeit der Beiträge nach Postleitzahlgebieten



Methode der Auswertung

Um die über 5.000 Beiträge zielführend inhaltlich auswerten zu können, wurden strukturierende Kategorien entwickelt.

Im ersten Schritt wurden die Beiträge einer Kategorie zugeordnet, die sich mit dem Hauptaugenmerk des Projekts befassen, also **Abbiegeverkehr** an Kreuzungsbereichen oder Einmündungen. Hierunter fallen beispielsweise Beiträge, die das Halten bei Rot, Anfahren oder Queren bei Grün, Queren von Kreuzungen ohne Ampel, das Vorfahrt gewähren, Rechts- und Linksabbiegen an Kreuzungen, andere Verkehrssituationen oder -vorgänge an bzw. kurz vor und hinter Kreuzungen etc. thematisierten.

Beiträge, die sich eher auf Streckenabschnitte und -verläufe und damit nicht direkt auf Einmündungen und Kreuzungen bezogen, wurden der Kategorie **Radverkehr allgemein** zugeschlagen. Beispielhafte Inhalte entsprechender Beiträge betreffen das Überholen auf gerader Strecke, der Zustand des Radweges entlang einer Straße abseits von Kreuzungen/Einmündungen, das Blockieren der Radstreifen durch Kfz etc.

In beiden genannten Kategorien wurden Konflikte zwischen Fahrradfahrenden und Kfz sowie Fahrradfahrenden und Fußgängern betrachtet.

Alle restlichen Beiträge wurden in die Kategorie **Sonstiges** eingeordnet, wenn diese den Radverkehr und/oder die Radverkehrssicherheit nicht ausdrücklich ansprachen. Hierzu zählen z.B. Beiträge zum Fußverkehr, zum öffentlichen Nahverkehr allgemein, zu Baustellen, etc.

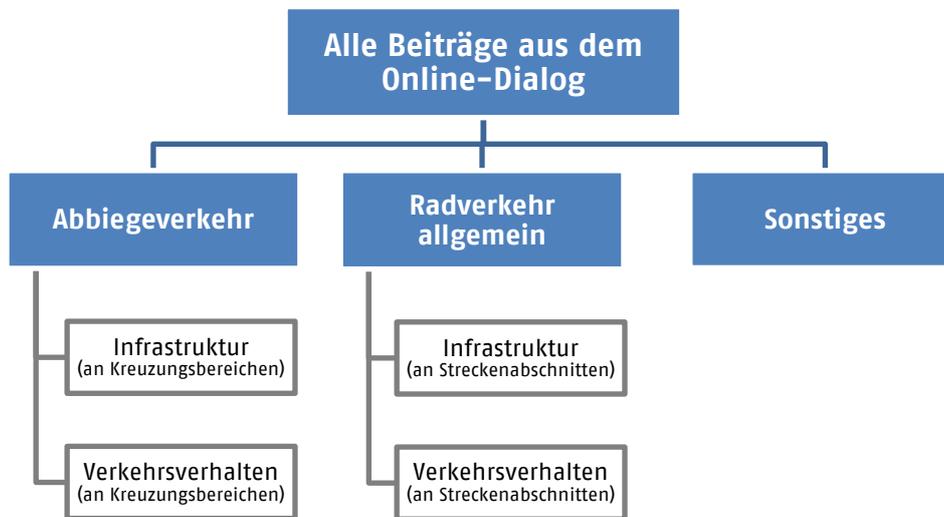
Genereller Hinweis

Der Online-Dialog ist nicht mit einer repräsentativen Umfrage gleichzusetzen. Ziel war es vor allem die interessierte Öffentlichkeit zu erreichen, die sich aus täglicher Erfahrung beim Thema Fahrradsicherheit einbringen wollte.

Aus diesem Grund haben die Beiträge der Teilnehmenden an erster Stelle einen Hinweischarakter. Die meistgenannten Problemschwerpunkte aus Sicht der Nutzenden wurden in der Auswertung zusammengetragen und dargestellt; der resultierende Bericht sowie der Datensatz aller Rückmeldungen wurden den planenden Behörden, interessierten Verbänden usw. verfügbar gemacht.

Die drei oben genannten Kategorien ordnen die Hinweise und Argumente auf der inhaltlich obersten Ebene. In der Analyse wurden die einzelnen Beiträge um weitere konkrete Schlagworte ergänzt. Hierzu wurde entweder Schlagworte aus einer Liste mit **infrastrukturellen Themen** oder mit **Hinweisen zum Verkehrsverhalten** verwendet (siehe nachfolgendes Kapitel). Zudem wurden solche Beiträge gesondert markiert, die zusätzlich einen Lösungsvorschlag beinhalteten.

Auswertungsschema zur Kategorisierung der Beiträge



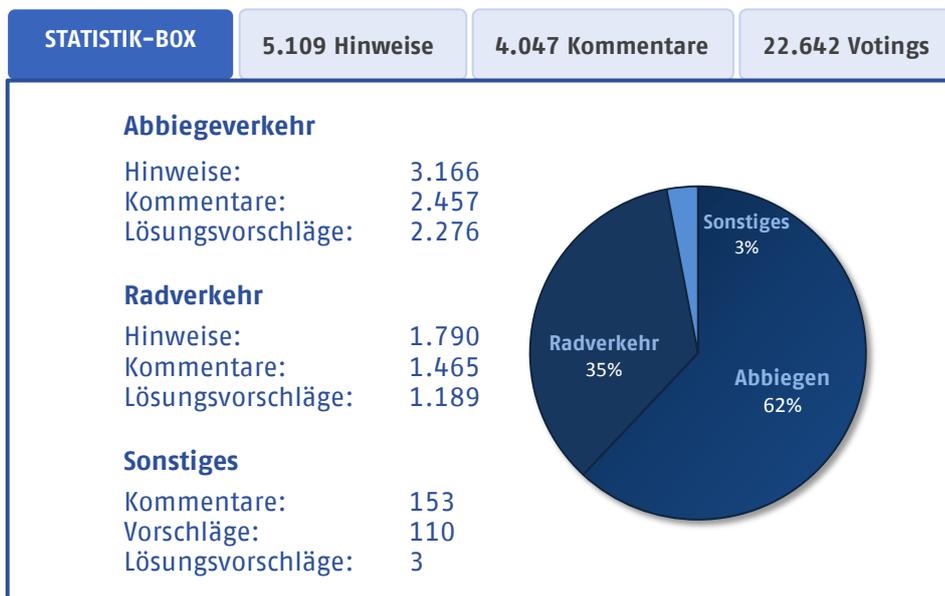
Für die Auswertung wurden die Daten von der Online-Plattform statistisch bereinigt. Das heißt, es wurden Beiträge nicht berücksichtigt, die einen Regelverstoß darstellten (im Sinne der kommunizierten Regeln des Beteiligungsverfahrens), Spam, Doppelungen oder Kommentare der Moderation waren. Im Anhang finden sich differenzierte Angaben zur Plausibilisierung des Datensatzes.

Der gesamte, codierte Datensatz mit allen Beiträgen und Kommentaren wurde der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt übergeben. In diesem Bericht wurde in der Hauptsache eine erste inhaltliche Betrachtung der Beiträge und keine differenzierte, geografische Auswertung vorgenommen.

Übersicht über die gemeldeten Konfliktschwerpunkte

Für die inhaltliche Auswertung wurden alle 5.109 Beiträge herangezogen, die Bürgerinnen und Bürger während der vierwöchigen Beteiligungsphase abgegeben haben. Von den insgesamt 4.047 Kommentaren wurden diejenigen genauer betrachtet, die sich auf Beiträge mit der Kategorie „Abbiegeverkehr“ bezogen. Ausgewertet wurden davon diejenigen Kommentare, die eine Ergänzung zum ursprünglich Beitrag darstellten.

Kommentare, die sich Beiträge der Kategorie „Radverkehr allgemein“ bezogen, wurden ebenfalls betrachtet. Sie dienen außerhalb des Projekts „Abbiegen? Achtung! – Sicher über die Kreuzung“ als zusätzliche Informationsquelle.



Um die Problemschwerpunkte des Online-Dialogs zu identifizieren, wurde jeder Beitrag aus den beiden Hauptkategorien Abbiegeverkehr und Radverkehr mit passenden Schlagworten aus dem Themenbereich Infrastruktur und/oder Verkehrsverhalten versehen.

Nachfolgend sind die verwendeten Schlagworte gemäß ihrer Häufigkeit aufgeführt, erläutert und mit beispielhaften Zitaten aus dem Dialog illustriert.

Schlagwortwolke aus dem Bereich INFRASTRUKTUR
(die Größe der Worte spiegelt die Häufigkeit der Vergabe wieder)



Unzureichende/nicht vorhandene Verkehrsführung (1. Rang)

Dieses Thema wurde von den Teilnehmenden mit Abstand am meisten angesprochen. Das Schlagwort fasst mehrere konkrete Probleme zusammen. Zum einen wurden z.B. von Teilnehmenden Orte bemängelt, an denen überhaupt kein Radweg oder Radstreifen vorhanden war. Dadurch entstünden, je nachdem ob der Fahrradfahrende auf der Straße oder dem Fußweg fährt, Spannungen zwischen Fußgängern oder Autofahrern; vor allem bei Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen oder beengtem Raumangebot. Zum anderen wurde vielfach angesprochen, dass die Radwege bzw. -streifen an oder nach Kreuzungen abrupt enden würden und sich die Fahrradfahrenden so riskant in den fließenden Verkehr einfädeln müssten. Autofahrende würden die Radfahrenden in solch einer Situation als nicht gleichrangig und eher als Hindernis wahrnehmen.

Auch Unterbrechungen des Radweges auf einem Streckenabschnitt wurden als potentiell gefährlich wahrgenommen. An mehreren Stellen in Berlin wurde das Einordnen zum Linksabbiegen von Fahrradfahrenden als kritisch beschrieben, ebenso auch die Führung vom gehweggebundenen bzw. -geführten Radweg auf einen Radstreifen auf der Straße.

Viele weitere Konfliktsituationen entstünden außerdem, wenn Radwege in Haltestellenbereiche (Bus, Tram) geführt werden und sich deshalb Fußgänger und Fahrradfahrende „in die Quere kämen“.

Zitate von Teilnehmenden aus dem Online-Dialog

(Hinweis: Es handelt sich um Originalzitate, die weder in Rechtschreibung noch Grammatik verändert wurden.)

” Auf dem Tempelhofer Damm führen Radfahrfurten über die Kreuzungen. Hinter der Kreuzung enden sie jeweils direkt an parkenden Fahrzeugen, ohne hinreichende Einfädelungsmöglichkeit zu bieten. An diesen Stellen sollten die Spuren an dem Parkstreifen so vorbeiführen, dass Fahrräder sich gleichrangig in den Fließverkehr einfädeln können.

” An dieser großen Kreuzung mit Abbiegerspruen für Autos sind Fahrradfahrer, die die B1 kreuzen, kaum vorgesehen. Sowohl in der Drakestraße, als auch in der Habelschwerdter Alle gibt es nur kurz vor der Ampel eine kleine Markierung. Diese bietet dem Radfahrer jedoch keine Orientierung, wie er sich verhalten soll, wenn er geradeausfahren oder gar links abbiegen möchte.

” wenn man auf den Radweg um den Großen Stern von Osten her kommt, ist es unmöglich nach links in die Hoffjägerallee nach Süden abzubiegen, man wird per Fahrradmarkierung quasi gezwungen weiter um den Großen Stern entlang der Straße des 17. Juni nach Westen zu fahren.

Mangelnde Sichtbeziehungen (2. Rang)

Ein häufig genanntes Problem ist die mangelnde Sichtbeziehung zwischen Fahrradfahrenden und anderen Verkehrsteilnehmenden. Hier gibt es ganz unterschiedliche Ursachen, die zumeist auf die örtlichen, infrastrukturellen Gegebenheiten zurückgeführt wurden. So sind Bepflanzungen, parkende Autos, Pfeiler oder ähnliches oft genannte Gefahrenquellen, besonders wenn Fahrradfahrende auf dem gehweggebundenen Radweg eine Straße überqueren und auf die Aufmerksamkeit der Autofahrenden angewiesen sind.

Manche Beiträge weisen auf risikoreiche Straßenführungen hin. Kurven und Steigungen bzw. Senkungen sind für die Verkehrsteilnehmenden, vor allem Autofahrende, schwer einsehbar.

Genauso werden auch immer wieder parallel geführte Abbiegerspuren des Kfz-Verkehrs als kritisch beschrieben. Dadurch werden die Fahrradfahrenden auf dem gehweggebunden Radweg oft von der zweiten oder dritten Abbiegerreihe übersehen.

Ansonsten ist eine unzureichende Straßenbeleuchtung bei Witterung oder Dämmerung auch ein Grund für mangelnden Sichtkontakt.

Zitate von Teilnehmenden aus dem Online-Dialog

(Hinweis: Es handelt sich um Originalzitate, die weder in Rechtschreibung noch Grammatik verändert wurden.)

”Aufgrund von zwei Rechtsabbiegerspuren von der Klosterstraße in die Ruhlebener Str. werden die auf einem gehweggebundenen Radweg fahrenden Radfahrer beim Überqueren der Ruhlebener Str. oft übersehen. Lösung: Separates Grün für Radfahrer und Fußgänger;

”Der Fahrradweg verläuft hier (wie auch generell auf der Frankfurter Alle) für die Autofahrer unsichtbar hinter parkenden Autos.

”Das Stück Radweg führt am Zaun des Tempelhofer Felds entlang und überbrückt die Unterbrechung der Oderstraße auf diesem Stück. Der Radweg liegt in einer Senke und wird in Süden und Norden von einer Kurve begrenzt. Dadurch ist der Radweg (gar) nicht einsehbar.

Ampeln/Lichtsignalanlagen-Schaltung und Position (3. Rang)

Zum Thema Ampeln gab es verschiedene Rückmeldungen. Eine Verkehrssituation wurde von vielen Teilnehmenden als besonders riskant beschrieben: Autofahrende würden sich beim Abbiegen oft fälschlicherweise an der Schaltung der Fußgängerampel orientieren. Schaltet diese auf „Rot“, werden herannahende Fahrradfahrende nicht mehr erwartet und deshalb auch nicht beachtet. Dies rührt auch daher, dass die Autofahrenden beim Abbiegen bereits direkt auf der Kreuzung stünden und die Fahrradampel nicht mehr einsehen könnten.

Andere kritische Situationen werden beschrieben, wenn Bedarfsampeln zu langsam reagieren oder Ampelphasen für die Fahrradfahrenden insgesamt zu lang oder zu kurz waren. Das gleiche trifft auch auf eine ungünstige Staffelung der Ampelschaltungen beim Überqueren einer Kreuzung oder auf Streckenabschnitten zu. So etwas „fördere“ das Risiko eines Rotlichtverstoßes seitens der Fahrradfahrenden.

Als offensichtlich gefährlich wurden parallele Schaltungen von Ampel für abbiegende Autofahrende aus der Gegenspur und geradeausfahrende Fahrradfahrende angesehen. Insbesondere dann, wenn sich Fahrradfahrende nach einer Kreuzung in den fließenden Verkehr einordnen sollen, würde eine Gleichschaltung von Auto- und Fahrradampel das Risiko eines Unfalls erhöhen.

Zitate von Teilnehmenden aus dem Online-Dialog

(Hinweis: Es handelt sich um Originalzitate, die weder in Rechtschreibung noch Grammatik verändert wurden.)

” Die Ampelschaltung für Radfahrer reagiert an dieser Kreuzung viel zu langsam. Ich stehe hier häufig länger als einen vollen Ampelzyklus. Da ich mir nicht sicher bin, ob ein Alufahrrad von der Induktionsschleife korrekt erkannt wird, fahre ich dann einfach. Wenn schon nur eine Bedarfsampel vorhanden ist, sollte sie zumindest akzeptabel schnell reagieren und zuverlässig funktionieren.

” Die rechtsabbiegende Fahrzeuge deuten die rote Fußgängerampel immer als Freie Fahrt. Die grüne Ampel der Radfahrer ist in diesem Bereich für die Autofahrer nicht sichtbar.

” Viele Radfahrrampen werden von Autofahrern als "vorgeschaltetes" Rot/Gelb -> losfahren nach der Rotphase erachtet. Damit geht der Vorsprung für Radfahrer verloren. Betrifft übrigens Hunderte von Ampelsituationen in dieser Stadt. Außerdem sind bei vielen Ampeln die Lichter tlw. kaputt (z.B. das Gelb), womit wiederum Zeit als Vorsprung vor dem Autofahrer-Grün verloren geht.

Hindernisse (4. Rang)

Fest oder temporär installierte Gegenstände auf dem Bürgersteig oder auf der Straße wie Poller, Litfaßsäulen oder Baustellenabsperungen können zu gefährlichen Ausweichmanövern oder auch schlechten Sichtbeziehungen zu anderen Verkehrsteilnehmenden führen.

Straßenbahnschienen werden im Dialog immer wieder von Teilnehmenden als störend und speziell für Fahrradfahrende als Sturzgefahr empfunden. Auch das Parken in 2. Reihe oder generelles Falschparken kann Fahrradfahrende dazu zwingen auf die Fahrspur der Autos auszuweichen.

Zitate von Teilnehmenden aus dem Online-Dialog

(Hinweis: Es handelt sich um Originalzitate, die weder in Rechtschreibung noch Grammatik verändert wurden.)

” Saugefährliche Stelle für alle, die zum ersten Mal hier mit dem Rad langfahren: rechts steht ein Straßenschild, um das man links herumfahren muss. Dann muss man aber sogleich eine scharfe Rechtskurve machen, um nicht genau gegen den Briefkasten der Deutschen Post zu fahren. Fazit: Der Briefkasten steht da SEHR ungünstig.

” Ein weiteres Risiko stellen die sehr hohen Bordsteinkanten dar, die, wenn der Radler sich abgedrängt fühlt, auch noch mal zu Fall bringt.

” Obwohl die Straßenbahnbauarbeiten im Bereich der Haltestelle Vinetastraße schon vor längerer Zeit abgeschlossen wurde, sind die auf der Umleitungsstrecke

verlegten Schienen nicht wieder entfernt worden. Seither liegen ungenutzte Straßenbahnschienen in Längsrichtung des stadteinwärts führenden Radweges auf der Berliner Str. und bilden eine große Sturzgefahr für Radfahrer. Entweder müssen die Schienen endlich wieder entfernt, oder zumindest vorübergehend mit Asphalt verfüllt werden.

Geringe Flächenverfügbarkeit (5. Rang)

Es wurden von den Teilnehmenden vielfältige Gründe für beengte Verhältnisse genannt. Ob nun auf der Straße durch schmale Fahrbahnen mit parkenden Autos am Seitenrand oder auf dem Bürgersteig durch die Teilung in Radweg und Gehweg. Im Ergebnis würden die Verkehrsteilnehmenden in Konflikt miteinander geraten. Autofahrende überholen die Fahrradfahrenden beispielsweise mit ungenügendem Sicherheitsabstand oder Fußgänger fühlen sich durch die schneller fahrenden Fahrradfahrenden gefährdet.

Wartebereiche von Haltestellen des ÖPNV sind oftmals für das Verkehrsaufkommen an Fußgängern zu eng gestaltet, sodass dort angelegte Radwege nur mit großer Vorsicht befahrbar sind.

Zitate von Teilnehmenden aus dem Online-Dialog

(Hinweis: Es handelt sich um Originalzitate, die weder in Rechtschreibung noch Grammatik verändert wurden.)

„*Durch die schmale Fahrspur auf der Karl-Marx-Straße und die Baustelle auf dem Platz der Stadt Hof müssen sich die Radfahrer an den Autos "vorbeiquetschen". Es gibt weder einen Radweg noch eine Radspur. Die Benutzung des viel zu schmalen Bürgersteiges ist für Radfahrer wegen der Menschenmassen in diesem Einkaufsbereich quasi unmöglich. Somit drängeln sich Autos und Radfahrer gemeinsam durch diesen gefährlichen Abschnitt.*

„*Radwegbenutzer aus der Nürnberger oder Kurfürstenstraße werden an der Einfahrt auf die enge, zweispurige Fahrbahn in die Budapester Straße regelrecht "abgeklemmt", da jegliche Integration in die sich verengende Fahrspur an dieser verkehrsreichen Kreuzung fehlt. Eine Kennzeichnung der Zusammenführung oder ein Schutzstreifen wäre an der Stelle wünschenswert.*

„*Kein spezielles Kreuzungsproblem, aber auf der Lückstr. muss man als Radfahrer auf der Straße fahren. Die Straße ist aber zu eng, als dass Autos mit genügend Sicherheitsabstand überholen können. Meist wird zu eng überholt, oder man fährt gleich (regelwidrig) auf dem Gehweg. Besonders problematisch, weil dort eine Schule ist (Immanuel-Kant-Gymnasium), was den Schulweg gefährlich macht.*

Hohes Verkehrsaufkommen (6. Rang)

Ein hohes Verkehrsaufkommen an Kfz, Fahrradfahrenden oder Fußgängern wurde meist als eine zusätzliche Gefahrenquelle zu anderen Problemen angeführt. Die vielen Verkehrsteilnehmenden machen die genannten Orte

unübersichtlich, erschweren das sichere Queren der Straße oder führen gerade bei beengten Platzverhältnissen zu riskanten Überholvorgängen.

Im Online-Dialog werden außerdem unachtsame Touristen genannt, die an Knotenpunkten in Berlin auf die Radwege laufen würden oder Straßen in der Nähe von Schulen, die gerade morgens durch Schulkinder oder die Fahrzeuge der Eltern hoch frequentiert werden.

Zitate von Teilnehmenden aus dem Online-Dialog

(Hinweis: Es handelt sich um Originalzitate, die weder in Rechtschreibung noch Grammatik verändert wurden.)

” Aufgrund des starken Parkraumsuchverkehrs auf diesem Kiez kommt es ständig zu lebensgefährlichen Situationen an der Kreuzung Schlüter/Kantstraße für Radfahrer und Fußgänger durch genervte Autofahrer und ihr aggressives Fahrverhalten (sehr, sehr oft mit Handy am Ohr).

” Obwohl sich in diesem Bereich ein Seniorenpflegeheim, der Eingang einer Schule mit über 800 Schülern ab der ersten Klasse, ein Spielplatz und zahlreiche Kitas befinden, gibt es keinerlei verkehrsberuhigenden Maßnahmen zumindest in diesem Bereich der Straße. NIEMAND hält hier Tempo 30 ein, außer die Radfahrer. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der hohen Geschwindigkeiten kommt es hier immer wieder zu gefährlichen Situationen. Einen Radstreifen gibt es nicht, Randstreifen sind dicht beparkt, schlechte Sicht für Kinder, die die Straße queren wollen.

” von Süd nach Nord fahrend kann man vom Radweg aus eigentlich gar nicht nach links in die Stresemann abbiegen. Vorher auf die Fahrbahn zu wechseln ist aber wegen des meist hohen Autoverkehrsaufkommen auch nicht möglich.

Gehweg-/Straßenschäden/Verschmutzung (7. Rang)

Sowohl auf der Straße oder dem Bürgersteig – Schäden wie Bodenwellen, Schlaglöcher, Baumwurzeln aber auch Verschmutzungen wie Laub, Sand und Scherben wurden als Gefahr für die Sicherheit der Fahrradfahrenden genannt. Fahrrad-“unfreundlicher“ Straßenbelag wie Kopfsteinpflaster wurde dieser Kategorie ebenfalls zugeschlagen.

Zitate von Teilnehmenden aus dem Online-Dialog

(Hinweis: Es handelt sich um Originalzitate, die weder in Rechtschreibung noch Grammatik verändert wurden.)

” Der Radweg entlang der Petersbruger Straße ist in einem katastrophalem Zustand. Es gibt viele so heftige Schlaglöcher und Asphaltnähte, dass es leicht zu einem Sturz führen kann, wenn man davon nicht weiß. Dazu parken auch noch ständig Autos auf dem Radweg, so dass man immer wieder auf die schwer befahrene Straße ausweichen muss. Der Radweg müsste dringend neu asphaltiert werden.

” Radweg in sehr schlechtem Zustand. Pflastersteine ragen teilweise raus

” Kreuzung Dohnagestell/Seestr. 30 bis 50 m vor der Ampel fängt der "Pflichtradweg" an. Eine gefährliche und eigentlich nicht zulässige Zumutung! Viel zu schmal, große Auswölbungen und Unebenheiten durch Baumwurzeln.

Ungesicherte Querungsmöglichkeiten (8. Rang)

Bereiche, um Streckenabschnitte, Einmündungen oder Kreuzungen sicher zu queren wurden mehrfach als Gefahr genannt. So werde nach Einschätzung der Teilnehmenden das Queren ohne Ampel oder sonstige Querungshilfen wie Zebrastreifen durch beispielsweise ein hohes Verkehrsaufkommen und unübersichtliche Verhältnisse erschwert.

Zitate von Teilnehmenden aus dem Online-Dialog

(Hinweis: Es handelt sich um Originalzitate, die weder in Rechtschreibung noch Grammatik verändert wurden.)

” Verbindung Zoo-Potsdamer Platz über Lützowufer. Hier kann man als Radfahrer die Kreuzung an der Urania nicht überqueren ohne große Umwege in Kauf zu nehmen. Das ist unpraktisch und da es eine viel genutzte Verbindung ist, muss hier eine Überquerungsmöglichkeit geschaffen werden. Viele wagen gefährliche Überquerungen!

” Föttingerzeile/Sandsteinweg sind eine beliebte und notwendige Verbindung für Radfahrer, aber auch für etliche Schüler der Sandsteinschule. Insbesondere im Berufsverkehr ist eine Überquerung kaum möglich. Ein Zebrastreifen würde helfen, die Autofahrer (die dann sowieso oft im Stau stehen) freundlich zum Anhalten aufzufordern.

” Zwischen Indira-Gandhi-Str. und Rossinistraße besteht für Fahrradfahrer aus dem Komponistenviertel heraus keine Möglichkeit, die nördliche Fahrbahn der Berliner Allee zu erreichen. Häufig wird dazu regelwidrig die Fußgängerfurt an der Einmündung der Smetanastraße benutzt, was zu Konflikten mit dem dort sehr starken Fußgängerverkehr führt. Hier ist es aber selbst schwierig das Fahrrad schiebend über die Fahrbahnen zu gelangen. Hier müsste unmittelbar rechts neben der Mittelinsel eine Fahrradfurt mit einer eigenen Ampelregelung abmarkiert werden.

Schlecht erkennbare/keine Bodenmarkierungen (9. Rang)

Durch Witterungseinwirkungen oder Abnutzung sind manche Bodenmarkierungen der Radwege und -streifen schlecht erkennbar. Diese Tatsache monieren viele Teilnehmende, da Autofahrende oder Fußgänger dazu tendieren in solch einer Situation den Fahrbereich der Fahrradfahrenden mitzubeneutzen oder weniger aufmerksam zu sein. Fehlt die Spurmarkierung

völlig, fühlen sich manche Fahrradfahrende, besonders beim Abbiegen, orientierungslos oder verunsichert.

Zitate von Teilnehmenden aus dem Online-Dialog

(Hinweis: Es handelt sich um Originalzitate, die weder in Rechtschreibung noch Grammatik verändert wurden.)

”*Wer als Radfahrer auf der Pacelliallee und Thielalle zwischen Wildem Eber und der Freien Universität unterwegs ist, sollte sich eigentlich freuen, dass ein großzügiger Radweg in beiden Richtungen zur Verfügung steht. Dieser Radweg wird aber an mehreren Kreuzungen sowie an der abknickenden Thielallee gemeingefährlich, weil eine mangelhafte Fahrbahnmarkierung Autofahrer nachgerade dazu ermuntert, diesen Radweg als Abbiegerspur zu verwenden und Radfahrern regelmäßig die Vorfahrt zu nehmen bzw. den Radweg zu blockieren.*

”*Von der Karl-Liebknecht-Straße Richtung Unter den Linden direkt vor dem Berliner Dom kommt es regelmäßig zu Beinahzusammenstößen von Radfahrern und Fußgängern. Die Markierung des Radstreifens ist völlig verblasst. Hier könnte mit etwas Farbe mehr Sicherheit für Radfahrer und (insbesondere) Touristen erreicht werden.*

”*Die Kreuzungsbereich ist recht breit, da die Sonntagstraße und die Grypiusstraße ineinander laufen. Es gibt keine Linienführung, wenn ich als Radfahrer/-in aus der Sonntagstraße in die Wühlischstraße in Richtung Warschauer Straße einbiegen will (z.B.) Zusätzlich zu den Autos, die ohne Spurlinien fahren und den Straßenbahnschienen in der Wühlischstraße ist dieser Kreuzungsbereich unübersichtlich und gefährlich. Eine klare Linienführung wäre hier wünschenswert.*

Sonstiges (10. Rang)

Diese Kategorie diente als Sammlung für Beiträge, die keinem anderen Schlagwort zugeordnet werden konnten, aber trotzdem deutlich das Thema Infrastruktur tangierten.

Benutzungspflicht von Radwegen (11. Rang)

Unter diesem Schlagwort wurden Meinungen der Teilnehmenden zu benutzungspflichtigen Radwegen erfasst. Jeder Beitrag erhielt dazu jeweils ein weiteres qualifizierendes Schlagwort, z.B. „Gehweg-/Straßenschäden/ Verschmutzung“, um die ortsbezogenen Problematiken zu erfassen.

Zitate von Teilnehmenden aus dem Online-Dialog

(Hinweis: Es handelt sich um Originalzitate, die weder in Rechtschreibung noch Grammatik verändert wurden.)

”*Der neue Radweg in der Kastanienallee ist eine Zumutung. Er führt direkt durch die Tram-Haltestellen (Kollision mit den Fahrgästen ist da vorprogrammiert). Als*

Krönung muss man noch steile Rampen rauf. Wer keine Vollfederung am Rad hat fungiert selbst als Stoßdämpfer. Ich jedenfalls benutze diesen "Radweg" aus Selbsterhaltungstrieb nicht, und hoffe auf eine schnelle Aufhebung der Benutzungspflicht und Abschaffung dieser Fehlplanung.

” *Schichauweg Richtung Osten: Ca 20 m vor der Kreuzung Wünsdorfer Str. wird der Fahrradweg plötzlich benutzungspflichtig, ohne dass hierfür eine geeignete Auffahrt vorhanden ist. Die Benutzungspflicht erlischt hinter der Kreuzung wieder. Also muss man im rechten Winkel von der Straße auf den Radweg und sich an der Kreuzung nach der Fußgängerampel richten (da benachbarte Radfurt). Kaum anzunehmen, dass dies jemand regelkonform hinbekommt.*

” *Im Bereich der Bushaltestelle Lankwiter Straße/Sbhf. Lichterfelde-Ost (Fahrtrichtung von Lichterfelde West kommend in Richtung Lankwitz Kirche) ist Radwege benutzungspflichtig. Der Radweg ist in schlechtem Zustand, zudem ist das Konfliktpotenzial mit aussteigenden Busgästen und Leuten, die die angrenzenden Läden besuchen enorm. Auch macht der Radweg verkehrstechnisch keinen Sinn. Rückbau Radwegebenutzungsspflicht in diesem Bereich! uns Ausbau einer Radspur!*

Unzureichende Beschilderung (12. Rang)

In Beiträgen dieser Kategorie kamen beispielsweise fehlende Hinweisschilder für Radwege insgesamt oder bei Verschwenkungen des Radwegs auf die Straße sowie die mangelnde Kennzeichnung von Fahrradstraßen zur Sprache. Auch vorhandene Verkehrsschilder mit als irreführend empfundenen Symbolen oder schlechter Sichtbarkeit waren ein Thema. Besonders häufig wurden aber Kreuzungen mit unklarer Vorfahrtsregelung erwähnt, an denen die Beschilderung als unzureichend empfunden wurde.

Zitate von Teilnehmenden aus dem Online-Dialog

(Hinweis: Es handelt sich um Originalzitate, die weder in Rechtschreibung noch Grammatik verändert wurden.)

” *An der Kreuzung Rosa-Luxemburg-Straße/Linienstraße wird die gleichberechtigte Kreuzung von vielen Autofahrern, die auf der Rosa-Luxemburg-Str. Richtung Torstraße fahren nicht beachtet. Sinnvoll wäre entweder wieder eine Umwidmung in Haupt- und Nebenstraße, die auf der Linienstraße deutlich gemacht werden müsste oder aber ein gut einsehbarer Hinweis auf der R-L-Str.*

” *Die Busspuren auf dem Tegeler Weg sind für beide Richtungen zur Benutzung durch Taxis und Fahrradfahrer freigegeben. Das VZ, das diese Freigabe erteilt, stellt das Fahrrad jedoch sehr sehr klein dar, so dass es häufig zu Konflikten mit Taxis kommt, da diese die Freigabe für Fahrräder nicht erkennen/kennen. Das Zusatz-VZ sollte deutlicher/größer sein.*

” *Die Vorfahrtsregelung an der Kreuzung Reuterstraße – Weserstraße ist für viele Verkehrsteilnehmer unklar. Die Rechts vor Links – Regelung der Weserstraße wird hier ohne Ampel aufgehoben. Die Beschilderung ist leider mangelhaft, so dass es oft zu unklaren und damit gefährlichen Situationen kommt.*

Ortsfeste (Trixi-)Spiegel (13. Rang)

Mit diesem Schlagwort wurden Beiträge erfasst, die explizit ortsfeste Spiegel als Lösungsvorschlag erwähnt haben.

Zitate von Teilnehmenden aus dem Online-Dialog

(Hinweis: Es handelt sich um Originalzitate, die weder in Rechtschreibung noch Grammatik verändert wurden.)

„*Es braucht an dieser Ecke einen Spiegel, damit man einsehen kann, ob ein Auto oder eine Straßenbahn von der Hauptstraße kommt. Und es braucht eine Linksabbiegerspur für Radfahrer.*

„*Von der Friesickestraße aus kommend, hat man keine Einsicht auf die Pistoriusstraße. Täglich lässt sich beobachten, dass es sehr häufig beinahe zu Unfällen kommt. Ein Spiegel wäre an dieser Straße notwendig.*

„*Durch die Sichtbehinderung aufgrund der Bahnbrücke kommt es immer wieder zu gefährlichen Situationen, wenn Fahrräder aufeinandertreffen. Mögliche Abhilfe: klare Vorfahrtsregelung durch Schilder für Fahrradfahrer/innen oder ggf einen Spiegel, der eine Einsicht ermöglicht*

Fahrradparken (14. Rang)

Mit diesem Schlagwort wurden Beiträge erfasst die über die Qualität und Quantität bzw. den Bedarf an Fahrradstellplätze diskutiert haben.

Zitate von Teilnehmenden aus dem Online-Dialog

(Hinweis: Es handelt sich um Originalzitate, die weder in Rechtschreibung noch Grammatik verändert wurden.)

„*In Relation zu Autos nehmen Fahrräder nur einen Bruchteil an Stellfläche ein, dennoch gibt es über die ganze Stadt verteilt zu wenige sichere (vor Diebstahl/Vandalismus) Stellplätze. Ich befürworte daher, dass der Senat Fahrradparkhäuser – wie in anderen Städten schon längst üblich – an Hotspots, wie z.B. Potsdamer Platz, Hauptbahnhof etc. errichtet.*

„*Genau gegenüber dem S-Bhf Heiligensee befindet sich ein vorbidlich überdachter Fahrradstellplatz, der gerne genutzt wird. Nun muss man noch die Ruppiner Chaussee überqueren Richtung S-Bahn. Es gibt hier keine Querungshilfe. Problem: Die Ampel Ruppiner Chaussee/Hennigsdorfer Straße liegt zu weit entfernt, ebenso der Zebrastreifen, der sich erst an der Ecke Stolpmünder Straße befindet. Vorschlag: Zebrastreifen einfach zum S-Bahnhof hin versetzen.*

Schlagwortwolke aus dem Bereich VERKEHRsverhalten (die Größe der Worte spiegelt die Häufigkeit der Vergabe wieder)



Unachtsamkeit/Unaufmerksamkeit (§1 StVO) (1. Rang)

In dieser Kategorie wurden Beiträge gesammelt, die sich auf die mangelnde gegenseitige Rücksichtnahme, insbesondere bei Autofahrenden, beziehen. Ein zentrales Stichwort war hierbei das Wort „übersehen“. Bei Abbiegevorgängen oder dem allgemeinen Queren einer Kreuzung würden Fahrradfahrende zu wenig beachtet und in der Folge gefährdet. In einigen Fällen brachten die Teilnehmenden das Verhalten auch mit ortsbezogenen Gegebenheiten in Verbindung, z.B. bei Besonderheiten wie Zweirichtungsradswege oder mehreren Abbiegerspuren.

Auch das achtlose Türöffnen von Autofahrenden oder unaufmerksame Kreuzen des Radweges durch Fußgänger erhöhe das Risiko von Unfällen.

Zitate von Teilnehmenden aus dem Online-Dialog

(Hinweis: Es handelt sich um Originalzitate, die weder in Rechtschreibung noch Grammatik verändert wurden.)

„An dieser Kreuzung wollen sehr viele Autos rechts abbiegen und ich wurde trotz Licht schon oft übersehen, als ich weiter geradeaus fahren wollte. Das ist wahrscheinlich auch eine Strecke, die viele Autofahrer auf dem Rückweg nach der Arbeit nehmen und daher müde und gereizt sind. Der Feierabendverkehr ist ja oft ziemlich aggressiv, weil alle schnell nach Hause wollen. Ich vermute außerdem im Allgemeinen, dass die sehr breiten Straßen zum Rasen verleiten und eine gewisse Rücksichtslosigkeit fördern.“

” Die Überquerung ist gefährlich, weil die Autos aus der nördlichen Attilastr.(Friedrich-Karl-Str.) noch über den Attilapaltz wollen, um die südliche Attilastr. weiterzufahren. Sie beachten oft nicht, dass der Verkehr, insbesondere auch die Fußgänger, aus der Arnulfstr. bereits grün haben und wollen den Straßenzug noch schnell überqueren.

” Der Radweg in der Gallwitzallee zwischen Paul-Schneider-Str und Eiswaldstr verläuft in beide Richtungen auf einer Straßenseite. Dies führt an jeder Kreuzung immer wieder zu gefährlichen Bremsmanövern mit Autofahren, die damit nicht rechnen.

Nicht angepasste Geschwindigkeit (2. Rang)

In Beiträgen dieser Kategorie wurde die Überschreitung der zulässigen Geschwindigkeit von Autofahrenden und Fahrradfahrenden bemängelt. Als Ursachen wurden z.B. Straßengefälle oder ein langer, gerader Straßenverlauf genannt. Das Queren der Fahrbahn oder das Einfädeln der Fahrradfahrenden nach Kreuzungen in schnell fahrenden Verkehr würde dadurch „zur Mutprobe“ und erhöhe die Unfallgefahr, speziell bei Situationen, die eine besondere Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden fordere, wie bei Verengungen der Fahrbahn oder unübersichtlichen Kreuzungen.

Zitate von Teilnehmenden aus dem Online-Dialog

(Hinweis: Es handelt sich um Originalzitate, die weder in Rechtschreibung noch Grammatik verändert wurden.)

” auf der Geisesdorfer Straße wird sehr schnell gefahren! Die Straße hat keinen Ampel und Kurven, daher rasen die Autos zum Teil mit 70 km/h durch. Als Radfahrer egal von welcher ecke du in die Straße einbiegst, wirst du von Autos bedrängt! Die Giesensdorfer Straße muß ZONE 30 werden!!!!

” In diesem Abschnitt der Frohnauer Str. gilt rechts vor links und Tempo 30 tagsüber bis 18:00 Uhr. Die Frohnauer Str. ist hier in Richtung Hermsdorfer Damm abschüssig, Tempo 30 wird daher kaum eingehalten. Kreuzung ist sehr unübersichtlich, Radfahrer aus dem Klosterheider Weg fahren zusätzlich noch bergauf, ihnen wird prinzipiell die Vorfahrt genommen.

” Zwischen Schlesischem Tor und der Bezirksgrenze zu Treptow gibt es nur einen Fußgängerüberweg über die Schlesische Straße. Sowohl für Fußgänger als auch für Fahrradfahrer ist es zwischen Falckensteinstraße und Treptow sehr schwierig, die Straße zu überqueren, da Autos teilweise sehr schnell fahren. Ein Zebrastreifen oder eine weitere Fußgängerampel wäre erwünscht.

Blockieren der Radstreifen und -wege (3. Rang)

Ein vielfach im Online-Dialog beschriebenes Problem bezieht sich auf das Halten oder Parken von Autos auf den Radstreifen und -wegen.

Verkehrswidrig geparkte Fahrzeuge auf dem Radstreifen, zwingen die Fahrradfahrenden auf die nebengelegene Fahrspur auszuweichen. In einigen Fällen wurde von Teilnehmenden beschrieben, dass vorhandene Radspuren widerrechtlich als Überholspur benutzt würden und sich Fahrradfahrende dadurch bedrängt fühlten. Abbiegende Autofahrende würden außerdem oftmals weit auf die Kreuzung fahren und blockierten somit die Radspur für nachfolgende Fahrradfahrende.

Zitate von Teilnehmenden aus dem Online-Dialog

(Hinweis: Es handelt sich um Originalzitate, die weder in Rechtschreibung noch Grammatik verändert wurden.)

„*Fahrradstreifen vormittags immer zugeparkt. Besonders gefährlich ist es, wenn man aus dem Gotzkowskybrücke kommt, dann sieht man schlecht die parkende Autos auf dem Radstreifen.*

„*Die Distanz zwischen Radweg und Fußgängerübergang ist zu groß sodass Autofahrer beim Abbiegen den Radweg komplett blockieren. Der Radweg sollte weiter nach vorn gesetzt werden damit die Autofahrer erkennen, dass sich dort ein solcher befindet.*

„*Entweder parken die Busse (Stadtrundfahrten) die Radwege komplett zu oder sie parken so, dass ein- und aussteigende Fahrgäste auf dem Radweg eine Gefährdung darstellen.*

Ungenügender Sicherheitsabstand (4. Rang)

Mit diesem Schlagwort wurden Hinweise versehen, die Verkehrssituationen benennen, in denen Fahrradfahrende von Autofahrenden, u.a. beim Abbiegen geschnitten oder abgedrängt wurden. Die Teilnehmenden schilderten verschiedene Gründe für dieses Verhalten, z.B. das Fehlen einer eigenen Radspur oder zu enge Platzverhältnisse auf Kreuzungen.

Zitate von Teilnehmenden aus dem Online-Dialog

(Hinweis: Es handelt sich um Originalzitate, die weder in Rechtschreibung noch Grammatik verändert wurden.)

„*An der Verschwenkung der Leipziger Straße in Höhe Charlottenstraße (Fahrtrichtung Alexanderplatz) werden Fahrradfahrer von Autos abgedrängt, die wegen der dort stattfindenden Aufweitung der Straße stark beschleunigen. Fahrradfahrer weichen daher häufig auf den Fußweg aus und erreichen so gar nicht die neu markierte Busspur, die gleich nach der Verschwenkung beginnt.*

„*Auf der B 96 Richtung Süden fehlt im Kreuzungsbereich Alt-Mariendorf ein Radweg / Schutzbereich für Radfahrer. Die Richtungsfahrbahnen sind relativ eng in diesem Bereich und regelmäßig wird ohne Sicherheitsabstand überholt. Hier ist dringender Handlungsbedarf angezeigt!*

” *die gesamte Karl-Marx-Str entlang müssen Radfahrer zwischen parkenden und fahrenden Autos fahren. Dies hat bei mir schon oft (besonders im Berufsverkehr) dazu geführt, dass Radfahrer von den fahrenden Autos zur Seite gedrängt bzw. sogar angefahren werden, weil diese nicht auf Radfahrer achten. Ein Radweg würde diesem Anhilfe schaffen.*

Vorfahrtmissachtung (5. Rang)

Beiträge zu diesem Schlagwort beschrieben Vorfahrtsverstöße, sowohl durch Fahrradfahrende als auch Kfz, z.B. bei Ein- und Ausfahrten oder beim Wenden. Diese Kategorie wurde gewählt, wenn die Teilnehmenden eine Verkehrssituation konkret als Vorfahrtmissachtung beschrieben und nicht nur allgemeine Aussagen wie „Fahrradfahrende werden übersehen“ getroffen haben.

Zitate von Teilnehmenden aus dem Online-Dialog

(Hinweis: Es handelt sich um Originalzitate, die weder in Rechtschreibung noch Grammatik verändert wurden.)

” *Wenn Kfz aus der Leipziger an der Ampel zur Stralauer Grün bekommen, fahren diese mit vollem Tempo in die Stralauer ohne die Rechts vor Links Vorfahrt für Fahrradfahrer an der kurz danach vollgenden Kreuzung Spandauer Str/Ecke Stralauer Str zu beachten. Vorschlag: Bäume/Sträucher der dreieckigen Verkehrsinsel vollständig entfernen, 30 km Schild*

” *Deutliche, farbige Markierung der Fahrradspur im Kreisverkehr. Verkehrsschilder: Achtung Fahrräder im Kreisverkehr haben Vorfahrt, wenn Sie rechts abbiegen.*

” *Ich erlebe die Linksabbieger-Spur (mit Ampel für Radfahrer) von der Ebertstraße in die Lennestraße einbiegend immer wieder als kritisch. Das Problem: Ich erhalte als Radfahrer Vorfahrt, wenn ich nach links abbiege. Aus der Lennestraße kommen in diesem Moment aber zeitgleich Autofahrer, die ihrerseits nach links in die Ebertstraße abbiegen. Die Radfahrer, die eigentlich Vorfahrt haben, werden oft nicht wahrgenommen. Eine veränderte Ampelschaltung könnte Abhilfe schaffen.*

Ignoranz (6. Rang)

In Beiträgen zu diesem Schlagwort unterstellen die Hinweisgeber anderen Verkehrsteilnehmenden ein absichtlich gefährdendes Verhalten. So würden Kfz häufig Radfahrende abdrängen, Radfahrende würden mittels Hupen bedrängt oder es würden in anderer Form mutwillig die Rechte der anderen Verkehrsteilnehmenden nicht berücksichtigt.

Zitate von Teilnehmenden aus dem Online-Dialog

(Hinweis: Es handelt sich um Originalzitate, die weder in Rechtschreibung noch Grammatik verändert wurden.)

” Am Bundesplatz ist der Radweg in Richtung Süden benutzungspflichtig – meiner Meinung nach vorschriftswidrig – und verläuft unübersichtlich zwischen dem S-Bahnausgang und einer Bushaltestelle. Die Benutzungspflicht endet am Südwestkorso, das Einfädeln auf die Bundesallee ist hoch gefährlich, da die Straße so eng ist, dass Autos nicht überholen dürfen. Dort werden Radfahrer regelmäßig bedrängt und genötigt.

” Wenn man nach links Richtung Charité abbiegen will, hat man arge Probleme, denn links vom Radler rasen die Autos weiterhin geradeaus. Wenn man am rechten Rand wartet, bis rot ist und dann versucht, mit den Fußgängern mitzuhalten, wird man vorher nicht selten von vorbeifahrenden Autos angehupt, geschnitten und arg bedrängt. Vorschlag: extra markierte Radstreifen, auf dem man sicher warten kann, bis man links abbiegen kann.

” Die Neue Schönholzer Strasse ist auf dem Fernradweg Berlin-Kopenhagen. Sie ist eine Einbahnstrasse für Autos, für Radfahrer aber in Gegenrichtung befahrbar. Kommt man in Gegenrichtung auf die Kreuzung, wird man von allen Autos an der Kreuzung ignoriert und angehupt. Man kommt einfach nicht über die Strasse. Einzige Möglichkeit, man verzichtet auf sein Recht und nutzt den Fußgängerüberweg links von der Kreuzung über die Florastrasse.....

Nutzung der falschen Verkehrsanlage (7. Rang)

Mit Verkehrsanlage werden die unterschiedlichen Straßenräume wie Gehweg, Radweg oder Fahrbahn bezeichnet. Einige Beiträge befassen sich mit der Nutzung der falschen Verkehrsanlage. Laufen beispielsweise Fußgänger auf dem Radweg käme es häufiger mit Fahrradfahrenden zum Konflikt. Gleiches gilt auch, wenn Fahrradfahrende unzulässig die Busspur, den Fußgängerüberweg oder trotz eines benutzungspflichtigen Radwegs die Straße benutzen.

Zitate von Teilnehmenden aus dem Online-Dialog

(Hinweis: Es handelt sich um Originalzitate, die weder in Rechtschreibung noch Grammatik verändert wurden.)

” Durch die vielen Touristen der East Side Gallery ist es oft unmöglich, hier dem Radweg zu folgen und auf dem Gehweg zu wechseln. Es muss widerrechtlich die Rechtsabbieger-Spur der Autos zum Geradeausfahren genutzt werden.

” Fahrradspur Richtung Südwestkorso bzw. Prinzregentenstraße deutlicher im Fußwegbereich abgrenzen: S-Bahngäste laufen häufig ohne nach links und rechts zu schauen Richtung Bahnhofseingang und erkennen nicht, dass sie eine Fahrradspur/-furt kreuzen. Deutlicher markieren. Im Kreuzungsbereich vor dem Bahnhof zusätzlich Schilder oder Blinklicht, damit Fußgänger erkennen, dass sie die Fahrradfurt kreuzen oder Fahrradspur so verschwenken, dass sie nicht unmittelbar vor dem S-Bahnausgang entlangführt.

” Die Sembritzkistraße ist kurz vor der Kreuzung Prellerweg mit Fahrrädern extrem schlecht befahrbar. Das führt dazu, dass Radler auf den parallelen Parkweg

mit gefährlichen Querrillen oder auf den extrem schmalen und gefährlichen Fußweg ausweichen.

Rotlichtverstoß (8. Rang)

Das Überfahren einer roten Ampel von Autofahrenden und Fahrradfahrenden wurde von den Teilnehmenden in verschiedenen Kontexten beschrieben und meist mit einer infrastrukturellen Gegebenheit, wie Ampelschaltungen oder -positionen, begründet.

Zitate von Teilnehmenden aus dem Online-Dialog

(Hinweis: Es handelt sich um Originalzitate, die weder in Rechtschreibung noch Grammatik verändert wurden.)

” Die Ampeln für Autofahrer und Radfahrer sind unterschiedlich geschaltet. Die Radfahrerampel wird früher ROT, um dem Autoverkehr das Abbiegen zu ermöglichen. Leider wird aus eigener Erfahrung das Rotlicht von den Radfahrern regelmäßig missachtet (teils vorsätzlich, teils, weil sie sich eher an der großen Ampel orientieren, als an der kleinen, schlecht erkennbaren Radfahrerampel). Hilfreich könnte hier eine Neuausrichtung der Radfahrerampel sein, evtl. beidseitig vom Radweg oder deutlich sichtbar oberhalb des Radweges... Bis dahin wären hier auch verstärkte Kontrollen sinnvoll...

” An Fahrrad- und Fußgängerüberwegen aller Straßen die auf den Großen Stern münden, kommt es häufig vor, dass Autofahrer die roten Ampeln übersehen und nicht anhalten (besonders wenn der Kreisverkehr verlassen wird). Auch bei grüner Ampel besteht keine Sicherheit beim Überqueren der Straßen.

” An dieser Kreuzung schalten die Ampeln über die Rechtsabbiegerspur und die über die Autobahnabfahrt exakt gegenläufig. Viele Radfahrer fahren hier bei rot über die erste Ampel. Bitte die Ampelschaltungen anpassen.

Sonstiges (9. Rang)

Diese Kategorie diente zur Sammlung von Beiträgen, die keinem anderen Schlagwort zugeordnet werden konnten, aber trotzdem deutlich das Thema Verkehrsverhalten tangierten. Dieses Vorgehen wurde auch angewendet, wenn Beiträge ungenau formuliert waren.

Zuparken des Kreuzungsraums (10. Rang)

Im Online-Dialog wurde das unzulässige Parken vor und hinter Kreuzungen (auch Einmündungen) vor allem als Sichthindernis beschrieben. Aber auch bei der Einordnung zum Abbiegen würden parkende Autos an Kreuzungen die Fläche für die anderen Verkehrsteilnehmenden einschränken.

Zitate von Teilnehmenden aus dem Online-Dialog

(Hinweis: Es handelt sich um Originalzitate, die weder in Rechtschreibung noch Grammatik verändert wurden.)

” *In beiden Richtungen stehen direkt vor der Ampel parkende Anhänger mit Marktständen, die die Sicht so sehr behindern, dass Radfahrer vom links- oder rechtsabbiegenden Verkehr nicht gesehen werden können. Vorschlag: Halteverbote oder Radfahrstreifen auf der Straße*

” *Ich biege oft an dieser Stelle rechts nach Alt-Moabit ab. Mit meinem Kleintransporter kann ich den zu weit von der Fahrbahn liegenden Radweg über die Fahrzeugspiegel nicht einsehen, besonders nicht, wenn die Abbiegerspur bis zur Kreuzung voll steht mit parkenden Fahrzeugen.*

” *Auf der BürknerstraÙ an der Einmündung zum Kottbusser Damm oft bis dicht an die Ampel zugeparkt. Gerade morgens kommt man nicht an den vor der Ampel haltenden Autos und rechts parkenden Autos vorbei. Vorschlag: Radaufstellstreifen ab 10 meter vor der Ampel.*

Fahren entgegen der Fahrtrichtung (11. Rang)

Beiträge zu diesem Thema bezogen sich lediglich auf die Radfahrenden. Es wurden verschiedene Gründe für das widerrechtliche Verkehrsverhalten angeführt, wie z.B. eine nicht vorhandene Verkehrsführung für Fahrradfahrende. Andere Situationen bezogen sich auf das zulässige Fahren entgegen der Fahrtrichtung wie das Befahren einer Einbahnstraße oder bei links angelegten Radwegen in Gegenrichtung, die von anderen Verkehrsteilnehmenden nicht wahrgenommen würden.

Zitate von Teilnehmenden aus dem Online-Dialog

(Hinweis: Es handelt sich um Originalzitate, die weder in Rechtschreibung noch Grammatik verändert wurden.)

” *Hier ist die Verkehrsdisziplin sehr schlecht und die Kreuzung wegen häufiger Baustellen oft unübersichtlich und chaotisch. Das gilt nicht nur für Autos, auch für andere Radfahrer, die dann z.B. auf dem Gehweg in falscher Richtung fahren statt auf dem Radweg.*

” *Vom Tempelhofer Ufer in Richtung Yorckstraße ist keine Fahrradspur vorhanden. Entweder wird der Fahrradweg auf dem gegenüberliegenden Bürgersteig entgegen der Fahrtrichtung benutzt oder der (schmale) Fußgängerweg in Fahrtrichtung. gerade vor der Kreuzung vor der Yorckstraße ist im Berufsverkehr kein sicheres fahren mit den Autos auf der Straße möglich.*

” *eine Idee habe ich leider nicht - vielleicht auf dem Bürgersteig fahren dürfen. Beim rechts abbiegen in das Lindenufer, ist erlaubt, wenn auch entgegen der Einbahnstraße, kam mir ein PKW entgegen und ich konnte gerade noch einen Zusammenstoß, bzw. Unfall vermeiden, nur weil ich als 76-jährige Radfahrerin noch sehr flink auf den 'Beinen' bin. Der Schreck war hinterher sehr groß, ich fahre dort nicht mehr lang.*

Toter Winkel (12. Rang)

Diesem Schlagwort wurden Beiträge zugeordnet, die speziell auf die Problematik des sogenannten „toten Winkels“ aufmerksam machen; meist in Zusammenhang mit infrastrukturellen Gegebenheiten, die die Sichtbeziehungen einschränken.

Zitate von Teilnehmenden aus dem Online-Dialog

(Hinweis: Es handelt sich um Originalzitate, die weder in Rechtschreibung noch Grammatik verändert wurden.)

„ Da der Fahrradweg von S-Bahnhof kommend Richtung Ku'damm weit weg von der Fahrbahn ist, wird er von rechtsabbiegenden Autofahrern schlecht eingesehen, man ist absolut im toten Winkel. Da es bergab geht, kommen erhöhte Geschwindigkeiten dazu.

„ Wenn man von der Osloer Str (Fahrtrichtung Bornholmer) rechts in die Schwedenstr abbiegen will, sieht ein Bus/LKW Fahrer nichts, weil der Radweg hinter einem Haltestellenhäuschen verläuft und dann kurz vor der Strasse einen Knick macht
Ist absolut im toten Winkel

„ Es ist für mich als Busfahrer echt schwierig einen Radweg einzusehen, der nicht parallel zur Strasse verläuft. Es darf einfach nicht sein, das ein Radweg aus dem toten Winkel kommt. Dann gibt es automatisch Konflikte

Fehlender Schulterblick (13. Rang)

Beiträge zu diesem Schlagwort beschrieben das fehlende Sicherungsverhalten der Autofahrenden beim Abbiegen.

Zitate von Teilnehmenden aus dem Online-Dialog

(Hinweis: Es handelt sich um Originalzitate, die weder in Rechtschreibung noch Grammatik verändert wurden.)

„ Von der Paulsborner Straße (südwestliche Fahrtrichtung) biegen motorisierte Verkehrsteilnehmer sehr häufig ohne Schulterblick nach rechts in die Caspar-Theyß-Straße ab und gefährden Rad Fahrende auf dem Radweg. Bessere Übersichtlichkeit kann durch das Anlegen eines Radfahrstreifens erreicht werden. Die motorisierten Verkehrsteilnehmer müssen durch Kontrollen des Schulterblicks durch die Polizei sensibilisiert werden.

„ Kommt man von Richtung Alexanderplatz und fährt die Karl-Marx-Allee Richtung Warschauer Straße runter, trifft man auf Höhe vom Camp4 auf eine Kreuzung....der Radweg ist für die Autos irgendwie nicht sichtbar und die Autos biegen rechts ab, ohne Schulterblick o.Ä....ich hab lange im Camp4 gearbeitet und den ein oder anderen (schweren) Unfall beobachten müssen!

” *Ich fahre täglich am Südstern vorbei Richtung Schöneberg. Es gibt so gut wie niemanden der beim rechtsabbiegen irgendwie den Kopf bewegt, um auf Radfahrer zu achten. Ich vermute die Kreuzung wird zu gross wahrgenommen und es wird noch im dritten Gang abgebogen. Und bei so schneller Fahrt kann man ja nicht den Kopf verbiegen.*

Falsche/fehlende Beleuchtung (14. Rang)

Einige Beiträge beschreiben die schlechte Sichtbarkeit von Radfahrern oder Autofahrenden ohne ausreichende Beleuchtung bei Witterung, Dämmerung oder in der Nacht.

Zitate von Teilnehmenden aus dem Online-Dialog

(Hinweis: Es handelt sich um Originalzitate, die weder in Rechtschreibung noch Grammatik verändert wurden.)

” *Das Fahrrad und PKW-Aufkommen recht hoch, leider fahren viele ohne Licht. In der Dämmerung/Nacht ist das natürlich fatal. Evtl könnte hier eine elektronische Anzeige (LICHT!!!) sehr sinnvoll, ähnlich wie es die bereits in einigen wenigen Tempo 30 Zonen gibt.*

” *Ich fürchte, hier helfen nur Kontrollen, da an dieser Kreuzung nur wenige Menschen die Rechts-Vor-Links-Regel einhalten, dazu abends meist unbeleuchtete Vehikel mit aggressiven Fahrern unterwegs.*

” *Mehrzahl der Radfahrer fahren über rote Ampel bzw. abends ohne Licht. Vielleicht könnte die Polizei auch mal Radfahrer kontrollieren (die nächste Polizeiwache befindet sich direkt an genannter Kreuzung).*

Abschließender Hinweis Die Inhalte des Dialogs sind in der Übersicht der Problemschwerpunkte notwendigerweise zusammengefasst. Mit dieser Darstellung soll ein Überblick über die Vielzahl an Themen gegeben werden, ohne dabei den Blick auf die wichtigen Details zu vergessen, die in jedem einzelnen Beitrag stecken. Für eine konkrete Auswertung mit örtlichem Bezug können die Beiträge noch weitaus differenziertere Informationen liefern. Ein erste Analyse ergibt, dass im Durchschnitt die Hälfte der Beiträge in jedem Berliner Bezirk auf eine der folgenden drei Kategorien entfällt:

Infrastruktur	Verkehrsverhalten
Nicht vorhandene/ unzureichende Verkehrsführung für Radfahrer	Unachtsamkeit/Unaufmerksamkeit (§1 StV0)
Mangelnde Sichtbeziehungen	Nicht angepasste Geschwindigkeit
Ampel/LSA-Schaltung und Position	Blockieren der Radstreifen und -wege

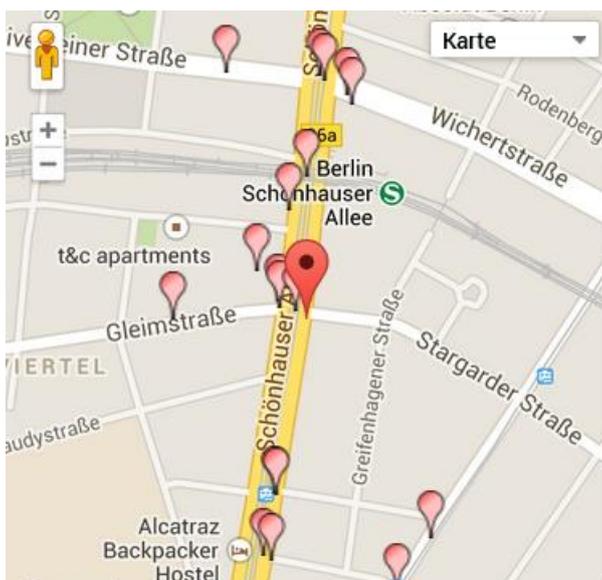
Häufig bewertete Kreuzungen

Die Teilnehmenden konnten während der Beteiligungsphase die Beiträge anderer unterstützen. Aus den Bewertungen wurde eine Top-Liste der Beiträge mit den meisten Unterstützungen generiert. Neben der auf der Plattform veröffentlichten Top-Liste wurde nach der Auswertung eine erweiterte, konsolidierte Top-Liste erstellt, die Beiträge mit mindestens 20 Bewertungen umfasst (siehe unten). Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt nutzte die dort genannten Kreuzungen, um diese einer eingehenderen Prüfung zu unterziehen.

Inhaltlich zeigt die Top-Liste einen guten Querschnitt aus den verschiedenen Problemlagen, die während des Online-Dialogs benannt wurden. Sowohl im Bereich Abbiegeverkehr als auch zum Radverkehr allgemein. Dem Fokus des Projekts „Abbiegen? Achtung! – Sicher über die Kreuzung“ folgend, wurde in diesem Auswertungsbericht ein stärkerer Bezug auf die Top-Liste mit Beiträgen der Kategorie „Abbiegeverkehr“ genommen. Die Top-Liste für die Kategorie „Radverkehr allgemein“ ist im Anhang zu finden. Nachfolgend wurden aus Platzgründen lediglich die ersten 10 Beiträge der Top-Liste mit Abbiegebezug näher betrachtet und die Inhalte der zum Beitrag gehörenden Kommentare zusammengefasst. Soweit vorhanden wurden auch die in den Kommentaren beschriebenen Lösungsansätze der Teilnehmenden aufgeführt. (Hinweis: Die Beitragstexte sind Originalzitate, die weder in Rechtschreibung noch Grammatik verändert wurden.).

Top 1

„Radweg-Benutzungspflicht auf der Schönhauser Allee komplett aufheben!“



Kartendaten: © 2014 GeoBasis-DE/BKG (©2009), Google

” Die Radwegebenutzungspflicht auf dem viel zu schmalen Hochbord auf der Schönhauser Allee ist zwar in Teilen aufgehoben, aber insbesondere ca. 25 m vor Kreuzungen ist sie durch das Verkehrszeichen 237 (Radweg) gegeben. Dabei ist es für Radfahrende, die auf der Fahrbahn in den Abschnitten ohne Benutzungspflicht fahren durch parkende bzw. haltende Kfz nahezu unmöglich, auf den Radweg zu fahren. Zudem sind gerade die Kreuzungsbereiche durch rechtsabbiegende Fahrzeuge für den Radverkehr gefährlich.

(von tinoko | 12.11.2013 - 15:02)

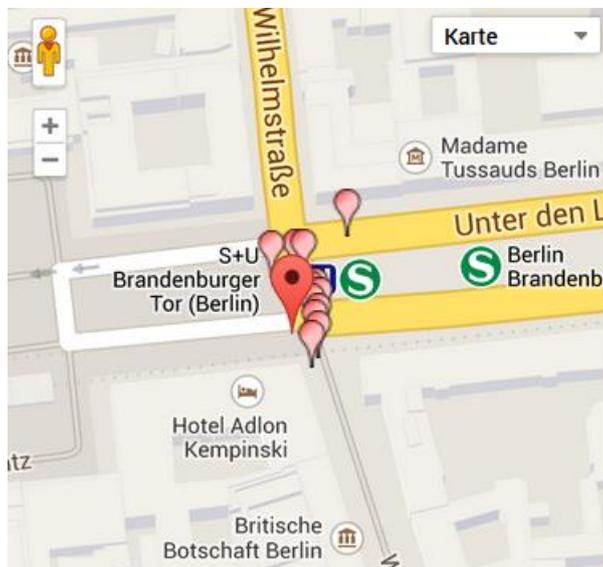
Zusammengefasste Problemschwerpunkte aus den Kommentaren:

- Zu kritischen Situationen kommt es bei rechtsabbiegenden Kfz, die die Fahrradfahrenden auf dem Hochbordradweg hinter den parkenden Autos nicht sehen
- Schilder und Werbung stehen im Weg und nehmen den Autofahrern die Sicht
- Es gibt abrupte enge Kurven zum Umfahren von Busspuren, die nicht einsehbar sind
- Die Einmündungen auf den eigentlichen Radweg sind schlecht ausgeschildert und i.d.R. zugeparkt
- Der Radweg befindet sich im schlechten Zustand mit Hindernissen, wie Pollern
- Das Überholen ist auf dem schmalen Radwegen aufgrund der hohen Dichte an Fahrradfahrenden nicht möglich
- Eine kritische Ecke befindet sich südlich der Kreuzung mit der Bornholmerstraße durch das dort stark zunehmende Fußgängeraufkommen (ebenso im Bereich zwischen Arkaden und Danziger Straße)
- Die Kreuzungen der Schönhauser sind eher unübersichtlich
- Auf der rechten Fahrspur stehen viele unzulässig parkende Fahrzeuge

Zusammengefasste Lösungsvorschläge aus den Kommentaren:

- Der Radweg sollte als Radstreifen auf die Straße verlegt werden und dafür der Fußweg verbreitert werden
- Den Parkstreifen zur Radspur umwidmen
- Die Parkplätze an den Rand und Radfahrstreifen auf der Fahrbahn verlegen (hierbei Lösung für Lieferverkehr bedenken)
- Parkverbote einführen, bspw. durch Verkehrsinseln rund um jede Kreuzung
- Dooring-Zone abmarkieren
- Eine Markierung und Asphalttrampe für Parkende an vorhandenen Bord anbringen sowie ein paar "Raumteiler" auf den dann ehemaligen Radweg aufstellen

Top 2 „Lange Rot-Phase ist ein Witz.“



Kartendaten: © 2014 GeoBasis-DE/BKG (©2009), Google

” Bis auf die wenigen Taxis vor dem Hotel Adlon wird diese Straße fast ausschließlich von Radfahrern genutzt, die die Durchfahrt des Brandenburger Tor als Ost-West Verbindung nutzen. Da auch die Wilhelmstr. für den Durchgangsverkehr gesperrt ist stehen hier regelmäßig Radfahrer minutenlang an einer leeren Kreuzung.

(von Gast | 12.11.2013 - 16:00)

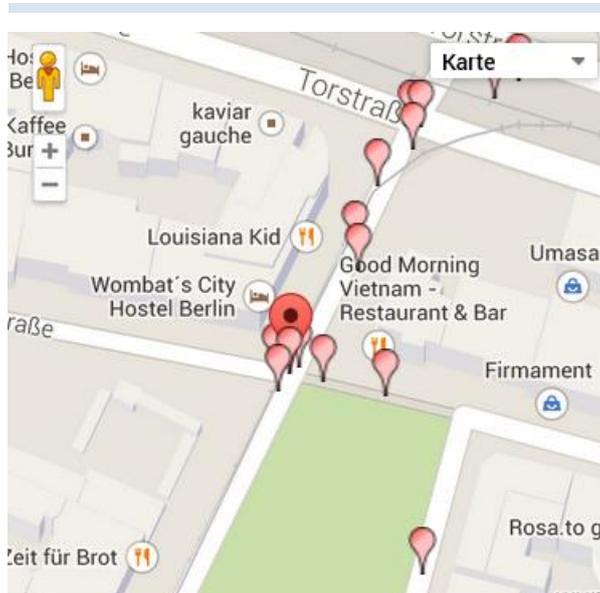
Zusammengefasste Problemschwerpunkte aus den Kommentaren:

- Die Ampeln der Straße Unter den Linden scheinen auf den querenden Verkehr optimiert zu sein
- Die vor dem Adlon markierte Linksabbiegespur ist oft bis zur Haltelinie zugeparkt; das erschwert das Linksabbiegen für die Fahrradfahrenden
- Die Fahrradfahrende auf der Wilhelmstr in Richtung Norden werden regelmäßig vom entgegenkommenden Linksabbiegerverkehr übersehen
- Die gleiche Situation gilt auch für Taxis, Velos-Taxis, Kutschen und Fußgänger, die in die gleiche Richtung wie die Fahrradfahrenden fahren
- Eine lange Rot-Phase befindet sich auch an anderer Stelle in Biesdorf-Süd (Kreuzung Köpenicker Straße / Weißenhöher Straße)

Zusammengefasste Lösungsvorschläge aus den Kommentaren:

- Einfache Vorfahrtsregeln ohne LSA einführen
- Eine Abschaffung der Ampel ist keine Lösung
- Die Ampel in Ostrichtung sollte ersatzlos wegfallen oder könnte durch einen Zebrastreifen ersetzt werden
- Keinesfalls die Ampel abschaffen, sondern die Schaltung ändern
- Die Straße Unter den Linden (komplett) für den privaten KFZ-Verkehr sperren
- Grünen Pfeil für Fahrräder anbringen
- Fahrradfahrenden sollte es gestattet sein bei Rot rechts abzubiegen (analog grüner Pfeil)

Top 3 „Vorfahrt in der Fahrradstraße“



Kartendaten: © 2014 GeoBasis-DE/BKG (©2009), Google

„ die Linienstr. ist ja eine Fahrradstr....aber hier wird den Radfahrern immer wieder die Vorfahrt genommen, weil KFZ ungebremst an der Linienstr. in Richtung Weinmeisterstr. durchfahren. Einige Poller auf Höhe des Hotels (Wombat's) könnten für mehr Aufmerksamkeit bei den Autofahrern sorgen. Umgekehrt ist leider normal geworden den Rest zur Schönhauser in die Einbahnstr. weiterzufahren. Weiterhin ist es in der Linienstr. selbst total schwer zu fahren, wenn der Radfahrer als solcher zwar höhere Rechte haben soll, jedoch an jeder Einmündung rechts vor links gilt.

von jemuenze | 12.11.2013 - 22:08

Zusammengefasste Problemschwerpunkte aus den Kommentaren:

- Autofahrende bedrängen Fahrradfahrende und missachten deren Rechte in der Fahrradstraße
- Die Überquerung an der Ecke Linienstraße/Rosenthaler Straße dauert zu lang
- Die Linienstraße ist zugeparkt und hoch frequentiert (Autofahrende nutzen die Linienstraße als Umfahrung der Torstraße)
- Die Straße ist zu schmal für entgegengesetzten Kfz-Verkehr und die Fahrradfahrende
- An den Ecken Ackerstraße und Tucholskystraße wird die Rechts-vor-Links Regeln missachtet
- Es existieren viele Schlaglöcher zwischen Karl-Liebknecht-Straße und Alte Schönhauser Straße
- Rosenthaler Straße, Koppenplatz und Alte Schönhauser Straße sind Gefahrenschwerpunkte durch schlechte Sichtbeziehungen
- Neben diversen Kleinlastern fahren auch viele Taxen und Kurierfahrer in der Linienstraße
- Weder Autofahrende noch Fahrradfahrende wissen, welche Rechte /Restriktionen auf sie in einer Fahrradstraße zutreffen

Zusammengefasste Lösungsvorschläge aus den Kommentaren:

- Zu Stoßzeiten zur reinen Fahrradstraße machen
- Parken von PKW unmittelbar vor den Kreuzungen durch bauliche Maßnahmen verhindern (freie Sicht auf Fahrradfahrende)

- Linienstraße für Autofahrer nur in eine Richtung zugänglich machen oder Teile der Linienstr für KFZ in eine Einbahnstraße umwandeln
- Eine sichere Querungsmöglichkeit für die Rosenthaler Straße schaffen, in Form einer Ampel oder einer Furt
- Fahrradstraßen, z.B. durch Poller, für Autofahrende zu Sackgassen machen
- Ortsfeste Spiegel auf der gegenüberliegenden Straßenseite der Rosenthaler Straße anbringen
- Die bestehende Vorfahrtsregel zur allgemeinen Verkehrsberuhigung beibehalten
- Schild: "Achtung, Vorfahrt von rechts" auf Alter Schönhauser Str. vor Linienstr
- Parkraum reduzieren, sodass nur auf einer Seite das Parken für Autos erlaubt ist
- Rechts-vor-Links Regel aufheben und durchgängige Fahrradstraße mit Vorfahrt schaffen

Top 4 „Horror Hermannplatz“



Kartendaten: © 2014 GeoBasis-DE/BKG (©2009), Google

„ Die Hermannstraße, welche auf den Hermannplatz führt wird gerne als Rennpiste genutzt. Ich wohne hier seit sechs Jahren und habe schon oft schwere Unfälle beobachtet. Überschlagene Autos, Blutlachen auf der Straße, ruinierte Litfasssäulen sind noch nicht mal der Bildzeitung eine Schlagzeile wert.

Viele Anwohner in Neukölln Nord sind darüber empört. Was muß noch passieren, bevor sich die Zuständigen der Sache annehmen? Für Fußgänger und Radfahrer ist diese Kreuzung zu jeder Tages- oder Nachtzeit lebensgefährlich!

Die Ampelphasen erscheinen zu kurz. Wenn man den Platz von der Karl-Marx-Straße aus gesehen überqueren will, hat man oft mit Abbiegern aus zwei Richtungen zu tun. Mit dem Fahrrad den vorgesehenen Überweg zu nutzen ist meistens nicht möglich, da dort viele Räder angeschlossen werden und somit den Weg blockieren.

Unsere Kinder gehen freiwillig durch den U-Bahnhof, um den Verkehr zu meiden Mit dem Fahrrad zu umständlich.

Auch die Überquerung auf der Seite zur Sonnenallee ist für Radfahrer sehr umständlich. Man muß schon freie Bahn haben und sehr geschickt sein, um auf den Mini-Radweg zu gelangen, welcher dann nach ca. 5m wieder auf die Fahrbahn Richtung Kottbusser Damm führt.

von xiane | 13.11.2013 - 10:40

Zusammengefasste Problemschwerpunkte aus den Kommentaren:

- Viele Hindernisse, wie abgestellte Fahrräder, die in den Radweg hereinragen
- Radweg ist beengt, z.B. durch Verkehrsschilder und kurvenreich
- Mangelhafte Bodenmarkierung des Radwegs
- Hohes Fußgängeraufkommen auf dem Hermannplatz
- Für Autofahrende überraschendes Einfädeln der Fahrradfahrenden auf Straße
- Rechts zur Sonnenallee abbiegenden Autofahrer blockieren den Radstreifen
- Fahrradfahrende werden zu Beginn der Karl-Marx-Straße vom Angebotsstreifen direkt in den Kfz-Verkehr geleitet
- Die Ampelphasen sind zu kurz geschaltet, sodass Fußgänger und Radfahrende bereits grün haben, wenn Autofahrende noch schnell die Kreuzung überqueren
- Sonnenallee / Hermannplatz / Hasenheide / Karl-Marx-Straße / Kottbusser Damm / Urbanstraße mehrspuriges Abbiegen ohne dass die Ampeln für den geradeaus-Fahrradverkehr und abbiegenden Kfz-Verkehr getrennt geschaltet werden
- Die Autos auf der ganzen Sonnenallee fahren mit überhöhter Geschwindigkeit und es wird oft ohne genügenden Sicherheitsabstand überholt

Zusammengefasste Lösungsvorschläge aus den Kommentaren:

- Den Radweg verbreitern oder einen (markierten) Radstreifen auf der Fahrbahn einrichten
- Eine flächendeckende Geschwindigkeitsreduktion zur Verkehrsberuhigung einführen
- Das weiße Geländer entfernen
- Poller als Abgrenzung zum Gehweg installieren
- Stopp der Autos deutlich weiter weg von der Überquerung
- Eine breite Radwegquerung zur Urbanstr einrichten
- Kottbusser Damm / Hermannplatz / Karl-Marx-Straße: Vorrangampel für Radfahrer
- Sperrung des Hermannplatzes für den motorisierten Durchgangsverkehr; mit Ausnahme der BVG-Busse
- Hermannplatz verlegen, sodass er direkt an Karstadt angrenzt
- Fahrbahnen vom Kottbusser Damm Richtung Hasenheide auf einer Seite zusammenlegen
- Die Abbiegespuren für Fahrradfahrende sollen auf der Straße verlaufen und deutlich sichtbar markiert sein
- Wartebereich für Fahrradfahrende an Kreuzungen vor den Autos einrichten

Top 5

„Hermannplatz Richtung Kottbusser Damm: Rechtsabbieger, Radwegebenutzungspflicht, Fußgänger“



Kartendaten: © 2014 GeoBasis-DE/BKG (©2009), Google

” Für geradeausfahrende Fahrradfahrer Richtung Urbanstraße muss die unsinnige Radwegebenutzungspflicht unbedingt abgeschafft werden. Fahrradständer hinter der Kurve (in der Weserstraße etwa) bauen würde außerdem helfen, dass der Zaun in der Kurve nicht mit Fahrrädern zugeparkt ist und das Befahren damit erschwert wird. Anstatt benutzungspflichtigem Radweg könnte ein rot markierter Radstreifen (geradeaus Richtung Urbanstraße und rechts Richtung Kottbusser Damm) die Fahrradfahrer sichtbarer machen.

von Hericus | 12.11.2013 – 16:02

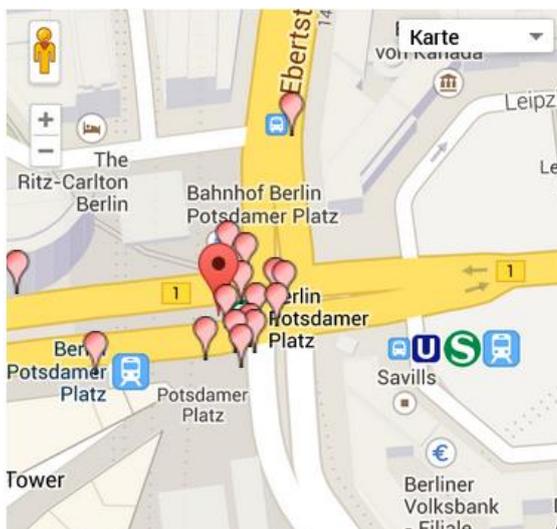
Zusammengefasste Problemschwerpunkte aus den Kommentaren:

- Radweg schmal und teilweise durch Schilderpfiler und abgestellte Fahrräder beengt
- hohes Fußgängeraufkommen
- schlechter Belag

Zusammengefasste Lösungsvorschläge aus den Kommentaren:

- Radfahrer sollten an Rechtsabbiegern links vorbei fahren dürfen
- An den Haltelinien sollten Wartebereiche für Radfahrer markiert werden, so dass Radfahrer während der Rotphase nach vorn durchfahren können

Top 6 „Potsdamer Platz – unübersichtlich und gefährlich“



Kartendaten: © 2014 GeoBasis-DE/BKG (©2009), Google

„ Der Kreuzungsbereich ist unübersichtlich – insbesondere weil die große Zahl von Touristen nicht an "Berliner-Gepflogenheiten" gewöhnt sind. Viele Fußgänger laufen plötzlich auf den Fahrradweg, der sich auf dem Gehweg befindet. Im Kreuzungsbereich kommt es daher immer wieder zu unerwarteten Ausweichsituationen, die den Kreuzungsbereich gefährlich machen.

Vorschlag: im gesamten Bereich Potsdamer Platz, Ebertstraße und Leipziger Platz sollte der Verkehr entflechtet werden, Fahrradfahrer einen separaten Fahrradstreifen auf der Fahrbahn erhalten.

von TK | 12.11.2013 – 12:52

Zusammengefasste Problemschwerpunkte aus den Kommentaren:

- Touristen und Fußgänger (insb. vor dem DB Gebäude und an Bushaltestellen) laufen auf den Radweg
- Walk of the Stars mit rotem Boden kollidiert mit dem Radweg
- Durch die Rodelbahn ist der Radweg nicht benutzbar wegen verlegter Kabel und hohem Fußgängeraufkommen

Zusammengefasste Lösungsvorschläge aus den Kommentaren:

- Deutlichere Bodenmarkierung des Radweges
- Radstreifen auf dem gesamten Potsdamer Platz installieren (mit Fahrradsymbolen auf der Fahrbahn)
- Radweg zum Fußgängerbereich hin abzugrenzen
- Fahrradfahrende sollten Busspur benutzen dürfen

Top 7 „Kein Platz für Fahrräder auf der Fahrradstraße“



Kartendaten: © 2014 GeoBasis-DE/BKG (©2009), Google

” Die Alberichstraße ist die erste Berliner Fahrradstraße. Über die Alberichstraße werden die Klingenberg-Oberschule und die Grundschule am Fuchsberg angefahren. Die Alberichstraße hat den Ausbaustandard eines asphaltierten Feldwegs. Es gibt einseitig einen befestigten Fußweg, Breite kleiner 1 m. Im Schulverkehr ist die Alberichstraße regelmäßig von Elterntaxis zugesperrt bzw. so stark befahren, dass für Radfahrer auf der Fahrradstraße kein Platz bleibt. Im Kreuzungsbereich Dankratstraße / Alberichstraße kommt es täglich zu unübersichtlichen Situationen (Eltern halten ihre Fahrzeuge in der Kreuzung / Rückstau im Kreuzungsbereich). Hier kommt dann kein Radfahrer mehr durch. Die radfahrenden Kinder weichen dann auf den völlig ungeeigneten Fußweg aus.

Idee:

Var. 1: Alberichstraße wird zwischen Alfelder- und Balzerstraße zur Einbahnstraße für Autos

Var. 2: Alberichstraße wird vor der Klingenberg-Oberschule komplett für Autos gesperrt (analog Sperrung südlicher Balzerstraße).

weiterhin: Ausbau des Kreuzungsbereichs Alberichstraße / Dankratstraße (Tiefborde / neuer Asphalt bzw. Pflasterung; Bau von richtigen Fußwegen).

von Michael Biesdorf | 13.11.2013 - 10:08

Zusammengefasste Problemschwerpunkte aus den Kommentaren:

- Autofahrende bedrängen Fahrradfahrende
- Hohes Verkehrsaufkommen an Autos (insb. von Elternfahrzeugen)
- Eine Fahrradstraße suggeriert, Vorfahrt für Fahrräder!
- An jeder kreuzenden Straße wird die Vorfahrt der Fahrradstraße aufgehoben
- Weder Autofahrende noch Fahrradfahrende wissen, welche Rechte /Restriktionen auf sie in einer Fahrradstraße zutreffen
- Alberichstraße wird als Fahrradstraße von den Autofahrenden nicht wahrgenommen

- Riskante Wendemanöver durch Autofahrende
- Die Alberichstraße ist für den Gegenverkehr (insb. nach Norden) zu schmal
- Autofahrende überholen mit ungenügendem Sicherheitsabstand
- Die Alberichstraße ist einzige Verbindung zur Dankratstraße (deshalb müssen Autofahrende die Fahrradstraße in diesem Fall nutzen)
- Kein Winterdienst in der Alberichstraße

Zusammengefasste Lösungsvorschläge aus den Kommentaren:

- Alberichstraße als Einbahnstraße kennzeichnen
- Fahrbahnspernung für den Kfz-Verkehr
- Gespräche mit den Eltern, die ihre Kinder mit dem Auto bis vor die Schule fahren müssen
- Bau von sicheren Fußwegen im gesamten Gebiet der Fahrradstraße
- Schwellen auf die Fahrbahn
- komplettes Parkverbot einrichten
- Kfz-Durchgangsverkehr durch Poller an geeigneter Stelle (z.B. zwischen Alfelder Str. und Dankratstr. sowie zwischen Dankratstr. und Balzerstr.) im Verlauf der Alberichstraße unterbinden (flexible Poller für Feuerwehr etc.)
- Gesamtkonzept für die umliegenden Straßen erarbeiten

Top 8 „Radspur führt auf Parkplatz!“



Kartendaten: © 2014 GeoBasis-DE/BKG (©2009), Google

„ Die Radspur führt an einem beparkbaren Seitenstreifen an der Weserstraße vorbei auf den vielbefahrenen Kottbusser Damm. Der Radfahrer wird zwar um die Kreuzung Hermanplatz herum auf einem separaten Radfahrweg geleitet, aber dann, wenn er wieder in den Verkehr einbiegen soll, führt die Radspur auf den Seitenstreifen, auf dem Autos parken. Der Autoverkehr, der ebenfalls abbiegt, rechnet nicht mit einem einschneidenden Fahrradfahrer. Ich habe selber haarsträubenden Szenen beobachtet!

Was geändert werden muss: Der einbiegende Radfahrer muss besser sichtbar und vom Autoverkehr bemerkt werden. Die an das Ende des Radwegs angrenzende Parkbucht muss weg.

Auf dem Googlefoto steht da jetzt ein Kleinwagen -- üblich ist aber ein größerer Transporter. Das um dieses Auto Herumfahren ist für Fahrradfahrer lebensgefährlich.

von Gast | 12.11.2013 - 11:47

Zusammengefasste Problemschwerpunkte aus den Kommentaren:

- riskante Verkehrsführung mit enger Kurve und Geländer als Hindernis
- hohes Verkehrsaufkommen an Autofahrenden
- schmaler Radweg
- Im Kurvenbereich sind die Fahrradfahrenden für die Autofahrenden auf einem baulich abgetrennten Radweg schlecht sichtbar
- Ab dem Kottbusser Damm existiert kein Radweg oder Radstreifen mehr, Fahrradfahrende müssen in sich in schnell fahrenden Verkehr einfädeln
- Fußgänger blockieren an der Kreuzung der Radweg

Top 9

„Einführung von TRIXI-Spiegeln (Weitwinkelspiegel) für rechtsabbiegende LKW“



Kartendaten: © 2014 GeoBasis-DE/BKG (©2009), Google

” Die Einführung der sog. TRIXI-Spiegel stellt eine sehr preiswerte Möglichkeit dar, den LKW-Fahrern die Sicht auf Radfahrer beim Rechtsabbiegen zu ermöglichen. Nach Rücksprache mit mehreren Kollegen aus dem Bereich der Verkehrsplanung stellt dies gegenwärtig die einzige verfügbare und preiswert umzusetzende Maßnahme dar.

von Siegmar Gumz | 14.11.2013 - 11:46

Zusammengefasste Problemschwerpunkte aus den Kommentaren:

- Problem ist die mangelnde Sichtbarkeit der Fahrradfahrenden durch die Radverkehrsführung rechts neben abbiegenden Kfz
- Ortsfeste Spiegel bringen bei höheren Geschwindigkeit beim Abbiegevorgang nicht viel
- Problem ist das unaufmerksame Verhalten der Verkehrsteilnehmenden

Zusammengefasste Lösungsschwerpunkte aus den Kommentaren:

- Alle Ampeln in Berlin mit Spiegeln ausstatten um die Wahrnehmung der Spiegel zu fördern
- Werbung könnte die Kosten für die Spiegeln reduzieren
- Werbetafeln würden ablenken und die Wirkung der Spiegel einschränken
- In Berlin-Kreuzberg Yorck/Mehringdamm einsetzen
- Vergleichbare Spiegel (black spot mirror) werden auch in den Niederlanden eingesetzt
- TRIXI-Spiegel würden den Fußgängern eine höhere Sicherheit bringen

Top 10

„Unter den Linden/ Wilhelmstraße: Autofahrer erkennen Vorfahrt von Radfahrer nicht“



Kartendaten: © 2014 GeoBasis-DE/BKG (©2009), Google

” Kreuzungsbereich Wilhelmstraße/ Unter den Linden: Fahrradfahrer überqueren bei "grün" die Straße unter den Linden in Richtung Charite, werden aber von Autofahrern, die entgegenkommen und nach links in die Straße Unter den Linden (Richtung Alex) einbiegen, ignoriert.

Ursache: Die Fahrradfahrer werden über den gesperrten Teil der Wilhelmstraße geführt. Autofahrer erkennen aufgrund der Poller nicht, dass diese sich "legal" an der Ampelkreuzung bei "grün" wieder in den Straßenverkehr einordnen.

Vorschlag: Eigene Ampelphase für den Fahrradverkehr. Deutliche Markierung des Fahrradwegs im Kreuzungsbereich. Warnlicht. In der Gegenrichtung (Fahrtrichtung Kreuzberg) gibt es das im Prinzip gleiche Problem an der Kreuzung Wilhelmstraße/Behrenstraße. Auch hier ignorieren linksabbiegende Autofahrer den Vorrang von bei "grün" geradeaus fahrenden Fahrradfahrern, da sie die Fahrräder aufgrund der Absperrung der Wilhelmstraße für den PKW-Verkehr dem ruhenden Verkehr zuordnen.

von TK | 12.11.2013 - 13:55

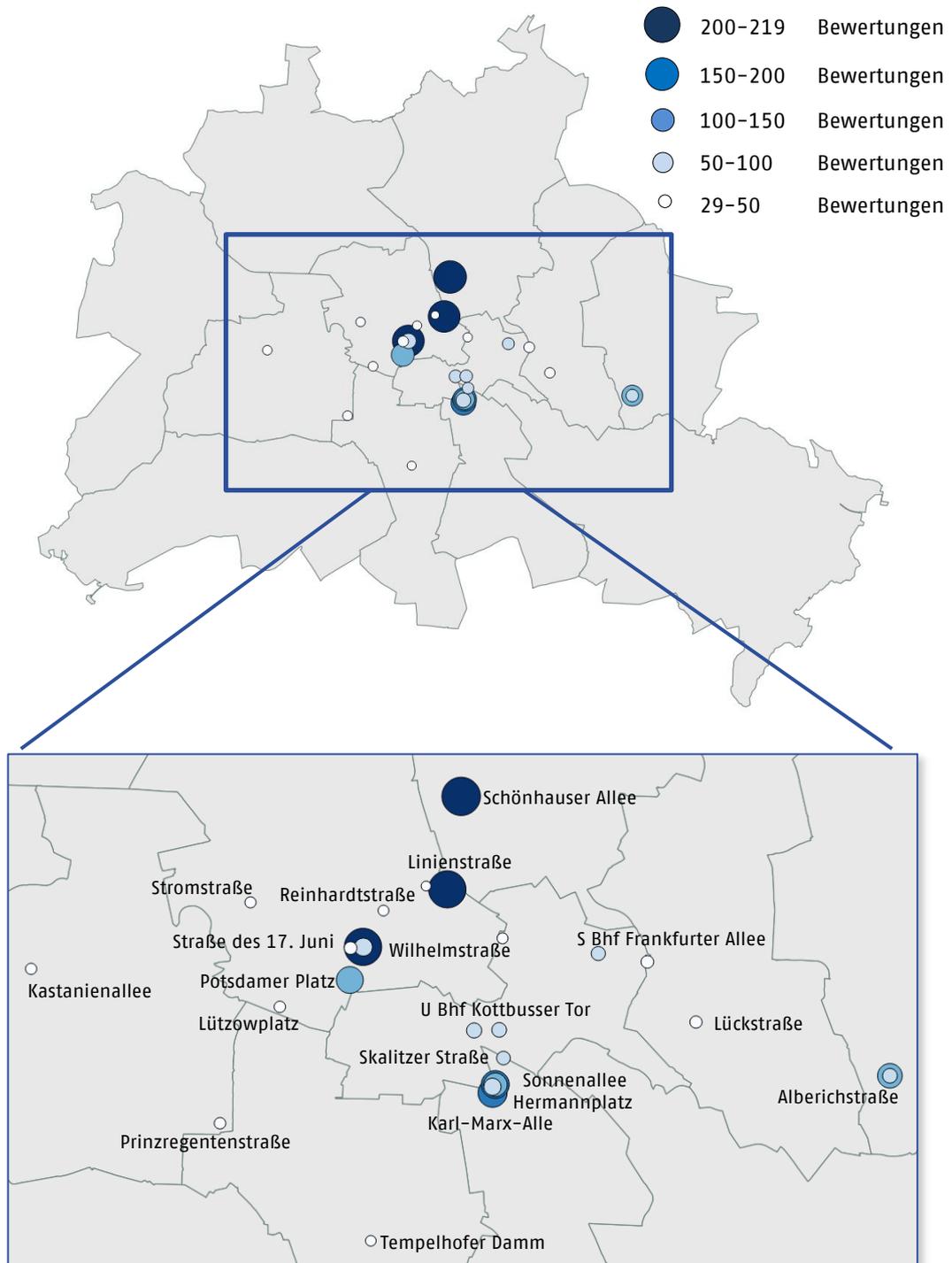
Zusammengefasste Problemschwerpunkte aus den Kommentaren:

- Verkehrsteilnehmende übersehen die Fahrradfahrenden beim Abbiegen
- Warnblinklicht ist zu klein und aus Entfernung kaum wahrnehmbar
- Bedingt durch die Ampelschaltung fließt der Gegenverkehr schon, wenn Fahrradfahrende an der Kreuzung ankommen
- Polizei vor Ort nimmt keine Kontrollen vor
- Viele Fahrradfahrende aus allen Richtungen verhalten sich nicht verkehrsregelkonform
- Autofahrende und Fußgänger erwarten keinen Verkehr aus der abgesperrten Straße

Zusammengefasste Lösungsschwerpunkte aus den Kommentaren:

- größeres Warnlicht mit besserer Fahrbahnmarkierung
- Umstellung der Ampelphase
- bauliche Änderungen wie Poller zurückversetzen, mit Abstand zu den Kreuzungen
- Radspur im Kreuzungsbereich Wilhelmstraße / Unter den Linden rot und mit mehreren, großen Piktogrammen markieren

Übersicht über die geografische Verteilung der Beiträge aus der Top-Liste



Konsolidierte Top-Liste Abbiegeverkehr

Die Top-Liste Abbiegeverkehr generierte sich aus der Anzahl der Bewertungen. Aufgrund finaler Analyseschritte entlang des beschriebenen Auswertungsschemas sind Beiträge zur ursprünglichen Top-Liste hinzugekommen.

Neben der Unterstützung durch Voting, zeigt auch eine große Anzahl von Kommentaren, dass andere Teilnehmende den Ort und das beschriebene Problem auch diskussionswürdig finden. Jedoch lediglich 4% der Beiträge im Online-Dialog wurden mehr als dreimal kommentiert. Die Anzahl der Kommentare von den Beiträgen der Top-Liste liegen damit deutlich über dem Durchschnitt.

	Beitragstitel	Anzahl Bewertungen	Anzahl Kommentare	Ortshinweis
1	Radweg-Benutzungspflicht auf der Schönhauser Allee komplett aufheben!	219	50	10437 Pankow
2	Lange Rot-Phase ist ein Witz.	206	23	10117 Mitte
3	Vorfahrt in der Fahrradstraße	206	26	10119 Mitte
4	Horror Hermannplatz	166	19	12043 Neukölln
5	Hermannplatz Richtung Kottbusser Damm: Rechtsabbieger, Radwegebenutzungspflicht, Fußgänger	154	7	10967 Neukölln
6*	Potsdamer Platz - unübersichtlich und gefährlich	143	15	10117 Mitte
7*	Kein Platz für Fahrräder auf der Fahrradstraße	120	46	12683 Marzahn-Hellersdorf
8	Radspur führt auf Parkplatz!	110	4	12047 Neukölln
9	Einführung von TRIXI-Spiegeln (Weitwinkelspiegel) für rechtsabbiegende LKW	106	34	10178 Mitte
10	Unter den Linden/ Wilhelmstraße: Autofahrer erkennen Vorfahrt von Radfahrer nicht	98	9	10117 Mitte
11	Hermannplatz - unüberschaubarer Verkehrsknotenpunkt	89	2	10967 Friedrichshain-Kreuzberg
12	Eine Hand voll Minimalforderungen - grüne Geradeauspfeile für Radfahrer und so...	89	40	10178 Mitte
13	Extrem gefährlicher Kreisverkehr - Kottbusser Tor	69	6	10999 Friedrichshain-Kreuzberg
14	4-faches Kreuzungs-Dilemma	65	4	10999 Friedrichshain-Kreuzberg
15	Biesdorf: Fahrradstraße - Konflikte beim Abbiegen in die Dankratstraße zur Grundschule am Fuchsberg	65	11	12683 Marzahn-Hellersdorf

16	Sämtliche Einmündungen auf der Frankfurter Allee, U Bahn Zugänge	60	6	10247 Friedrichshain-Kreuzberg
17	Katastrophale Kreuzungskennzeichnung	56	8	12047 Neukölln
18	Rechtsabbieger schneiden wartende Radfahrer	49	4	10785 Mitte
19*	Gefährlicher Hochbordradweg	48	7	10365 Lichtenberg
20*	fehlendes Angebot für Radfahrer in der Lückstraße (Schulweg!!!)	45	4	10317 Lichtenberg
21*	Gefährdung trotz oder wegen Fahrradstraße	40	11	10715 Charlottenburg-Wilmersdorf
22*	Sehr gefährliche Kreuzung für Fußgänger und Radfahrer	39	4	10785 Mitte
23	Rechtsabbieger aus der Kastanienallee in die Reichsstr. überfahren oft die rote Ampel	38	3	14052 Charlottenburg-Wilmersdorf
24	Bauliche Trennung des Radweges aufheben.	37	3	10551 Mitte
25	Amplensichtbarer machen	36	7	10243 Friedrichshain-Kreuzberg
26*	Friedrichstraße Ecke Reinharstraße	35	5	10117 Mitte
27*	Einfädelerung hinter der Kreuzung Te-Damm	34	1	12099 Tempelhof-Schöneberg
28*	Ampel bitter nötig!	29	4	10119 Mitte

** Diese Beiträge wurden nach der finalen Auswertung von der Kategorie „Radverkehr allgemein“ in die Kategorie „Abbiegeverkehr“ verschoben und erscheinen deshalb in der konsolidierten Top-Liste.*

Zusammenfassendes Ergebnis

Die Zielsetzung des Projektes, Hinweise von Bürgerinnen und Bürgern zu subjektiv empfundenen gefährlichen Situationen für Radfahrende an Kreuzungen und

Einmündungen zu erhalten, ist erfüllt worden. So konnte die Alltagserfahrung für die Planung nutzbar gemacht werden.

Die hohe Anzahl von Hinweisen, Kommentaren und Bewertungen zeigt zum einen, dass das Thema medial gut rezipiert wurde, was Aufmerksamkeit auf das Projekt gelenkt hat. Zum anderen hat das Thema einen Nerv in der Bevölkerung getroffen. Die Relevanz des Themas Radfahren in Berlin spiegelt sich auch in den zahlreichen Rückmeldungen zu weiteren, nicht abbiegebezogenen Herausforderungen wieder.

Es gibt einen klaren räumlichen Schwerpunkt in der Anzahl der Hinweise im Zentrum Berlins, dennoch hat das Projekt auch die Außenbereiche erreicht, denn zu jedem Berliner Bezirk sind Beiträge abgegeben worden.

Die zahlreichen, thematisch vielfältigen, subjektiven Nennungen von Gefahrenwahrnehmung konnten gebündelt werden und Problemschwerpunkte sichtbar gemacht werden. Dies stellte eine Hilfe zur Priorisierung möglicher zukünftiger Maßnahmen dar. Für die Weiterverarbeitung der Hinweise durch die Fachebenen war es zudem hilfreich, dass nicht nur problemorientiert Meinungen geäußert, sondern auch konkrete Lösungsvorschläge formuliert wurden.

Die insgesamt zu vernachlässigenden Regelverstöße der Diskussionsbeiträge und die gute Gesprächsqualität mit sachorientierten Hinweisen sprechen dafür, dass die richtige Fragestellung gefunden wurde, die Moderation des Verfahrens sich positiv ausgewirkt hat und die Bürgerinnen und Bürger das Angebot ernst genommen haben.

Neben der Resonanz der Teilnehmenden, hat das Projekt auch auf Ebene der Experten für Online-Dialoge Beachtung gefunden und einen Partizipationspreis gewonnen. „Das Projekt in Berlin ist ein sehr übersichtliches Verfahren mit hoher Bürgerbeteiligung zu einem klassischen Thema, das viele Kommunen bewegt. Insbesondere überzeugten die ansprechende und transparente Aufbereitung der Informationen und Ergebnisse sowie die cross-mediale Ausgestaltung. Hier ist ein Instrument erarbeitet worden, dass auch für andere Projekte genutzt werden kann.“ (Jurybegründung, 3. Platz Preis für Online-Partizipation 2014¹)

¹ http://www.politik.de/politik-de/projekte_entdecken/partizipationspreis/partizipation-projekte/die-gewinner-in-2014/14672

Besucher- und Zugriffsstatistiken

Verweisart	Besuche	% der Besuche
Direkte Zugriffe	18.790	49%
Webseiten	17.475	46%
Suchmaschinen	1.791	5%

Besuche	38.063	Seitenansichten	354.148
<i>Eindeutige Besucher</i>	27.166	<i>Einmalige Seitenansichten</i>	235.959
<i>Wiederkehrende Besucher</i>	11.044		
durchschnittliche Aufenthaltsdauer	8 Minuten 20s	Downloads	411
Aktionen	9,3	Einmalige Downloads	336

	Verweis	Besuche
1	www.facebook.com	4349
2	www.tagesspiegel.de	1786
3	www.heise.de	1611
4	m.facebook.com	1574
5	www.stadtentwicklung.berlin.de	892
6	www.rbb-online.de	554
7	www.morgenpost.de	485
8	www.rad-spannerei.de	456
9	www.berliner-zeitung.de	393
10	www.taz.de	354
11	t.co	350
12	www.berlin.de	349
13	3c.gmx.net	294
14	3c.web.de	275
15	www.theguardian.com	208
16	taz.de	174
17	www.berliner-kurier.de	160

18	www.adfc-berlin.de	133
19	www.prenzlauerberg-nachrichten.de	120
20	www.rennrad-news.de	92
21	www.reddit.com	86
22	www.nationaler-radverkehrsplan.de	85
23	taz.adspirit.de	77
24	www.radforum.de	75

Plausibilisierung des Datensatzes

Es wurden insgesamt 174 Beiträge in der Auswertung nicht berücksichtigt. Diese setzten sich wie folgt zusammen:

147 Beiträge, die während der Online-Phase durch die Moderation als

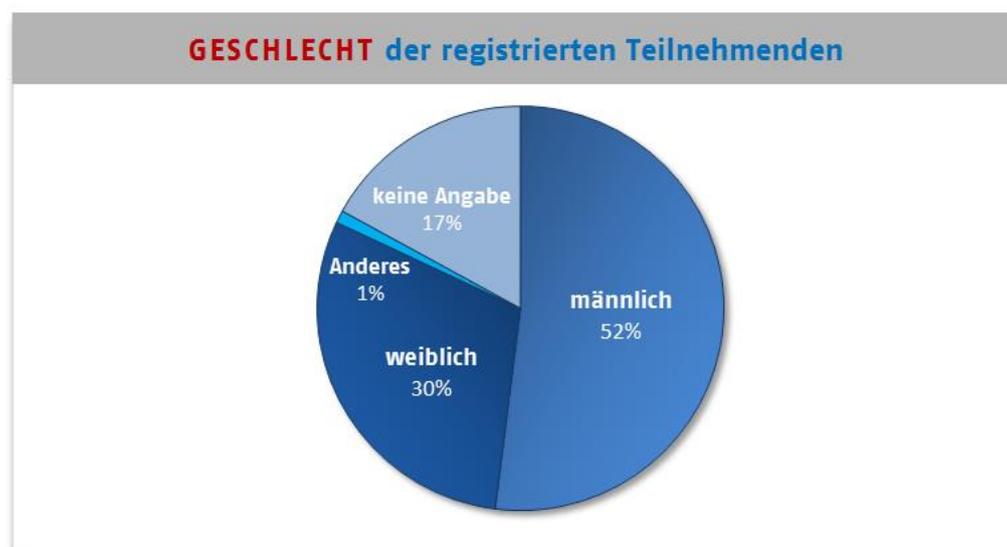
- Doppelung
- Regelverstoß
- Moderationskommentar
- Redaktionskommentar

markiert wurden.

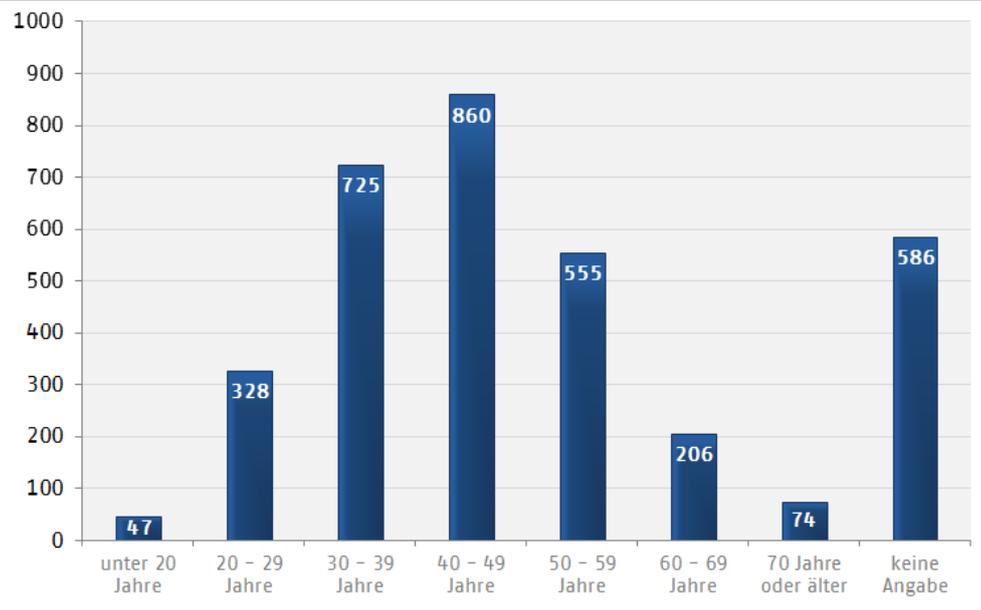
Es wurden 9 Beiträge, die Eingang in die Datenbank gefunden haben, aber nicht auf der Plattform veröffentlicht wurden ausgefiltert.

Zudem wurden 18 Beiträge nicht berücksichtigt, die während der Analyse als weitere Doppelungen identifiziert werden konnten.

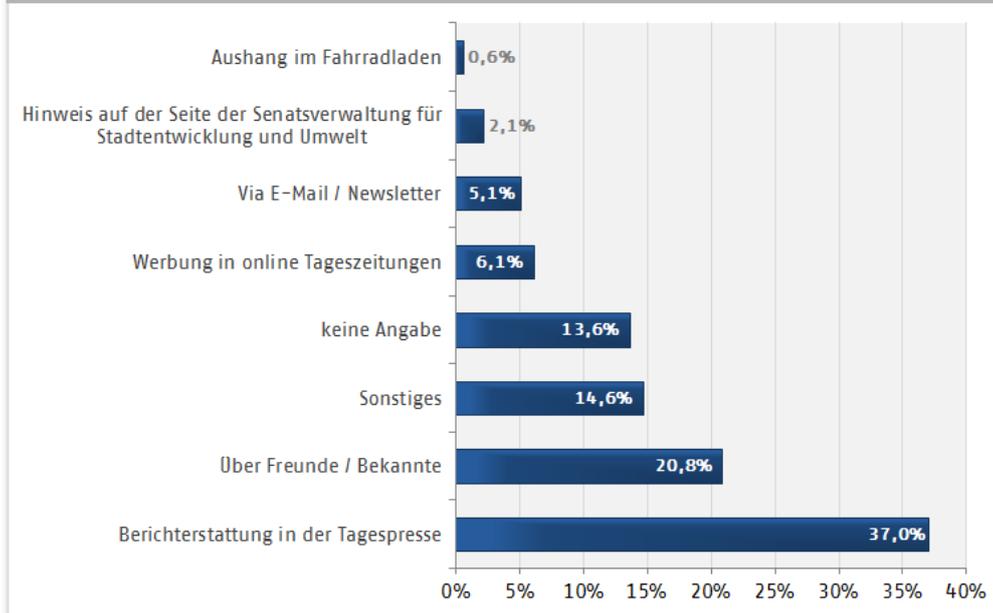
Soziodemografische Daten der registrierten Teilnehmenden



ALTER der registrierten Teilnehmenden



ZUGANGSKANAL der registrierten Teilnehmenden



Verwendete Schlagworte nach Themenbereichen

INFRASTRUKTUR	VERKEHRsverHALTEN
Ampel/LSA-Schaltung und Position	Unachtsamkeit/Unaufmerksamkeit (§1 StVO)
Mangelnde Sichtbeziehungen	Rotlichtverstoß
Hindernisse	Nicht angepasste Geschwindigkeit
Nicht vorhandene/ unzureichende Verkehrsführung für Radfahrer	Fahren entgegen der Fahrtrichtung
Schlecht erkennbare/keine Bodenmarkierungen	Falsche/fehlende Beleuchtung
Geringe Flächenverfügbarkeit	Blockieren der Radstreifen und -wege
Ungesicherte Querungsmöglichkeiten	Vorfahrmissachtung
Unzureichende Beschilderung	fehlender Schulterblick
Gehweg-/Straßenschäden/Verschmutzung	Toter Winkel
Hohes Verkehrsaufkommen	Nutzung der falschen Verkehrsanlage (durch Fußgänger, Radfahrer)
Benutzungspflicht von Radwegen	Zuparken des Kreuzungsraums
Ortsfeste (Trixi-)Spiegel	Ignoranz
Fahrradparken	Ungenügender Sicherheitsabstand
Sonstiges	Sonstiges

Top-Liste „Radverkehr allgemein“

	Beitragstitel	Bewertungen	Kommentare	Ortshinweis
1	Penetrantes Parken auf dem Radweg	554	117	10178 Mitte
2	Fahrradstreifen in der Sonnenallee	217	33	12043 Neukölln
3	Oranienstraße ist die Radfahrhölle	206	40	10999 Friedrichshain- Kreuzberg
4	Fahrradstreifen in der Urbanstraße	132	13	10961 Friedrichshain- Kreuzberg
5	Radspur für den Kottbusser Damm	130	10	10967 Friedrichshain- Kreuzberg
6	Leipziger Straße / Friedrichstraße	121	12	10117 Mitte
7	Neu Brücke ohne Radweg Richtung Treptow	110	27	10317 Lichtenberg
8	Leipziger Straße – Autos schneiden Fahrradfahrer	103	3	10117 Mitte
9	Installation einer Ampel	56	6	13125 Pankow
10	Fahrradspuren sind oft zugeparkt	48	9	10117 Mitte
11	Radweg benötigt	48	13	12099 Tempelhof- Schöneberg
12	Kurve Reichsstrasse 67	48	19	14052 Charlottenburg- Wilmerdorf
13	Immer wieder Konflikte mit Fußgängern auf benutzungspflichtigem Radweg	32	13	13597 Spandau
14	Tempelhofer Damm – alle Kreuzungen – die gesamte Führung des Fahrradverkehrs	32	3	12099 Tempelhof- Schöneberg