



Landeshauptstadt
Potsdam



Radverkehrskonzept 2017 für die Landeshauptstadt Potsdam

Radverkehrskonzept Potsdam 2017

DS. – NR. 17/SVV/0020

beschlossen durch die Stadtverordneten am 03. Mai 2017

Bearbeitung:



Landeshauptstadt Potsdam
Bereich Verkehrsentwicklung
Hegelallee 6-10
14461 Potsdam

Ansprechpartner:

Geschäftsbereich Stadtentwicklung und Bauen
Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung
Bereich Verkehrsentwicklung

Herr von Einem

Tel.: 0331-289-2541

E-Mail: verkehrsentwicklung@rathaus.potsdam.de

Bestandsaufnahme



Planersocietät
Gutenbergstr. 34, 44139 Dortmund
Dr.-Ing. Steinberg
Tel.: 0231/589696-0
<http://www.planersocietaet.de>

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	5
2	Rahmenbedingungen, Entwicklung & Perspektiven	9
2.1	Radfahrende haben verschiedene Ansprüche	9
2.2	Rahmenbedingungen des Radverkehrs in Potsdam	10
2.3	Entwicklung	11
2.4	Perspektiven	11
3	Zielnetz	13
4	Bestandsanalyse	14
4.1	Ergebnisse der Bestandsanalyse der Routeninfrastruktur	14
4.1.1	Führungsformen für den Radverkehr	14
4.1.2	Oberflächen und Befahrbarkeit	16
4.2	Radverkehrsbelastungsnetz	17
4.3	Fahrradklima	17
4.4	Unfallanalyse	18
4.4.1	Gesamträumliche Langzeitbetrachtung	18
4.4.2	Teilräumliche Analyse	21
4.4.3	Präventionsbereiche	21
4.4.4	Sonderauswertung Schutzstreifen	26
4.5	Verkehrssicherheitsarbeit	28
4.6	Radtourismus und Freizeitverkehr	29
5	Maßnahmenprogramm	31
5.1	Maßnahmen an Radwegen und ihre Priorisierung	39
5.2	Umsetzung und Erfolgskontrolle	40
6	Finanzbedarf zur Umsetzung des Radverkehrskonzepts	41
7	Priorität I Maßnahmen an der Strecke	42
8	Priorität I Maßnahmen an Kreuzungen	43
9	Anhang	44
9.1	Karten	44
10	Maßnahmensteckbriefe zur Weiterentwicklung des Zielnetzes	54
10.1.1	Bereich M 1	54
10.1.2	Bereich M 2	87
10.1.3	Bereich M 3	111
10.1.4	Bereich M4	133
10.1.5	Bereich N1	155
10.1.6	Bereich N2	174
10.1.7	Bereich O1	188

10.1.8 Bereich O2	209
10.1.9 Bereich S1	246
10.1.10 Bereich W1	259
10.1.11 Bereich W2	277
10.1.12 Bereich W3	284
11 Straßenverzeichnis.....	295
12 Abbildungsverzeichnis	299

1 Einleitung

Die Landeshauptstadt Potsdam hat im Oktober 2013 eine Fortschreibung des Radverkehrskonzepts sowie eine Machbarkeitsuntersuchung zu Radschnellverbindungen in Auftrag gegeben. Gründe für die frühzeitige Fortschreibung sind die baldige Fertigstellung der prioritären Radrouten des Radverkehrskonzepts und der Radverkehrsstrategie von 2008, die Zunahme des Radverkehrs, so dass im Zentrumsbereich die Radverkehrsanlagen dem höheren Radverkehrsbelastungen angepasst werden sollen sowie die Verbindung zu den Nachbargemeinden.

Die Stadtverordnetenversammlung hatte zuvor die Fortschreibung des Radverkehrskonzepts beschlossen (DS.-Nr. 12/SVV/0765) wobei die Aufnahme der folgenden Punkte in die Fortschreibung geprüft werden sollen:

- Umfangreicher Ausbau des Radwegenetzes
- Trennung und Priorisierung gegenüber dem motorisierten Verkehr
- Mehr Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, besonders an Potsdams Bahnhöfen
- Einrichtung und Förderung von Selbsthilfewerkstätten
- Werbung und Anreiz zum Radfahren an Schulen und Unternehmen

Die Fortschreibung des Radverkehrskonzepts soll an das bestehende Radverkehrskonzept anschließen und die Kontinuität der ambitionierten Radverkehrsförderung der Landeshauptstadt sicherstellen. Dabei sollen aktuelle Änderungen in den Regelwerken, aber auch stadtplanerische Ziele und Konzepte sowie verkehrspolitische Zielsetzungen der Landeshauptstadt Potsdam berücksichtigt werden. Ziel ist die Erhöhung des Radverkehrsanteils in der Landeshauptstadt. Über den Alltagsverkehr hinaus soll der Freizeitradverkehr bzw. Radtourismus gestärkt werden.

Es soll durch die Förderung des Radverkehrs eine Reduzierung des Kraftfahrzeugverkehrs erreicht und damit ein Beitrag zur Lärminderung, Luftreinhaltung, zum Klimaschutz, aber auch zur Erhöhung der Aufenthalts- und Lebensqualität in Potsdam geleistet werden.

Die vorliegende Fortschreibung des Radverkehrskonzepts gliedert sich in die zwei grundlegenden Teile „Analyse“ und „Konzeption“. Der Schwerpunkt der begleitenden Öffentlichkeitsarbeit ergänzt und vervollständigt die Fortschreibung.

Die wesentlichen Grundlagen für die Erstellung der Fortschreibung sind neben der Bestandsaufnahme die folgenden Dokumente der Landeshauptstadt Potsdam:

- Radverkehrskonzept (2008)
- Radverkehrsstrategie (2008)
- Radsicherheitskonzept (2012)
- Stadtentwicklungskonzept Verkehr (2014)

Das bestehende Radverkehrsnetz wurde hinsichtlich seiner Attraktivität und Sicherheit für Radfahrer überprüft, um Defizite, aber auch Potentiale und bestehende Lösungen in Potsdam zu ermitteln. Die Analyse fand unter der Berücksichtigung der aktuellen einschlägigen Regelwerke statt (StVO und ERA).

Der zentrale Teil der Fortschreibung des Radverkehrskonzepts ist das Handlungsprogramm mit den Maßnahmenlisten. Zu beachten ist, dass bei den Infrastrukturmaßnahmen im Rahmen des Radverkehrskonzepts keine fertigen Planungen erarbeitet werden, die umgesetzt werden können, sondern Empfehlungen und Ideen entwickelt werden, die entsprechend der gesetzten Prioritäten zu überprüfen, ggf. zu modifizieren, detailliert zu planen und dann umzusetzen sind. Auch Abweichungen zu Bebauungsplänen, Konflikte mit dem Natur- und Denkmalschutz wurden noch nicht umfassend geprüft und sind im Zuge der konkreten Planung zu ermitteln und zu lösen. Abweichungen von dem in der Fortschreibung des Radverkehrskonzepts genannten Lösungen sind im Zuge der konkreten Planung daher durchaus möglich.

Die Handlungsprogramme zu Öffentlichkeitsarbeit und Service ergänzen die routenbezogenen, infrastrukturellen Aussagen, sind jedoch nicht minder wichtig, nicht zuletzt aufgrund des bereits erreichten erheblichen Anteils des Radverkehrs. Öffentlichkeitsarbeit und Serviceangebote komplettieren die Förderung des Radverkehrs als System. Die beiden Maßnahmenfelder sind dabei nicht getrennt voneinander sondern integrativ und sich bedingend aufgebaut, um Synergieeffekte zu erwirken.

Abschließend wurden die Maßnahmen in Prioritätenstufen eingeteilt und eine Umsetzungsstrategie erarbeitet, die bei der weiteren Arbeit als Richtschnur dienen soll.

Die Machbarkeitsuntersuchung zu Radschnellverbindungen bildet einen separaten Arbeitsschritt und wurde nicht zuletzt aufgrund des Umfangs in einem getrennten Bericht gefasst.

Die Arbeitsschritte bei der Erstellung der Fortschreibung des Radverkehrskonzepts werden in der unten dargestellten Abbildung 1 verdeutlicht.

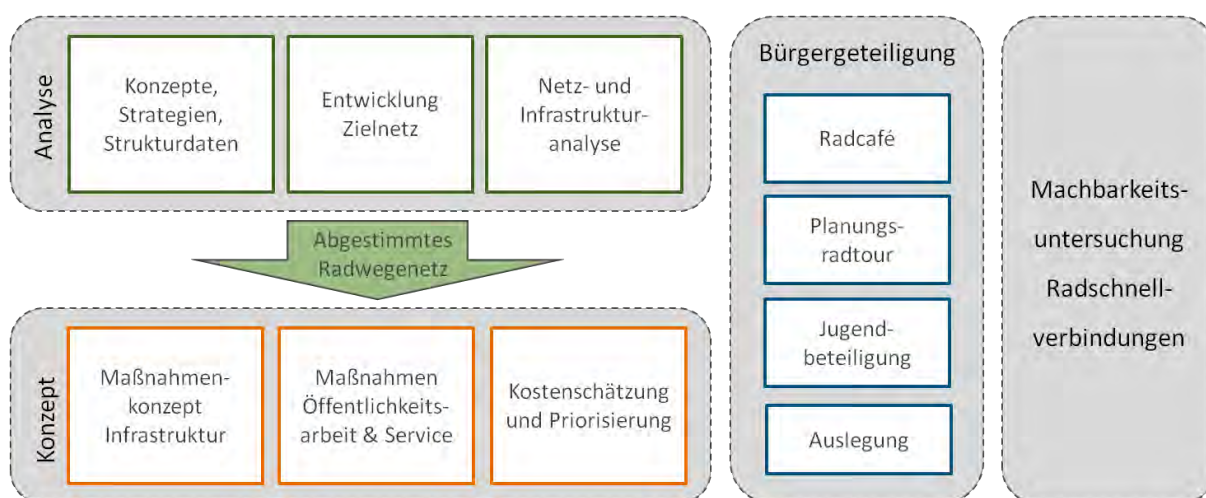


Abbildung 1: Arbeitsschritte des Radverkehrskonzeptes

Bürgerbeteiligung

Planungsradtour und Radcafé

Die Bürgerbeteiligung erfolgte in einem frühen Stadium nach Fertigstellung der Befahrung des Radverkehrsnetzes im Rahmen der Bestandsaufnahme, so dass Hinweise und Anregungen mit aufgenommen und vollumfänglich integriert werden können.

Die Veranstaltung fand am 12. April 2014 unter dem Titel „Zukunft des Radverkehrs in Potsdam“ in der Wissenschaftsetage des Bildungsforums statt. Vorher gab es die Möglichkeit, an einer Planungsradtour teilzunehmen und sich gemeinsam in der Potsdamer Innenstadt ausgewählte Punkte anzuschauen und zu diskutieren.

Durch das Beteiligungsverfahren sollten Hinweise gewonnen werden, welche Schwerpunkte bei der Entwicklung des Radverkehrs in den kommenden Jahren in Potsdam gelegt werden sollen und welche Strecken im Radverkehrsnetz hierbei am wichtigsten sind.

Ziel der Veranstaltung war die Spiegelung der durchgeführten Bestandsanalyse, die Diskussion des Radverkehrsnetzes und eine Ideensammlung und Diskussion von ausgewählten Themenbereichen. Weiterhin sollte zum Stand des Radverkehrskonzepts bzw. seiner Fortschreibung informiert und Erfahrungen von Bürgerinnen und Bürgern zum Radverkehr eingeholt werden.

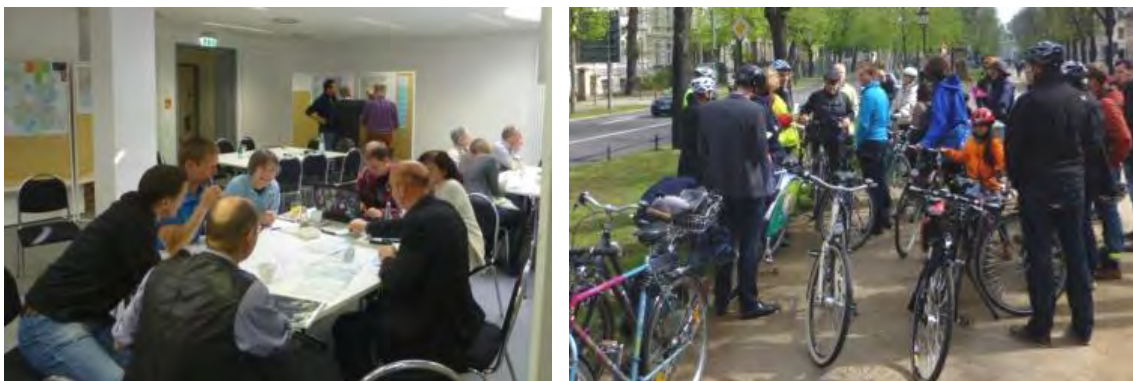


Abbildung 2: Bürgerbeteiligung

Jugendbeteiligung

Zusätzlich wurde eine spezielle Jugendbeteiligung zur Fortschreibung des Radverkehrskonzepts durchgeführt, welche ebenfalls noch während der Bestandsaufnahme erfolgte. Die Beteiligung wurde durch das Kinder- und Jugendbüro Potsdam (Stadtjugendring Potsdam e.V.) im Rahmen der Erstwählerkampagne „Dein Erstes Mal“ vom 13. bis 23. Mai 2014 begleitet. Insgesamt wurden etwa 100 Schülerinnen und Schüler zum Radverkehr befragt. Dies erfolgte im Rahmen eines Infoparcours bei dem Informationen zu den bevorstehenden Wahlen gegeben, aber auch Wünsche der Jugendlichen an die Politik und die Stadtverwaltung gesammelt wurden.

Der Infoparcours wurde an vier Schulen mit Schülerinnen und Schülern zwischen 15 und 18 Jahren aus den Klassen 9 bis 11 durchgeführt sowie an vier öffentlichen Plätzen (Treffpunkt Freizeit, Platz der Einheit, Bassinplatz, Nauener Tor).

Um Hinweise und Vorschläge für eine bessere Berücksichtigung der besonderen Bedürfnisse der Jugendlichen im Radverkehr zu bekommen, wurden diesen mündlich zwei Fragen gestellt.

Frage 1.) Wo fühlt ihr euch mit dem Rad unsicher?

Frage 2.) Wo fehlt euch ein Radweg?

Die Antworten der Teilnehmenden wurden auf Karteikarten notiert. Soweit konkrete Orte benannt wurden, wurden diese in einem aufgehängten Fahrradstadtplan eingetragen.

2 Rahmenbedingungen, Entwicklung & Perspektiven

2.1 Radfahrende haben verschiedene Ansprüche

Es gibt nicht den einen Typ von Radfahrenden. Vielmehr sind die Ansprüche der Radfahrenden an die Infrastruktur je nach Alter, Erfahrung und Ziel des Weges sehr unterschiedlich. Es wurde im Weiteren versucht die wesentlichen Ansprüche der einzelnen Personengruppen zusammen zu stellen.

Erwachsene Alltagsradler

Sie sind meist erfahrene Radfahrer und nutzen das Fahrrad sehr selbstsicher und auch selbstbewusst. Sie nutzen dieses auf den alltäglichen Wegen z.B. zur Arbeit oder Ausbildungsstätte und bevorzugen möglichst schnelle und direkte Strecken. Sie fahren gerne auf der Fahrbahn oder auf parallel zur Fahrbahn verlaufenden getrennten Radwegen. Immer mehr Verbreitung finden Fahrradanhänger oder Lastenräder, sodass bei diesen Nutzergruppen auch die Breite der Radverkehrsanlage eine wichtige Bedeutung spielt.

Kinder und Jugendliche

Das Einstiegsalter zum Radfahren liegt bei etwa 4 Jahren. Die Kinder sammeln erst noch Erfahrungen beim Radfahren und nutzen ihr Fahrrad auf den alltäglichen Wegen zur Schule aber auch in der Freizeit. Kinder bis zum 8. Lebensjahr müssen auf dem Gehweg in Schrittempo fahren und bis zum 10. Lebensjahr dürfen Kinder den Gehweg noch weiter benutzen. An Einmündungen und Kreuzungen müssen diese absteigen und schieben.

Kinder zwischen 8 - 12 Jahren fahren oft noch nicht selbstsicher Fahrrad und ziehen daher sehr häufig eine vom Kraftfahrzeugverkehr Führung auf einen baulich von der Fahrbahn getrennten Radweg vor. Jugendliche zwischen 13-17 Jahren sind zumeist schon selbstsichere Radfahrer und bevorzugen möglichst schnelle und direkte Wegestrecken. Sie ziehen ebenfalls eine getrennte Radverkehrsanlage einer Führung auf der Fahrbahn vor.

Ältere Menschen

Ältere Menschen nutzen das Fahrrad im Alltag und zunehmend in der Freizeit. Sie bevorzugen ebene, griffige Flächen, sodass Natursteinpflasterstraßen mit sehr häufig unebenem und glattem Pflaster gerade von dieser Personengruppe gemieden werden. Viele Ältere fahren aufgrund der abnehmenden Sinnesfähigkeiten nicht mehr ganz so selbstsicher Fahrrad und ziehen daher häufig eine vom Kraftfahrzeugverkehr getrennte Führung vor. Bedeutsam für ältere Menschen ist die soziale Sicherheit im öffentlichen Raum.

Fahrradurlauber

Sie benötigen gut befahrbare, glatte, allwettertaugliche Wegeoberflächen. Das Wegenetz soll abseits der Hauptverkehrsstraßen liegen und mit einem hohen Erlebniswert verbunden sowie einer durchgängigen Radwegweisung ausgestattet sein.

2.2 Rahmenbedingungen des Radverkehrs in Potsdam

Die Landeshauptstadt Potsdam ist mit über 168.929 Einwohnern als Hauptwohnsitz (Stand 30.06.2016) Oberzentrum und die größte Stadt Brandenburgs. Nach einer positiven Einwohnerentwicklung in den vergangenen Jahren ist ihre Entwicklungsperspektive von einem weiteren Wachstum geprägt. So wird bis zum Bezugsjahr 2030 mit einem Anstieg der Wohnbevölkerung auf fast 193.000 Einwohner¹ gerechnet, was einen Zuwachs von rund 25.000 Einwohnern bedeutet, der im Wesentlichen auf Wanderungsgewinnen beruht. Dies ist auch mit einem Anstieg des Verkehrsaufkommens verbunden, welches nach dem von den Stadtverordneten beschlossenen Stadtentwicklungskonzept Verkehr (StEK-Verkehr) hauptsächlich durch die Verkehrsmittel des Umweltverbunds abgewickelt werden soll. Hierfür soll deren Nutzung weiter gefördert und die Infrastruktur noch stärker ausgebaut werden und damit die Potsdamerinnen und Potsdamer als auch die Bewohner der Nachbargemeinden mehr Wege in und nach Potsdam mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln, wie dem Fahrrad, zurücklegen. Dadurch können Immissionen durch Luftschadstoffe aber auch Lärm und gleichzeitig die Stauanfälligkeit des Hauptstraßennetzes gerade in der Hauptverkehrszeit reduziert werden. Auch durch den geringen Flächenverbrauch des Fahrrads im Vergleich zu den motorisierten Verkehrsmitteln wird durch die Radverkehrsförderung die Lebensqualität in der Stadt erhöht.

Die Siedlungsstruktur einer Stadt hat großen Einfluss auf das Radfahren und ist in Potsdam überwiegend günstig für den Radverkehr. Die Einwohnerdichte im Stadtgebiet wird in der Karte 5 (Radbelastungsnetz) im Anhang dargestellt. Es sind Einwohnerkonzentrationen im Innenstadtbereich, in den Vorstädten, sowie im Südosten und Osten feststellbar, wobei durch die radial verlaufenden Straßen und Wege die Innenstadt sowie der Hauptbahnhof gut zu erreichen sind. Die größten Einwohnerzuwächse sind im Norden der Stadt zu erwarten mit der Entwicklung im Bornstedter Feld, Campus Jungferensee sowie in der Planung befindlichen Entwicklung der ehemaligen Kaserne Kramnitz im Ortsteil Fahrland.

Zwar wirkt sich die Topografie in Potsdam kaum bzw. nur in wenigen Bereichen erschwerend für den Radverkehr aus, aber es bestehen in vielen Bereichen Barrieren durch Bahnlinien sowie die zahlreichen Gewässer, wobei letztere andererseits attraktive Wege ermöglichen, schwerpunktmäßig für den Freizeitverkehr. Ferner besteht in den Parks in Trägerschaft der Stiftung Preußische Schlösser und Gärten auf gekennzeichneten Wegen eine beschränkte Nutzung durch den Radverkehr.

Eine positive Bedingung für den Radverkehr ist die hohe Ausstattung der Haushalte mit Fahrrädern (913 Fahrräder je 1.000 Einwohner²), welche von 2008-2013 um 11,5% gestiegen ist. Die Ausstattung der Haushalte mit Pkw ist gering, was am Pkw-Besatz (418 Pkw je 1.000 Einwohner³) ablesbar ist. Hier weist Potsdam für Großstädte typischerweise einen geringen Wert auf, der mit einem geringen Anteil der Pkw-Nutzung beim Mobilitätsverhalten korrespondiert.

¹ Grundlage: Bevölkerungsprognose 2035 für die Landeshauptstadt Potsdam 2014 – 2035, Bereich Statistik und Wahlen (2015)

² System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) 2013 für Potsdam

³ System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) 2013 für Potsdam

2.3 Entwicklung

Um die Entwicklung des Radverkehrs darzustellen, wurde die Zählung der Radfahrer, die die Lange Brücke sowie die Humboldtbrücke nutzen, von 2000-2015 betrachtet. Anhand der beiden Brücken kann die Entwicklung des Radverkehrs gut nachvollzogen werden, da die meisten Radfahrer in Potsdam diese zum Erreichen der jeweils anderen Havelseite nutzen. Aus den Zählungen der beiden Brücken wird ersichtlich, dass die absolute Zahl der Radfahrer auf den beiden Brücken zwischen 2000-2015 kontinuierlich um insgesamt 88 % zugenommen hat. Die Einwohnerzahl der Landeshauptstadt wuchs von 2000-2015 ebenfalls kontinuierlich um über 28%. Zwischen 2008 und 2015 nahm der Radverkehr an den innerstädtischen Havelbrücken um 23% zu, bei einem Einwohnerzuwachs im selben Zeitraum von 10%. Vollkommen gesicherte Rückschlüsse zur Veränderung des Radverkehrsanteils können aus den Brückenzählungen nicht gezogen werden, da diese nur in den Monaten April bis Oktober durchgeführt werden und nicht alle Fahrradfahrten über die Havelbrücken führen.

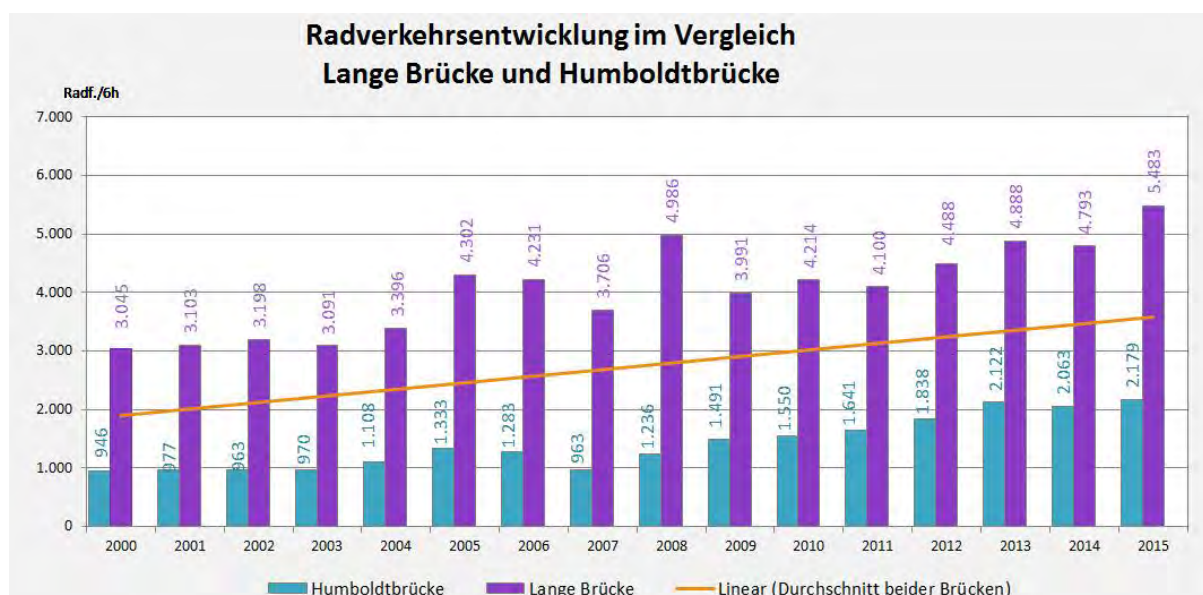


Abbildung 3: Radverkehrsentwicklung 2000-2015

2.4 Perspektiven

Es gilt die bestehende Radverkehrsförderung weiter zu entwickeln und auf die bestehenden und zukünftigen Erfordernisse einzugehen. Potsdam hat eine hohe Fahrradnutzung im Vergleich zu anderen Städten, sodass sehr wahrscheinlich schon ein großer Teil der Bevölkerung das Fahrrad als Fortbewegungsmittel nutzt. Für eine Steigerung des Radverkehrsanteils sind neue Zielgruppen zu erschließen, die andere Bedürfnisse haben, als die bisherigen Radfahrenden. Dies kann eine schnelle, direkte und sichere Radverkehrsverbindung sein, damit das Fahrrad als Alternative zum Auto attraktiv wird.

Für den Ausbau der Fahrradinfrastruktur sollten kurzfristig die Haushaltsmittel für den Radverkehr weiter erhöht werden und gemeinsam mit den Nachbarkommunen an der

Verknüpfung der Radverkehrsnetze und hier vorrangig an den Radschnellverbindungen sowie den mit Priorität 1 erkannten Maßnahmen aus Kapitel 6.2 und 6.3. gearbeitet werden.

Die starke Verbreitung des Pedelecs stellt ein großes Potential dar, das es zu nutzen gilt. Durch das Pedelec werden neue Nutzergruppen angesprochen, vor allem ältere Menschen. Es können mit Hilfe der Tretunterstützung längere Strecke in kürzerer Zeit zurückgelegt werden. Auch steile Streckenabschnitte sind mit dem Pedelec einfach zu bewältigen. Das Pedelec hat gegenüber dem Fahrrad eine größere Reichweite, sodass es für den Alltagsverkehr auch über größere Distanzen interessant wird. Um das schnelle Vorankommen auf weiteren Distanzen zu fördern, wurden Strecken für mögliche Radschnellverbindungen (möglichst kreuzungsfreie breite Radwege) zwischen Potsdam und den Nachbargemeinden in einer Machbarkeitsuntersuchung geprüft. Dabei wurde in Richtung Werder und nach Kleinmachnow, Stahnsdorf und Teltow (TKS) ein großes Potential für Radschnellverbindungen ermittelt. In Richtung Kleinmachnow, Stahnsdorf und Teltow soll mittelfristig eine Radschnellverbindung errichtet werden.

Auch Fahrradanhänger und Lastenräder finden immer mehr Verbreitung und aus dem Erfahrungen der Niederlande oder Dänemark ist zu erkennen, dass die Nutzung weiter ansteigen wird. Hier ist neben der Breite der Radverkehrsanlagen auf geeignete Parkflächen an den Wohngebäuden zu achten.

Bei einer weiteren zu erwartenden Zunahme des Radverkehrs in Potsdam wird es zunehmend wichtiger, dass die bestehende Radwegeinfrastruktur angepasst wird. Hier gilt es zukünftig Radwege breiter zu bauen und an Kreuzungen genügend Aufstellflächen für Radfahrende zu bieten.

Um bei einer weiteren Zunahme des Radverkehrs auf heute schon stark frequentierten Strecken mit vielen Ampeln Aufstauungen von Radfahrern zu vermeiden, sind Grüne Wellen für den Radverkehr zu prüfen, wie z.B. auf der Breiten Straße. Dadurch kann gleichzeitig die Attraktivität des Radverkehrs gesteigert und Nutzungswiderstände reduziert werden. Beispiele für Grüne Wellen für den Radverkehr gibt es in anderen deutschen und auch europäischen Städten.

Auch ist es notwendig das sichere Fahrradparken sowohl an Zielen des Radverkehrs aber auch an den Wohngebäuden weiter auszubauen und qualitativ zu verbessern.

3 Zielnetz

Radverkehrskonzept und -strategie von 2008 wurden in den letzten Jahren systematisch umgesetzt mit dem wesentlichen Ziel der Vervollständigung des Radroutennetzes. Das seinerzeit konzipierte Zielnetz wurde überarbeitet und neu bewertet.

Radverkehrsplanung ist Angebotsplanung. Sie orientiert sich an vorhandenen und zukünftigen Quell- und Zielpunkten und den sich zwischen diesen ergebenden Luftlinien. Es wurden daher die wichtigsten Quellen und Ziele des Alltagsverkehrs unter Berücksichtigung geplanter Stadtentwicklungsmaßnahmen ermittelt und miteinander verbunden. Die sich daraus ergebenden Luftlinienverbindungen wurden auf vorhandene Straßen und Wege umgelegt. Auch flossen die Verkehrszahlen der Radfahrnutzung (s. Karte Radbelastungsnetz) mit ein um die Bedeutung der Wegestrecke einschätzen zu können. Daraus wurde ein Netz von Routen unterschiedlicher Bedeutung abgeleitet.

- **Radschnellverbindungen** werden als neues Netzelement in das Zielnetz integriert und dienen dem Alltagsverkehr auf größeren Entfernungen z.B. zwischen Potsdam und den Nachbarstädten. Diese Verbindungen sollen bevorzugt und außerorts möglichst kreuzungsfrei zu anderen Verkehrswegen geführt werden, sodass daraus abgeleitete Zeitverluste durch Anhalten und Warten je Kilometer gering gehalten werden, wofür maximale Zeitverluste in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen sowie in den Potsdamer Standards definiert wurden. Radschnellverbindungen ermöglichen das schnelle Radfahren und sollen auf direktem Weg die jeweiligen Ziele miteinander verbinden. Eine Beleuchtung ist durchgängig vorzusehen, wobei diese auch bedarfsgerecht mit Bewegungsmeldern geschaltet werden kann.
- **Haupttrouten der 1. Stufe** verbinden die Stadtteile miteinander und sind die wichtigsten Radrouten des Alltagsverkehrs. Sie definieren gleichzeitig wichtige Verbindungspunkte zu den Nachbargemeinden. Die Haupttrouten der 1. Stufe führen zumeist entlang von Hauptverkehrsstraßen, da diese zum einen die direkte Verbindung ins Zentrum Potsdam herstellen als auch wichtige Ziele des Radverkehrs (wie z.B. Bahnhöfe oder große Arbeitgeber) sich an diesen befinden. Auf Haupttrouten 1. Stufe sind die Wartezeiten für Radfahrende z.B. an Ampeln möglichst gering zu halten. Eine durchgängige Beleuchtung ist innerorts der Regelfall mit Ausnahme der Parkanlagen der SPSG, dagegen außerorts der Ausnahmefall. Auf Haupttrouten 1. Stufe ist ein hoher Pflegestandard notwendig mit dem Ziel diese ganzjährig nutzbar zu halten.
- **Haupttrouten der 2. Stufe** ergänzen die der 1. Stufe, häufig auf Tangentialverbindungen oder Parallelstrecken zu den Haupttrouten 1. Stufe auf Ufer- oder Grünwegen. Sie stellen gerade für unsichere Radfahrer eine Alternativstrecke zu den Haupttrouten entlang von Hauptverkehrsstraßen dar und haben teilweise für den Radtourismus eine bedeutende Funktion. Eine Orientierungsbeleuchtung ist innerorts mit Ausnahme der Parkanlagen der SPSG der Regelfall.
- Das **Grundnetz** verdichtet das Haupttroutennetz und bindet Stadt- und Ortsteile an dieses an. Die Strecken des Grundnetzes bieten häufig eine Führung abseits der Hauptverkehrsstraßen an und können daher auch als Alternativroute zu diesen Straßen genutzt werden.

4 Bestandsanalyse

4.1 Ergebnisse der Bestandsanalyse der Routeninfrastruktur

Für die Bestandsanalyse wurde eine Dokumentation der Qualität des im Radverkehrskonzepts 2008 definierten Routennetzes mittels Befahrung in den Jahren 2013 und 2014 vorgenommen. Diese Befahrung wurde mit dem Fahrrad durchgeführt, um eine praxisnahe Bewertung zu ermöglichen. Zwischenzeitliche Änderungen des Bestands wurden im Rahmen der regelmäßigen Befahrung der Radrouten erfasst und die Bestandsanalyse damit aktualisiert. Die Qualitätsbewertung beinhaltete folgende Kriterien:

- Führungsform des Radverkehrs
- Belag der Radinfrastruktur
- Befahrbarkeit der Radinfrastruktur (u.a. Netzlücken, Unebenheiten, Einmündungen, Konflikte mit dem Fußverkehr, Haltestellen, ruhender Kfz-Verkehr)

4.1.1 Führungsformen für den Radverkehr

Im Stadtgebiet von Potsdam gibt es eine Vielzahl von Führungsformen für den Radverkehr. Am weitesten verbreitet ist die Führung im Mischverkehr – insbesondere in den Neben- und Wohnstraßen. Entlang der Hauptverkehrsstraßen gibt es häufig benutzungspflichtige Radwege, welche mit Hochborden von der Fahrbahn getrennt oder auf der Fahrbahn durch eine Markierung dargestellt sind. Ein Großteil dieser Radwege entspricht den notwendigen Breitenanforderungen der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung. Kleinteilig kann eine große Vielfalt an Lösungen existieren, was zu nicht eindeutigen Situationen führt und die Sicherheit des Radfahrers und damit auch die Attraktivität des Radfahrens verringert.



Abbildung 4: Beispielhafte Radwegeinfrastrukturen in Potsdam

4.1.2 Oberflächen und Befahrbarkeit

Die Oberfläche der Radinfrastruktur bestimmt maßgeblich die Attraktivität des Radverkehrs. Die Wegeoberflächen beeinflussen zudem den Rollwiderstand und damit die Leichtigkeit des Radfahrens. Etwa 2/3 der Radinfrastrukturen in Potsdam haben Asphalt als Wegeoberflächen. Ein Großteil hat somit eine gute Oberfläche mit geringen Rollwiderständen für den Radverkehr. Gerade im Innenstadtbereich als auch in Babelsberg und den Vorstädten bestehen im Nebenstraßennetz einige Pflasterstraßen. Hier ist zu beobachten, dass Radfahrer in diesen Straßen häufig die Gehwege benutzen, was bereits zu Konflikten mit Fußgängern führte und gerade von den unsicheren Verkehrsteilnehmern kritisiert wird. Auf etwa 15% der Wege fährt der Radfahrer über wassergebundene Decken oder unbefestigte Decken. Hier können insbesondere bei regnerischem Wetter Probleme durch Pfützen entstehen. Zudem ist ein Winterdienst nicht möglich.

Abbildung 5: Asphaltdecke

Abbildung 6: wassergebundene Decke auf Grünwegen



Neben der Wegeoberfläche spielt auch deren Zustand sowie Parameter eine wichtige Rolle für die Attraktivität der Radinfrastruktur. Der Punkt der „Befahrbarkeit“ stellt eine subjektive Bewertung dar, in der beispielweise die Wegeoberfläche, bestehende Mängel (z.B. Wurzelaufrüche) einfließen. Auf 62% der Radinfrastruktur wurde eine gute Befahrbarkeit festgestellt; auf weiteren 21% ist die Befahrbarkeit ausreichend, es gibt nur leichte Mängel. Schwere Mängel und damit eine unzureichende Befahrbarkeit besteht auf 12% der Infrastrukturen im definierten Radwegenetz.

4.2 Radverkehrsbelastungsnetz

In den Karten 5.1 und 5.2 im Anhang sind die zusammengefassten Ergebnisse der Radverkehrserhebungen in einem Radbelastungsnetz für den durchschnittlichen Tagesverkehr dargestellt. Dazu wurden die Radverkehrszahlen an den Kreuzungen der vergangenen Jahre auf den durchschnittlichen Tagesverkehr hochgerechnet und in dem Radbelastungsnetz graphisch dargestellt. In der Karte ist außerdem die Einwohnerdichte zu erkennen. Das Netz umfasst dabei die wesentlichen Streckenabschnitte des Radverkehrs für die neuere Zählzeiten vorlagen.

Der am stärksten durch Radfahrende frequentierter Streckenabschnitt ist die Lange Brücke. Diese hat nicht nur durch die Verbindungsfunktion über die Havel sondern hat aufgrund der unmittelbaren Nachbarschaft des Hauptbahnhofs eine besondere Bedeutung auch für den Radverkehr.

Eine hohe Radbelastung haben die Radwege an der Nuthestraße im Bereich der Humboldtbrücke, die Breite Straße, Friedrich-Ebert-Straße, Zeppelinstraße sowie die Heinrich-Mann-Allee zwischen Horstweg und Leipziger Dreieck und die Friedrich-Engels-Straße im Bereich des Hauptbahnhofs.

Geringere Radbelastungen sind in den eher ländlich geprägten Ortsteilen erfasst wurden. Bei den Ortsteilen ist die Radbelastung der Ortsteile Eiche und Golm hervorzuheben. Hier ist als Grund die hohe Einwohnerdichte des Alten Rads sowie der Universitäts- und Wissenschaftsstandort Golm zu nennen.

4.3 Fahrradklima

Das Fahrradklima wurde bereits mehrfach durch den ADFC Fahrradklimatest in mehreren deutschen Städten erhoben. In Potsdam haben im Jahr 2014 über 800 Personen teilgenommen, die die in der Abbildung 7 dargestellten Kriterien anhand von Schulnoten von 1 bis 5 bewerten konnten.

In den Jahren 2012 und 2014 belegte Potsdam den vierten Platz unter Städten mit 100.000 bis 200.000 Einwohnern, mit einer deutlichen Verbesserung gegenüber 2005. Somit kann in der Gesamtbewertung festgestellt werden, dass sich die Radverkehrsförderung in den Augen der Radfahrenden insgesamt auf dem richtigen Weg befindet bzw. eine positive Entwicklung zeigt. Hervorzuheben ist auch die umfangreiche Beteiligung (zweithöchste in dieser Einwohnergrößenklasse). Inhaltlich ist der überdurchschnittlich positiv bewertete Aspekt bemerkenswert, dass „alle Rad fahren“, der in Verbindung mit einem leicht überdurchschnittlich positiven Fahrrad- und Verkehrsklima eine Stärke Potsdams ausmacht. Eine Stärke liegt bei den kurzen Reisezeiten. Beim Thema „Förderung in jüngster Zeit“ wurde das beste Ergebnis der Stadtgrößengruppe erzielt. Die Ergebnisse zeigen aber auch Felder, auf denen Verbesserungen nötig sind, so im Bereich sicherer Abstellanlagen und die stärkere Kontrolle von Falschparkern auf Radverkehrsanlagen.

4.4 Unfallanalyse

Die folgenden Aussagen stützen sich auf die seitens der Polizeibehörde dokumentierten Straßenverkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung. Die Unfallentwicklung wird für den Zeitraum 2008 bis 2015 dargestellt, um eine Langzeitbetrachtung durchführen zu können.

4.4.1 Gesamträumliche Langzeitbetrachtung

In der Langzeitbetrachtung der Unfälle mit der Beteiligung des Radverkehrs (Abb.8) wird deutlich, dass die Zahl der Radverkehrsunfälle sich mit der Steigerung der Radverkehrszahlen und der Einwohnerzahlen leicht erhöht hat. Wie in Abbildung 3 dargestellt, ist eine kontinuierliche Steigerung der Radfahrerzahlen auf den beiden städtischen Havelbrücken in Potsdam um 23 % von 2008 zu 2015 erfasst worden. Dagegen stieg die Gesamtzahl der Unfälle mit Radfahrenden in selben Zeitraum um 12%.

In der Langzeitbetrachtung sind die Jahre 2010 und 2013 auffällig, da in diesen die Gesamtzahl der Unfälle mit Radfahrern deutlich niedriger war als in den Jahren zuvor und danach. Beide Jahre zeichneten sich durch einen sehr langen Winter aus mit vielen Schneetagen, sodass weniger Radfahrer im ersten Quartal unterwegs waren. Dies führt wiederum dazu, dass weniger Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung passierten als in den anderen Jahren. Die Unfallentwicklung mit Radverkehrsbeteiligung in Potsdam ist vergleichbar mit der Unfallentwicklung innerorts in der Bundesrepublik Deutschland.

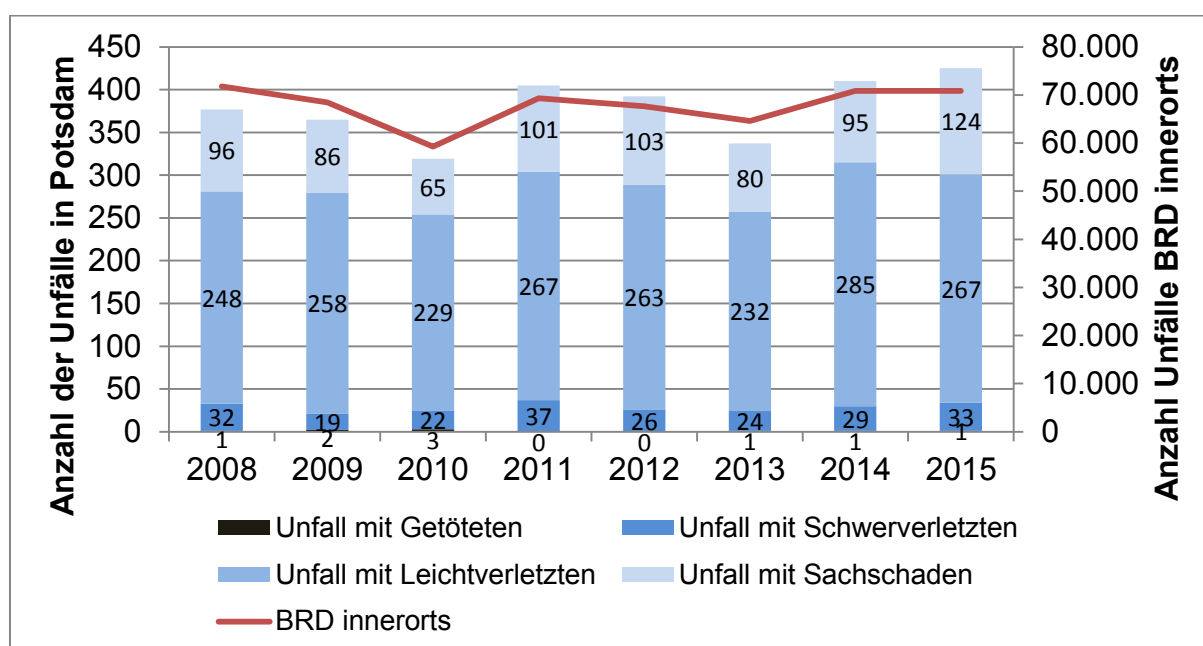


Abbildung 7: Unfallentwicklung mit Radverkehrsbeteiligung 2008-2015 für Potsdam und der BRD⁴

Radfahrer sind als ungeschützte Verkehrsteilnehmer vor allem bei Konflikten mit schnelleren bzw. motorisierten Verkehrsteilnehmern einem besonders hohen Verletzungsrisiko ausgesetzt. In Bezug auf die Unfallschwere zeigt sich in Potsdam, dass Unfälle ohne oder

⁴ Eigene Darstellung auf Grundlage der Daten der Polizeiinspektion Potsdam und des Bundesamts für Statistik

mit nur leichten Verletzungsfolgen den größten Anteil an den Unfällen darstellen. Schwere Verletzungen⁵ treten hingegen selten und Todesfälle nur sehr vereinzelt auf.

Art des Unfalls

Bei der Erfassung von Unfällen werden diese je nach Unfallhergang in sieben verschiedenen Kategorien eingeteilt. Dies sind:

- 1.) **Fahrerunfall** – Der Unfall wurde ausgelöst durch den Kontrollverlust des Fahrzeugs, Fahrfehler durch eine falsche Einschätzung des Straßenverlaufs, nicht angepasster Geschwindigkeit oder ähnliches, ohne dass andere Verkehrsteilnehmer dazu beigetragen haben. Er wird in Unfalltypenkarten mit einem grünen Kreis dargestellt.
- 2.) **Abbiegeunfall** – Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Abbieger und einem aus gleicher oder entgegengesetzter Richtung kommenden Verkehrsteilnehmer an Kreuzungen, Einmündungen oder Grundstückszufahrten. Er wird in Unfalltypenkarten mit einem gelben Kreis dargestellt.
- 3.) **Einbiegen/Kreuzen Unfall** – Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem einbiegenden oder kreuzenden Wartepflichtigen und einem vorfahrtsberechtigten Fahrzeug an Kreuzungen, Einmündungen oder Grundstückszufahrten. Er wird in Unfalltypenkarten mit einem roten Kreis dargestellt.
- 4.) **Überschreiten-Unfall** - Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug und einem Fußgänger auf der Fahrbahn, der diese queren wollte und das Fahrzeug nicht abgebogen ist. Der Unfall wird mit einem weißen Kreis mit hellrotem Fähnchen in Unfalltypenkarten dargestellt.
- 5.) **Unfall durch ruhenden Verkehr** – Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem fahrenden Fahrzeug und einem Fahrzeug das parkt oder hält sowie Fahrmanöver oder Handlungen, die im Zusammenhang mit dem Parken/Halten durchgeführt werden. Dazu zählen auch Unfälle mit Radfahrenden und sich öffnende Fahrzeugtüren. Der Unfall wird mit einem hellblauen Kreis dargestellt.
- 6.) **Unfall im Längsverkehr** – Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegten, z.B. Unfälle beim Überholen. Der Unfall wird mit einem orangen Kreis dargestellt.
- 7.) **Sonstiger Unfall** - Unfälle, die sich nicht den vorher aufgezählten Kategorien zuordnen lassen, wie Unfälle beim Wenden, Rückwärtsfahren, mit Wild. Der Unfall wird mit einem schwarzen Kreis dargestellt.

Es ist festzustellen, dass in den Jahren 2008-2015 der überwiegende Anteil der Unfälle beim Ein- oder Abbiegen oder das Überqueren von Kreuzungen geschah (53% aller Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung). Diese Unfälle haben auch den höchsten Anteil an verletzten

⁵ Als schwerverletzt gilt im Rahmen der amtlichen Unfallstatistik ein Verletzter, der mindestens 24h zur Behandlung im Krankenhaus verbringen musste. Als leicht verletzt zählen alle übrigen Verletzten, also solche, die gar nicht oder nur ambulant für wenige Stunden in einer Klinik behandelt werden müssen. Die Einteilung in diese Kategorien wird durch die Polizei vorgenommen.

Personen. Als Unfallursache sind die Unaufmerksamkeit beim Ein- bzw. Abbiegen aber auch das Benutzen des Radwegs entgegen der erlaubten Fahrtrichtung zu nennen.

Auch im übrigen Bundesgebiet ist die Mehrzahl der Unfälle mit Radfahrern an Kreuzungen geschehen, sodass Potsdam hier keine Ausnahme darstellt. Daher ist es sinnvoll den Radfahrer im Kreuzungsbereich sowie an Zufahrten immer im Sichtfeld des Kraftfahrzeugverkehrs zu führen, um die Zahl dieser Unfälle zu reduzieren. Der Einsatz von Schutzstreifen oder Radfahrstreifen ist eine Möglichkeit die Verkehrssicherheit zu erhöhen, aber auch der baulich von der Fahrbahn getrennte Radweg, der im Kreuzungsbereich den Radverkehr im unmittelbaren Sichtfeld des Kraftfahrzeugverkehrs führt. Weiterhin sollten die Wichtigkeit des Schulterblicks sowie die richtige Benutzung der Radwege regelmäßig den Verkehrsteilnehmern in Erinnerung gerufen werden.

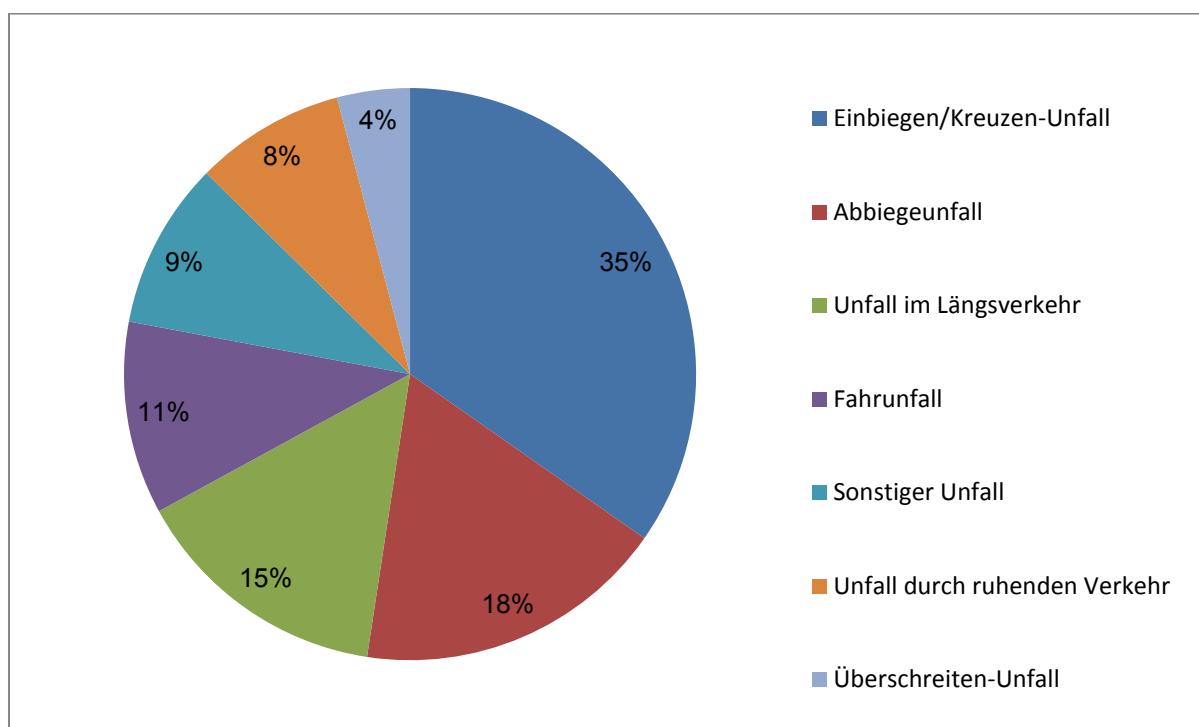


Abbildung 8: Verteilung der Radverkehrsunfälle 2008-2015 nach Unfalltypen⁶

Unfalldichte

Bei der räumlichen Verteilung der Unfälle mit Radfahrern ist zu erkennen, dass sich die überwiegende Zahl der Unfälle in Potsdam innerorts ereignet. Die Unfälle konzentrieren sich entlang des Hauptverkehrsstraßennetzes in Potsdam. Weil sich an diesen die meisten Radfahrer als auch Kraftfahrer bewegen, ist an diesen Straßen aufgrund der hohen Zahl der Verkehrsteilnehmer auch die Wahrscheinlichkeit eines Unfalls höher. Dieses Ergebnis lässt sich ebenfalls in anderen deutschen Großstädten beobachten, sodass Potsdam auch in

⁶ Eigene Darstellung auf Grundlage der Unfalldaten der Polizeiinspektion Potsdam der Jahre 2008-2015 mit Beteiligung von Radfahrenden

diesem Punkt keine Besonderheit darstellt. In der teilräumlichen Analyse wird auf Orte mit einer sehr hohen Unfalldichte eingegangen, die deshalb als Unfallschwerpunkt geführt werden.

4.4.2 Teilräumliche Analyse

Unfallschwerpunkte mit Radverkehrsbeteiligung

Ein Unfallschwerpunkt ist im Land Brandenburg definiert durch das Auftreten von mindestens 5 Unfällen des gleichen Unfalltyps innerhalb eines Kalenderjahres am gleichen Ort oder mindestens 3 Unfälle des gleichen Unfalltyps mit schwerem Personenschaden oder Toten am gleichen Ort in 3 Kalenderjahren. Dem zufolge waren bis 2013 zwei Unfallschwerpunkte mit Radverkehrsbeteiligung in der Landeshauptstadt Potsdam vorhanden. Dabei handelt es sich um die Kreuzung Forststraße/ Am Wildpark/ Werderscher Damm in Potsdam-West

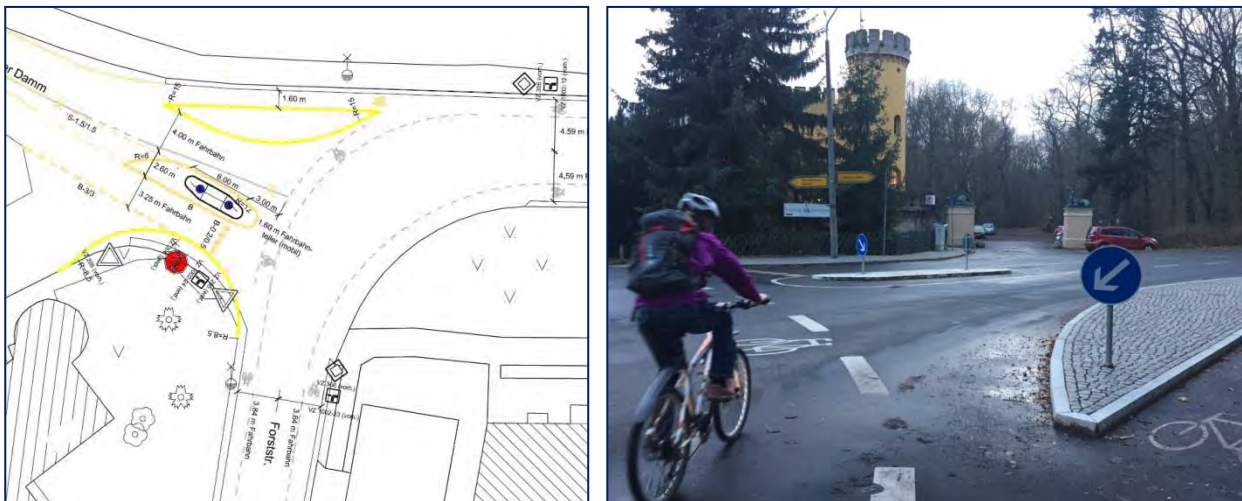


Abbildung 9: Umgestaltung der Kreuzung Forststraße/Werderscher Damm

sowie die Einmündung der Orenstein- & Koppel-Straße in die Wetzlarer Straße in Babelsberg. Beide Unfallschwerpunkte sind nach der Durchführung von baulichen und verkehrsorganisatorischen Maßnahmen im Jahr 2013 nicht mehr unfallauffällig. Derzeit bestehen keine Unfallschwerpunkte mit Radverkehrsbeteiligung in der Landeshauptstadt Potsdam.

4.4.3 Präventionsbereiche

Um nicht erst bei einer Häufung von Unfällen handeln zu können, erfolgte eine Analyse der Orte mit einem Unfallaufkommen unterhalb der für einen Unfallschwerpunkt definierten Schwelle. Diese werden im folgenden Präventionsbereiche genannt. Ein Präventionsbereich wird von der Landeshauptstadt Potsdam definiert, wenn sechs oder mehr Unfälle des gleichen Unfalltyps mit Radverkehrsbeteiligung aufgetreten sind. Bei großen Kreuzungen müssen diese sechs Unfälle in der gleichen Kreuzungszufahrt liegen. Bei Streckenabschnitten werden die streckenbezogenen Unfälle betrachtet (Fahrnfälle, Überschreiten-Unfälle, Unfälle mit dem ruhenden Verkehr, Unfälle im Längsverkehr und sonstige Unfälle). Dabei müssen sich diese sechs Unfälle innerhalb einer Streckenlänge von 500 m ereignet haben.

Aus der Analyse der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung der Jahre 2011-2015 haben sich die folgenden Präventionsbereiche ergeben:

Friedrich-Ebert-Straße (zwischen Charlottenstraße und Nauener Tor)

Zwischen Nauener Tor und Charlottenstraße sind eine Vielzahl von Unfällen erfasst wurden. Bei den streckenbezogenen Unfällen mit Radfahrern sind die Fahrnfälle und die Unfälle mit dem ruhenden Verkehr auffällig. In den Jahren 2011-2015 wurden insgesamt 14 Fahrnfälle von Radfahrern polizeilich erfasst, welche durch den begrenzten Verkehrsraum zwischen den parkenden Fahrzeugen und den Straßenbahngleisen sowie durch die Straßenbahngleise begünstigt werden. Auch waren in diesem Abschnitt neun Unfälle mit dem ruhenden Verkehr mit unachtsam geöffneten Autotüren zu verzeichnen.

Im Innenstadtkonzept wird geprüft wie mit der Friedrich-Ebert-Straße weiter umgegangen wird. Um die Radverkehrssicherheit in dieser Straße zu erhöhen, ist ein Parkverbot zwischen Nauener Tor und Charlottenstraße eine zielführende Maßnahme.

Friedrich-Ebert-Straße/ Gutenbergstraße

An dieser Kreuzung sind im Betrachtungszeitraum 2011-2015 sechs Einbiegeunfälle verzeichnet wurden. Die Verkehrssituation ist teilweise schwierig zu erfassen, da die Friedrich-Ebert-Straße von einer Vielzahl an Bussen, Straßenbahnen und Rädern genutzt wird.

Im Innenstadtverkehrskonzept ist vorgesehen, die westliche Gutenbergstraße zu schließen, was die Verkehrssicherheit deutlich erhöhen wird.

Charlottenstraße (zwischen Schopenhauer Straße und Wilhelm-Staab-Straße)

Im Betrachtungszeitraum 2011-2015 sind acht Unfälle mit dem ruhenden Verkehr mit unachtsam geöffneten Autotüren und Radfahrern zu verzeichnen. Es wird empfohlen Schutzstreifen in der Charlottenstraße zu prüfen mit Sicherheitsabstand zu den parkenden Fahrzeugen.

Gutenbergstraße/ Hans-Thoma-Straße

Wohl aus Bequemlichkeit oder Unkenntnis nutzen viele Radfahrer den stadtauswärtsführenden Radweg in diesem Abschnitt entgegen der Fahrtrichtung zur Innenstadt und wechseln an der Einmündung der Gutenbergstraße/ Hans-Thoma-Straße auf die rechte Straßenseite. Dieses Falschfahren führt zu einer höheren Gefährdung der Radfahrer, da diese an Einmündungen der Gutenbergstraße von Kfz –Führern nicht erwartet und daher häufig übersehen werden. In den Jahren 2011-2015 sind sechs Unfälle mit einbiegenden Kfz und Radfahrern verzeichnet worden. Im Jahr 2015 wurden Radpiktogramme und Richtungspfeile kurz hinter der Kreuzung Berliner Straße/Gutenbergstraße markiert, um Radfahrern darauf hinzuweisen, dass diese entgegen der zulässigen Fahrtrichtung fahren. Das Verkehrsverhalten der Radfahrenden als auch die Unfallentwicklung wird seitdem beobachtet.

Zeppelinstraße/ Lennéstraße

Im Betrachtungszeitraum 2011-2015 passierten insgesamt acht Einbiegeunfälle, als Kfz-Führer aus der Lennéstraße in die Zeppelinstraße einbiegen wollten und dabei den Radfahrer auf dem Radweg an der Zeppelinstraße übersahen. Bei mind. vier Unfällen haben die Radfahrenden den Radweg entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung genutzt, sodass die Kfz-Führer nicht mit diesen rechneten. Im Jahr 2011 wurde an der Feuerbachstraße ein eigenes Radsignal installiert, um das Queren der Kreuzung Breite Straße/ Zeppelinstraße zu vereinfachen und die Nutzung des Radwegs stadteinwärts zu erleichtern. Seit 2015 wurden auf den Radwegen Radpiktogramme mit Richtungspfeilen markiert, um die richtige Fahrtrichtung zu verdeutlichen. Es wird empfohlen die Unfallentwicklung sowie die Anzahl der falsch fahrenden Radfahrer nach dem Aufbringen der Markierung weiter zu beobachten.

Zeppelinstraße/ Breite Straße

An der Kreuzung Zeppelinstraße/ Breite Straße/ Feuerbachstraße sind Abbiegeunfälle auffällig. In dem Betrachtungszeitraum von 2011-2015 ereigneten sich sieben Abbiegeunfälle beim Rechtsabbiegen der Kraftfahrzeuge von der Breiten Straße in die Zeppelinstraße mit geradeausfahrenden Fahrradfahrern. In allen Fällen wurde der Radfahrer übersehen. Im Frühjahr 2013 wurde das Lichtsignal für Radfahrer an den Mast der Lichtsignale für Kfz gehängt und die Haltelinie für den Kfz-Verkehr zurückgesetzt, sodass der Radverkehr vor der Kreuzung besser im Blickfeld ist. Auch wurde ein größerer Warnblinker angebracht, um auf querende Fußgänger und Radfahrer hinzuweisen. Von den 7 Abbiegeunfällen ereigneten sich 3 nach der Umgestaltung, sodass hier eine vertiefende Untersuchung zur Kreuzung empfohlen wird.

Rudolf-Breitscheid-Straße (zwischen Karl-Liebknecht- Straße und Wattstraße)

In der Rudolf-Breitscheid-Straße sind im Abschnitt zwischen Karl-Liebknecht-Straße und Wattstraße Fahrunfälle auffällig. Unfallursache ist hier, dass Radfahrer in die Gleise der Straßenbahn geraten. Dabei ereigneten sich drei Unfälle am Bahndamm, bei der der Radfahrer das erste Mal die Gleise queren muss und drei weitere Unfälle im Einmündungsbereich der Wattstraße. Zwischenzeitlich wurde das Ende des Schutzstreifens

in Höhe des Bahndamms anders markiert, sodass der Radfahrer im stumpfen Winkel zum Gleis geführt wird. An der Wattstraße folgen oft Radfahrer nicht der vorhandenen Furtmarkierung im stumpfen Winkel, da diese einen kleinen Umweg darstellt.

Lutherplatz

Am Lutherplatz kam es 2011-2015 regelmäßig zu Konflikten zwischen dem Rad- und Kfz-Verkehr beim Ausbiegen aus dem Kreisverkehr sowie während der Fahrt auf der Kreisfahrbahn im Längsverkehr. Ursächlich hierfür sind die nicht angepasste Geschwindigkeit sowie das Überholen im Kreisverkehr. Insgesamt wurden am Lutherplatz 11 Abbiegeunfälle mit Radfahrerbeteiligung erfasst. Um die Fahrgeschwindigkeit im Kreisverkehr zu reduzieren, wurde im Sommer 2016 die Markierung zur Verschmälerung der Ein- und Ausfahrbereiche zum Kreisverkehr erneuert.

Neuendorfer Straße/ Ausfahrt Parkplatz Johannes-Kepler-Platz

An der nördlichen Zufahrt des Parkplatzes am Johannes-Kepler-Platz zur Neuendorfer Straße sind sieben Unfälle beim Einbiegen von der Parkplatzzufahrt auf die Neuendorfer Straße zu verzeichnen. Bei vier der Unfälle befuhr der Radfahrer den Radweg entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung und kollidierte mit einem Kraftfahrzeug, welches von der Parkplatzausfahrt in die Neuendorfer Straße einbiegen wollte. Seit 2014 sind Schutzstreifen auf der Fahrbahn markiert. Der Radweg ist weiterhin vorhanden aber nicht mehr benutzungspflichtig. Im gleichen Jahr wurde die Ausfahrt des Parkplatzes baulich erweitert. Es wird empfohlen die Sichtbeziehungen zu überprüfen. Sollten weiterhin Unfälle mit falschfahrenden Radfahrern auftreten, wird die Markierung von Piktogrammen mit Richtungspfeilen geprüft, um die richtige Fahrtrichtung zu verdeutlichen.

Abfahrt Nuthestraße Süd/ Neuendorfer Straße

An dieser Kreuzung sind sechs Unfälle mit von der Nuthestraße in die Neuendorfer Straße einbiegenden Fahrzeugen zu verzeichnen, die mit Radfahren zusammenstießen. Zwei der Unfälle ereigneten sich als der Kraftfahrer von der Abfahrt L 40 durch Nutzung des Grünpfeils rechts abbiegen wollten und den Radfahrenden übersahen, der die Furt entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung benutzte. Der Radfahrer wird zukünftig auf Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt.

Zum Kirchsteigfeld/ Ausfahrt Parkplatz Möbelhäuser

An der Ausfahrt des Parkplatzes der Möbelhäuser ereigneten sich im Betrachtungsraum 2011-2015 sieben Unfälle mit vom Parkplatz auf die Straße Zum Kirchsteigfeld einfahrenden Pkw und Radfahrern, die auf dem Radweg entlang der Straße fuhren. Ende 2014 wurde eine der beiden Ausfahrtstreifen des Parkplatzes weggenommen und damit die Sichtbeziehungen verbessert. Die Unfallentwicklung ist seit dem gesunken und wird weiterhin beobachtet.

Heinrich-Mann-Allee/ Am Moosfenn

An dieser Kreuzung sind sechs Abbiegeunfälle zu verzeichnen. Diese ereigneten sich häufig zwischen Kfz, die von der Heinrich-Mann-Allee rechts in die Straße Am Moosfenn abbogen und geradeausfahrenden Radfahrern auf dem Zweirichtungsradweg. Dabei fuhren drei

Radfahrer in Richtung Innenstadt und drei in Richtung Bahnhof Potsdam-Rehbrücke. Der Radweg ist sehr weit von der Fahrbahn der Heinrich-Mann-Allee abgesetzt aufgrund der zwischen der Fahrbahn und dem Radweg verlaufenden Straßenbahn. In der Heinrich-Mann-Allee ist die Markierung von Radfahrstreifen geplant, sodass dann die schnelleren Radfahrer auf der Fahrbahn fahren werden. An der Querungsstelle hängen große Warnblinker, die auf querende Fußgänger aufmerksam machen. Es wird geprüft, ob am Warnblinker die Fußgängermaske entfernt werden kann, um die Aufmerksamkeit beim Abbiegen auf alle Verkehrsteilnehmer zu lenken.

4.4.4 Sonderauswertung Schutzstreifen

Gemäß Beschluss der Stadtverordnetenversammlung mit dem Titel „Sicherheit auf markierten Radwegen“ (Vorlage 15/SVV/0688) wurde die Verwaltung aufgefordert, im Rahmen der Fortschreibung des Radverkehrskonzepts zu prüfen, ob die Sicherheit bei einer Führung auf der Fahrbahn mit Schutzstreifen gewährleistet ist. Insbesondere auf schmalen verkehrsreichen Straßen, wie die Straße Am Neuen Garten oder die Drewitzer Straße soll festgestellt werden, wie sich die Unfallhäufigkeit darstellt.

In allen Potsdamer Straßen mit Schutzstreifen liegen nach Auswertung der bei der Polizei gemeldeten Unfälle keine Unfallschwerpunkte oder Unfallauffälligkeiten vor, die auf die Schutzstreifen zurückzuführen sind. Dies gilt sowohl für die Unfälle zwischen Radfahrern und Kraftfahrzeugen als auch zwischen den Kraftfahrzeugen untereinander, z.B. aufgrund von geringeren Restfahrbahnbreiten durch die Markierung von Schutzstreifen. Die Mehrzahl der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung in Potsdam ereignet sich an Kreuzungen und Einmündungen beim Ein- oder Abbiegen von Kraftfahrzeugen. Im Vergleich zu Straßen auf denen der Radverkehr getrennt von dem Kraftfahrzeugverkehr geführt wird, gibt es auf Straßen mit Schutzstreifen in Potsdam derzeit keinen Präventionsbereich nach dem Kapitel 4.4.3.

Zur Umsetzung des Beschlusses „Sicherheit auf markierten Radwegen“ wurden die polizeilich gemeldeten Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung der Jahre 2011-2015 für die folgenden Straßenzüge ausgewertet:

- Behlertstraße & Am Neuen Garten zwischen Mangerstraße und Alleestraße
- Drewitzer Straße zwischen An der Alten Zauche und dem Bahnübergang
- Friedrich-Engels-Straße zwischen Schlaatzstraße und der Zufahrt zur MAZ
- Templiner Straße zwischen der Hausnummer 6 und Alter Tornow

Behlertstraße und Am Neuen Garten

Die Schutzstreifen in dem Straßenzug Behlertstraße und Am Neuen Garten zwischen den Kreuzungen Mangerstraße und Alleestraße bestehen seit August 2010. Zuvor wurde der Radverkehr ohne Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt. Gleichzeitig zum Schutzstreifen wurde eine Durchfahrung des Neuen Gartens zwischen Gotischer Bibliothek, Treffpunkt Freizeit und dem Braunen Haus für den Radverkehr freigegeben. Der Straßenzug ist ca. 507m lang. Nach den Verkehrszählungen fahren täglich 850 Radfahrer durch diese Straßen.

Es ereigneten sich in den fünf Jahren (2011-2015) insgesamt fünf Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung, davon zwei Abbiegeunfälle, zwei Einbiegen/Kreuzen Unfälle sowie ein Unfall im Längsverkehr. Im Vergleich zu den Unfallzahlen in den Präventionsbereichen nach Kapitel 4.4.3 bei denen sich sechs Unfälle eines Unfalltyps (z.B. Abbiegeunfälle) in dem Zeitraum an einer Kreuzung bzw. auf 500m Streckenlänge ereignet haben müssen, wird dieser Bereich als unfallunauffällig bewertet.

Drewitzer Straße

Die Schutzstreifen wurden im Sommer 2011 markiert nachdem die Fahrbahndecke erneuert wurde. Vorher wurde der Radverkehr ohne Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt. Aufgrund der Baumallee wurde sich gegen den Bau von straßenbegleitenden Radwegen entschieden, da hierfür an den Einmündungen eine Vielzahl der Bäume gefällt werden müssten um die notwendigen Sichtbeziehungen herzustellen zur Vermeidung von Verkehrsunfällen beim Abbiegen. Der Streckenabschnitt mit Schutzstreifen ist ca. 1.400m lang und es fahren ca. 600 Radfahrer täglich auf diesem Streckenabschnitt.

Nach der Auswertung der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung der Jahre 2011-2015 wurden fünf Abbiegeunfälle an fünf verschiedenen Einmündungen, acht Einbiegen/Kreuzen Unfälle an vier verschiedenen Einmündungen, fünf Unfälle im Längsverkehr, zwei Unfälle durch Fahrfehler und ein sonstiger Unfall registriert. Die Mehrzahl der Unfälle verteilt sich auf den 1.400m langen Straßenabschnitt. Im Vergleich zu den Unfallzahlen in den Präventionsbereichen nach Kapitel 4.4.3 bei denen sich sechs Unfälle eines Unfalltyps (z.B. Abbiegeunfälle) in dem Zeitraum an einer Kreuzung bzw. auf 500m Streckenlänge ereignet haben müssen, wird dieser Bereich als unfallunauffällig bewertet.

Friedrich-Engels-Straße

Die Schutzstreifen wurden im Sommer 2012 zwischen der Schlaatzstraße und der Zufahrt zur MAZ in Fahrtrichtung Babelsberg markiert. Vorher wurde der Radverkehr zwischen Schlaatzstraße und Schlaatzweg auf der Fahrbahn und danach bis zur Zufahrt zur MAZ auf einem eigenständigen Radweg geführt. Der Streckenabschnitt mit Schutzstreifen ist 290m lang und es fahren täglich 2.500 Radfahrer auf diesem Streckenabschnitt.

Es ereigneten sich in Jahre 2011-2015 zwei Einbiegen-Kreuzen-Unfälle, zwei Unfälle mit dem ruhenden Verkehr und ein Unfall im Längsverkehr mit Radverkehrsbeteiligung in dem Streckenabschnitt. Im Vergleich zu den Unfallzahlen in den Präventionsbereichen nach Kapitel 4.4.3 bei denen sich sechs Unfälle eines Unfalltyps (z.B. Abbiegeunfälle) in dem Zeitraum an einer Kreuzung bzw. auf 500m Streckenlänge ereignet haben müssen, wird dieser Bereich als unfallunauffällig bewertet.

Templiner Straße

In der Templiner Straße wurde 2010 ab der Hausnummer 6 und der Straße Alter Tornow in Fahrtrichtung stadtauswärts markiert. Für die unsicheren Radfahrer ist die Benutzung des Gehwegs ab der Michendorfer Chaussee in Fahrtrichtung stadtauswärts gestattet. Vorher wurde der Radverkehr mit dem Fußgänger auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg geführt. Der Streckenabschnitt ist 550m lang und wird täglich von ca. 1.650 Radfahrern befahren. Nach der Auswertung der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung der Jahre 2011-2015 fanden zwei Einbiegen-Kreuzen-Unfälle, zwei Unfälle im Längsverkehr, ein Abbiegeunfall und ein Fahrnfall statt. Im Vergleich zu den Unfallzahlen in den Präventionsbereichen nach Kapitel 4.4.3 bei denen sich sechs Unfälle eines Unfalltyps in dem Zeitraum an einer Kreuzung bzw. auf 500m Streckenlänge ereignet haben müssen, wird dieser Bereich als unfallunauffällig bewertet.

4.5 Verkehrssicherheitsarbeit

Die Landeshauptstadt Potsdam hat in den vergangenen Jahren mit der tatkräftigen Unterstützung des ADFC und VCD viele Maßnahmen zur Präventionsarbeit durchgeführt, u.a. zu den Themen Schulterblick, Fahrradlicht oder Geisterradeln. Auch wurden mit Hilfe von digitalen Anzeigetafeln an den Einfallstraßen von Potsdam Autofahrer direkt angesprochen und dazu aufgerufen, den notwendigen Abstand zu Radfahrern einzuhalten und den Schulterblick beim Abbiegen oder Öffnen der Autotür zu tätigen. In mehreren Flyern wird auf das verkehrssichere Fahrrad, die gegenseitige Rücksichtnahme sowie die Verkehrszeichen eingegangen. Auch werden in Pressemitteilungen, den Medien als auch auf der städtischen Internetseite diese Themen regelmäßig behandelt.



Abbildung 10: Hinweis auf den Schulterblick auf den Verkehrsinformationstafeln



Abbildung 11: Aktion Fahrradlicht

Ausgewählte Anregungen:

Die Verkehrserziehung und Verkehrsbildung sind wichtige Bausteine der Verkehrssicherheitsarbeit. Da diese nicht vorrangig im Aufgabengebiet der Landeshauptstadt Potsdam liegen, werden im Folgenden Aktivitäten und Ideen Dritter vorgestellt.

In den Schulen wird in der 4. Klasse eine Radfahrprüfung von der Polizei durchgeführt. Sie dient neben der Vermittlung der Verkehrsregeln der Prüfung der Fahrfähigkeit der Kinder.

Die Verkehrswacht Potsdam nimmt sich dem Thema Fahrradsicherheit an, u.a. mit einem Fahrradparcours, bei der die Beherrschung des Fahrrads geübt werden kann aber auch Informationsständen zum Thema Verkehrssicherheit.

In der dänischen Stadt Odense in der Schule Unterrichtseinheiten mit dem Fahrrad durchgeführt. Auf Hindernisparcours oder beim Fahrradfußball lernen schon junge Kinder spielerisch das Fahrrad zu beherrschen und können sich dadurch auch im Straßenverkehr sicherer fortbewegen.

4.6 Radtourismus und Freizeitverkehr

Die touristische Radinfrastruktur und das Freizeitnetz sowie das zugehörige Angebot für Fahrradtouristinnen und -touristen befinden sich in der Landeshauptstadt Potsdam auf einem vergleichsweise hohen Niveau.

Das Freizeitnetz in Potsdam umfasst vielfältige lokale Routen unterschiedlicher Länge sowie regionale und überregionale Routen, die teils in Potsdam auf der gleichen Wegestrecke geführt werden (s. Karte 8). Insgesamt wird für den Freizeit- bzw. Tourismusverkehr mit dem Fahrrad in der Landeshauptstadt Potsdam ein Netz angeboten, das weitgehend abseits des Straßenverkehrs auf separaten Wegen verläuft. Positiv ist die Verbesserung an diesen Wegen, wie der Ausbau einzelner Uferwegeabschnitte am Templiner See über den mehrere touristische Radrouten verlaufen. Mit dem Ausbau der Radwegweisung im Jahr 2015 wurde das Radwegweisungskonzept von 2012 umgesetzt und die Beschilderung der unten aufgeführten touristischen Radrouten verbessert.

Überregionale und regionale Routen:

- Europaradweg R1

Der europäische Fernradwanderweg R1 von Frankreich (Boulogne sur Mer) nach Russland (St. Petersburg) quert Potsdam. Die Innenstadt wird auf dem „Innenstadtring“ (Schopenhauerstraße/ Hegelallee/ Kurfürstenstraße) tangiert.

- Deutschlandrouten 3 und 11

Die D-Route 3 geht von Vreden-Zwillbrock (NRW) an der deutsch-niederländischen Grenze nach Küstrin-Kietz (Brandenburg) an die deutsch-polnische Grenze.

Die D-Route 11 ist die zweite große Nord-Süd-Durchquerung Deutschlands. Sie zeigt dem Radler östliche Großregionen: das Tiefland von Mecklenburg und Brandenburg, die Mittelgebirge des Thüringer Waldes und Oberfrankens, das sanft hügelige Nieder- und Oberbayern, den Alpenrand.

Beide D-Routen haben in Potsdam denselben Streckenverlauf

- Radroute Deutsche Einheit

Diese Radroute ist derzeit durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur in Planung und soll parallel der Deutschlandroute 3 verlaufen.

- Radroute Historische Stadtkerne 4

Diese fast 300 km lange Radroute erschließt eine Reihe historischer Stadtkerne im Südwesten Brandenburgs, so auch mit einer Schleife entlang des Templiner Sees die Stadtkerne Potsdams und Babelsbergs.

- Havelradweg

Diese rund 375 km lange Route führt - wie die Bezeichnung verdeutlicht - entlang der Havel von der Havelquelle zur Mündung bei Havelberg bzw. quert die Landeshauptstadt Potsdam in Nord-Süd-Richtung und ist mit Ausnahme des Innenstadtbereichs kongruent mit dem R1.

- Regionalparkroute „Rund um Berlin“

Die Route verläuft im sog. Speckgürtel von Berlin und verbindet die acht Regionalparks miteinander. In Potsdam verläuft dieser an der Südseite des Templiner Sees und der Leipziger Straße zum Hauptbahnhof. Weiter führt dieser an der Heinrich-Mann-Allee in Richtung der Gemeinde Nuthetal.

- Berliner Mauerweg

Entlang der ehemaligen deutsch-deutschen Grenze in und um Berlin führt diese Route auch ca. 15 km durch Potsdam.

Lokale Routen

- Alter Fritz

Mit der langen Tour Alter Fritz, die mit rund 17 km im Rahmen einer Tagestour bequem befahren werden kann, lassen sich die wesentlichen Sehenswürdigkeiten Potsdams bzw. die preußische Historie erleben. Somit ist diese Route von besonderer Bedeutung.

- F1

Auf rund 34 km erschließt die „F1“ die Havelseen Schwielowsee und Templiner See mit der sie umgebenden Waldlandschaft sowie die Schlösser in Caputh und Petzow.

- F3

Die Radroute F3 (ca. 26 km) erschließt den nordwestlichen Bereich des Stadtgebiets gewässernah (z. B. am Zernsee) und setzt sich nach Werder fort.

5 Maßnahmenprogramm

Die Förderung des Radverkehrs in Potsdam wird als System mehrerer ineinandergreifender Handlungsfelder gesehen (siehe Schaubild). Das bedeutet, dass der Radverkehr gleichzeitig auf ganz unterschiedlichen Ebenen gefördert wird. Dazu gehören einerseits Maßnahmen im Bereich der Infrastruktur, aber auch der Aufbau von Serviceangeboten für Radfahrer und eine aktive Öffentlichkeitsarbeit. Schließlich ist ein ständiges Monitoring zur Zielerreichung Teil des Systems.



Abbildung 12: System der Radverkehrsförderung in Potsdam

Die Entwicklung des Radverkehrs erfordert mehr als die Anlage von Radwegen, da es sich um ein komplexes System handelt. Der Nationale Radverkehrsplan (NRVP) 2020 - wie schon der vorherige NRVP 2002-2012 - beziehen sich auf das Leitbild des „Radverkehrs als System“ (vgl. Bundesverkehrsministerium 2012), das im Wesentlichen besagt, dass die Potentiale des Radverkehrs nur durch eine Kombination aus „harten“ (technisch-infrastrukturellen) Maßnahmen (Radverkehrsanlagen, Abstellanlagen, Wegweisung) und „weichen“, nicht-technischen Maßnahmen (Serviceangebote, Information, Kommunikation) aktiviert werden können. Neben unterschiedlichen Maßnahmenansätzen zur Förderung des Radverkehrs, ist eine fahrradfreundliche Stadt auch von der Zusammenarbeit der unterschiedlichen Akteure abhängig, die gemeinsam, aber auch unabhängig voneinander agieren.

Deshalb soll der Radverkehr in Potsdam bei allen Maßnahmen, die Auswirkungen auf den Radverkehr haben können, systematisch bedacht und dessen Belange berücksichtigt werden. Die Handlungsprogramme wurden dementsprechend ausgerichtet, und versucht Wechselwirkungen, soweit möglich, zu berücksichtigen.

Infrastruktur

Streckennetzprogramm

Für die Radfahrenden im Alltagsverkehr sind die Reisezeiten entscheidend. Hier ist Potsdam bereits gut aufgestellt. Trotzdem sind Lücken und Schwachstellen sowie weiteres Optimierungspotential vorhanden, welches im Rahmen der Bestandsanalyse identifiziert wurde. Die Qualität eines Netzes und insbesondere einzelner Verbindungen ist dabei immer nur so gut wie seine schwächste Stelle. Daher gilt es, die in der Bestandsanalyse ermittelten Lücken zu schließen und Engstellen auszubessern.

Für das Zielnetz in Potsdam wurden Maßnahmen entwickelt, um dieses attraktiver und sicherer zu machen. Dafür wurden die Straßen und Wege des Zielnetzes, welche die Funktion einer Hauptroute 1. oder 2. Stufe erfüllen, in fast 300 Abschnitte eingeteilt und genauer betrachtet. Bei Verbesserungsbedarf wurden Empfehlungen erarbeitet, die aus dem Anhang zu entnehmen sind. Diese sind aber keine fertigen Planungen, die umgesetzt werden können sondern Lösungsansätze, die entsprechend der gesetzten Prioritäten zu überprüfen, ggf. zu modifizieren, detailliert zu planen und dann nach Möglichkeit umzusetzen sind. Im Radverkehrskonzept wurden kleinere Mängel nicht betrachtet, die im Rahmen der Straßenunterhaltung abgearbeitet wurden bzw. werden. Auch generell sind bei allen Routen des Radverkehrs Instandhaltungsmaßnahmen durchzuführen um das gute und vor allem gefahrlose Befahren mit Fahrrädern zu gewährleisten.

Da nicht alle Radwege mit einer Straßenbeleuchtung ausgestattet werden können, wird geprüft, ob bei einer Erneuerung oder dem Neubau von Radwegen durch das Hinzufügen von fluoreszierendem Splitt in die Asphaltdeckschicht dieser bei Dunkelheit zum Leuchten gebracht werden kann. Vorher werden bereits gesammelte Langzeiterfahrungen aus anderen Gemeinden zu dem Thema ausgewertet.

Radschnellverbindungen

Radschnellverbindungen dienen der schnellen Anbindung von Stadt- oder Ortsteilen sowie Nachbargemeinden an den Kernstadtbereich. Diese sollen möglichst auf direktem Weg und getrennt von anderen Verkehrsarten geführt werden. Ziel ist es Radschnellverbindungen Berufspendler vom Kraftfahrzeug auf das Fahrrad oder Pedelec zu bekommen mit denen schon heute immer weitere Strecken zurückgelegt werden. Im Rahmen der gesonderten Machbarkeitsuntersuchung zu Radschnellverbindungen (s. MV mit der DS.-Nr. 15/SVV/0585) wurden folgende drei Vorzugsvarianten definiert und vertieft behandelt.

Im Ergebnis konnte für eine Radschnellverbindung nach Teltow/ Kleinmachnow und Stahnsdorf ein hohes Potential ausgemacht werden. Die Führung über Stahnsdorfer Straße und Alte Potsdamer Landstraße ist mit einem vergleichsweise geringen Aufwand zu realisieren, die zeitnahe Umsetzung einer Radschnellverbindung daher zu empfehlen.



Abbildung 13: Verlauf der Radschnellverbindung nach Teltow

Eine Radschnellverbindung nach Werder ermöglicht eine deutlich schnellere, komfortablere und sicherere Anbindung von Werder und Wildpark-West an die Potsdamer Kernstadt. Priorität sollte dabei der Bau einer Fußgänger- und Radfahrerbrücke über den Zernsee parallel der Eisenbahnbrücke erhalten. Erst danach würde ein Ausbau der Radschnellverbindung über den Werdersteig und in Potsdam parallel der Magdeburger Bahn zwischen Zeppelinstraße und dem Hauptbahnhof erfolgen.

Eine hochwertige Radverkehrsanbindung in den Potsdamer Norden ist sinnvoll, um den zukünftigen Bewohnern gleich eine attraktive Alternative zum Auto bieten zu können. Vor dem Bau einer Radschnellverbindung auf dieser Relation sollte aber eine detaillierte Untersuchung erfolgen.⁷

Programm „Bedarfsgerechte & sichere Kreuzungen“

Radverkehrsanlagen an Kreuzungen sollen zukünftig einheitlich gestaltet werden, wofür die Standards für den Radverkehr entwickelt wurden. Freie Rechtsabbieger sollen in Potsdam nicht mehr vorgesehen werden, da sich deutschlandweit erwiesen hat, dass diese für den Radverkehr gefährlich sind. Der Radverkehr ist vor dem Kreuzungsbereich an die Fahrbahn heranzuführen, falls dieser nicht schon auf der Fahrbahn geführt wird. Der Einsatz von sog. aufgeweiteten Radaufstellstreifen (ARAS) wird weiterhin angestrebt. Im Verlauf von den starkbefahrenen Haupttrouten und Radschnellverbindungen sollen an Kreuzungen die Wartezeiten an den Ampeln reduziert werden. Der Radverkehr soll dadurch beschleunigt werden. Der Einsatz einer grünen Welle für den Radverkehr z.B. in der Breiten Straße sowie dem Umfeld des Hauptbahnhofs soll vertiefend geprüft werden, um die zukünftig zu erwartenden Radfahrermengen bewältigen zu können.

Auch wird die Beteiligung an einem Modellversuch angestrebt, um auch an Signalanlagen für den Radverkehr versuchsweise einen Grünpfeil (Verkehrszeichen 720) anbringen zu können, um Radfahrern das einfache und sichere Rechtsabbiegen an geeigneten Kreuzungen zu ermöglichen.

Es ist aufgrund der verstärkten Radnutzung sowie zur Erhöhung der Radsicherheit notwendig, einzelne Kreuzungen baulich bzw. die Signalisierung anzupassen. Hierfür sind in der Tabelle 7 im Anhang die entsprechenden Kreuzungen aufgeführt.

⁷ Da aufgrund der noch nicht detailliert vorliegenden Daten im Rahmen dieser Machbarkeitsstudie nur eine grobe Abschätzung erfolgt ist, sollte vor dem Bau einer Radschnellverbindung auf dieser Relation eine Tiefenprüfung des Potenzials erfolgen.

Fahrradparken

Ein wichtiger Teil der Radverkehrsinfrastruktur ist das Fahrradparken sowohl am Ziel des Weges (z.B. Arbeitsplatz, Ausbildungsstätte oder Einkaufen) als auch an der Quelle (meist am Wohnort) aber auch an Umsteigestationen (Bahnhöfe oder ÖPNV-Haltestellen). Dabei ist es wichtig, das Rad diebstahlsicher und möglichst witterungsgeschützt abstellen zu können, damit auch hochwertige Fahrräder für Alltagsfahrten genutzt werden. Bei Fahrradparken an Bahnhöfen ist je nach Bedarf eine gesicherte Fahrradabstellanlage (Fahrradgarage/ Fahrradbox) zu prüfen. Diese sollte über einen Stromanschluss verfügen, um auch das Laden der Akkus von Pedelecs und E-Bikes zu ermöglichen.

Schwerpunkte für Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum sind die Bahnhöfe (teilweise auch Haltestellen von Tram & Bus), die Innenstadt, Stadtteilzentren sowie Gebäude mit einem hohen Publikumsverkehr. Es wird erwartet, dass das Fahrrad zukünftig eine noch stärkere Rolle als Zubringer zum öffentlichen Nahverkehr einnimmt, sodass sichere und möglichst überdachte Fahrradabstellanlagen (sog. Bike & Ride Anlagen) eine wichtige Bedeutung zukommen.

Mit der Errichtung der Radstation auf der Nordseite des Hauptbahnhofs konnte 2015 bereits über 550 Fahrradparkplätze geschaffen werden, die überwacht und witterungsgeschützt in der Tiefgarage in der Babelsberger Straße untergebracht sind.

Folgende Maßnahmen zur Verbesserung des Fahrradparkens haben im Rahmen für die Umsetzung des Radverkehrskonzepts Priorität:

- Bahnhof Griebnitzsee
- Bahnhof Park Sanssouci
- S-Bahnhof Babelsberg
- Hauptbahnhof Westseite & Südseite
- Innenstadt nach dem Innenstadtverkehrskonzept
- Haltestelle Campus Fachhochschule
- Haltestelle Campus Jungfernsee im Rahmen der Straßenbahnverlängerung
- Haltestelle Kirschallee
- Haltepunkt Marquardt bei Ausbau als P+R/B+R Standort

Grundsätzliche Anforderungen an Fahrradabstellanlagen

Damit die Abstellanlagen den Anforderungen der Stellplatzsatzung entsprechen bzw. für die Nutzer attraktiv sind, sind folgende Anforderungen einzuhalten: Es müssen:

- ausreichend Stellplätze für Fahrräder vorhanden sein,
- ein sicherer Stand und ein sicheres Anschließen des Fahrrades ermöglicht werden,
- der Platz für die einzelnen Fahrräder ausreichend bemessen,
- eine möglichst gute und bequeme Zugänglichkeit gewährleistet (wenn die entsprechenden Flächen zur Verfügung stehen)
- bei längerem Abstellen ein Wetterschutz vorhanden sein.

Die spezifischen Anforderungen sind u.a. in den Hinweisen zur Gestaltung von Fahrradabstellanlagen der Landeshauptstadt Potsdam, in den Hinweisen zum

Fahrradparken der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen oder dem Leitfaden zu Fahrradstellplätzen bei Wohngebäuden enthalten.

Bedarfsberechnung von Fahrradparkplätzen

Zu unterscheiden ist die erhebungsbasierte und kenngrößenbasierte Bedarfsermittlung. Während für die kenngrößenbasierte Bedarfsermittlung von Fahrradstellplätzen nutzungsbezogenen Richtzahlen aus der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Potsdam vorliegen, ist für die erhebungsbasierte Bedarfsermittlung eine Zählung der abgestellten Fahrräder erforderlich. Bei dieser Erhebungsmethode ist es neben der Zählung der an den Fahrradabstellanlagen und in der Umgebung abgestellten Räder auch notwendig, eine Ausbaureserve zu berücksichtigen. Dafür ist die aktuelle Bevölkerungsprognose des jeweiligen Planungsraums der Landeshauptstadt Potsdam heranzuziehen und die jeweilige Steigerung zum Jahr 2030 als zusätzlichen Bedarf anzusetzen, damit nicht innerhalb kurzer Zeit erst ausgebaute Fahrradabstellanlagen wieder voll ausgelastet sind.

Für Bahnhöfe im Land Brandenburg wurden zusätzliche Faktoren zur Berechnung von Ausbaureserven (z.B. geplante Erweiterung des Schienenverkehrsangebots oder zu erwartende Fahrgaststeigerungen) im Leitfaden „Parken am Bahnhof im Land Brandenburg“ durch das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg dargestellt.

Erweiterungsmöglichkeiten für hochverdichtete Gebiete

Da in hochverdichteten Gebieten wie z.B. in der Innenstadt, den Vorstädten oder in Babelsberg nur sehr begrenzt Flächen vorhanden sind und eine starke Nutzungskonkurrenz besteht, ist an Orten mit einem hohen Fahrradparkdruck eine Umnutzung von öffentlichen Kfz- Parkflächen zu Fahrradparkflächen vorzunehmen, wie dies bereits u.a. in der Jägerstraße praktiziert wurde. Zuvor ist eine Interessenabwägung vorzunehmen, wobei die Umwelt- und Flächenbilanz der Verkehrsmittel zu berücksichtigen sind. Bei der Erneuerung von Straßen sind bei einem entsprechenden Bedarf öffentliche Fahrradabstellanlagen vorzusehen.

Fahrradtourismus

In der Weiterentwicklung des Radwegenetzes in Potsdam soll geprüft werden, ob mit der vollständigen Herstellung des Uferwegs in der Leipziger Straße die Route Historische Stadtkerne Route 4 ab der Templiner Straße entlang des Havelufers nach Babelsberg geführt werden kann, da dies die touristisch reizvollere Route ist als über die Leipziger Straße und die Friedrich-Engels-Straße. Die genaue Routenführung ist zur gegebenen Zeit zu entwickeln.

Potsdam verfügt über eine Vielzahl an überregionalen und regionalen Radrouten, während im Stadtgebiet drei lokale Radrouten verlaufen. Mit der Entwicklung von weiteren lokalen Radrouten auf für Radfahrer gut zu befahrenen Wegen, können Tages- und Kurzzeitbesucher motiviert werden, das Rad als Fortbewegungsmittel zu nutzen, um zu den Sehenswürdigkeiten in Potsdam zu gelangen. In einer Fortschreibung des Radwegweisungskonzepts sollte geprüft werden, ob eine Knotenwegweisung integriert werden kann, um lokale Radrouten über diese zu führen. Dann würden auf den bestehenden Wegweisern Zahlen montiert und die lokalen Routen würden anhand der vorgegebenen Zahlenfolge von den Radfahrern abzufahren sein, wenn diese der Route folgen möchten.

Eine Knotenpunktwegweisung ist allerdings nur sinnvoll, wenn diese gemeinsam mit dem Landkreis Potsdam-Mittelmark umgesetzt wird.

Auch das sichere Fahrradparken ist für Radreisende entscheidend. Daher ist an von Radfahrern stark besuchten Sehenswürdigkeiten geeignete Fahrradparkplätze vorzusehen. Neben den wesentlichen Sehenswürdigkeiten in den Anlagen der Stiftung Preußische Schlösser und Gärten sind dies Einkaufsinnenstadt sowie die Potsdamer Mitte.

Service

Serviceangebote ergänzen die infrastrukturellen Gegebenheiten sowie die Maßnahmen im Bereich Information und Kommunikation bzw. Öffentlichkeitsarbeit. Teilweise ist zwischen den Bereichen nur schwer eine klare Trennung zu definieren, da die Bereiche ineinander greifen. So besteht seit 2010 mit dem „Scherbentelefon“ das Angebot, Glassplitter und Scherben telefonisch unter der Nummer 0331-289-4000 an den städtischen Bauhof zu melden, die eine Beseitigung innerhalb von zwei Arbeitstagen zusagt. Darüber hinaus können Straßenschäden über das Internetportal www.maerker.brandenburg.de gemeldet werden, wobei die Umsetzung von Maßnahmen als Rückmeldung ebenfalls eingestellt und begründet wird.

Seit Ende November 2015 besteht in Potsdam eine Radstation im Hauptbahnhof, die entgeltlich überwachte Fahrradabstellanlagen und einen Service rund um das Fahrrad anbieten. Auch bei Großveranstaltungen wird oftmals schon ein bewachtes Fahrradparken angeboten, wie dieses 2015 beim Tag der nachhaltigen Mobilität auf dem Luisenplatz vorhanden war. Dadurch kann die Zahl der Gäste, die mit dem Auto anreisen, reduziert werden.

Gerade für Fahrradtouristen kann es eine bedeutende Erleichterung sein, für eine etwaige Besichtigung von Potsdam im Rahmen einer mehrtägigen Radtour ihr Gepäck zu deponieren und ggf. auch ihre Fahrräder sicher abzustellen. Dies kann in Form einer selbst zu bedienenden Schließfachlösung an einem oder mehreren zentralen Orten (z.B. in der Nähe der Tourist-Information) oder in Form einer saisonalen personalgeführten Aufbewahrung mit Abstellmöglichkeit erfolgen⁸.

Häufig werden Räder nicht genutzt, weil sie defekt sind. Um deren Potential zu nutzen, können Kurse der Volkshochschule für die Fahrradreparatur einschließlich von Sicherheits- und rechtlichen Aspekten angeboten werden. Derzeit bestehen in Potsdam schon durch diverse Vereine betriebene Fahrradselbsthilfewerkstätten (z.B. in der Innenstadt, in Potsdam-West, Babelsberg sowie in Drewitz), in denen die Bürgerinnen und Bürger ihre Fahrräder mit Anleitung selbst reparieren können. Diese Aktivitäten führen zur Vernetzung der Radfahrenden untereinander. Die Fahrradselbsthilfewerkstätten sind Teil der fahrradfreundlichen Stadt vom Bürger für den Bürger und dies sollte im Rahmen einer Unterstützung der Vereine durch die Landeshauptstadt Potsdam Berücksichtigung finden.

An zentralen öffentlichen Orten sowie entlang zentraler Radrouten sollten öffentliche Luftpumpen das Service-Angebot für den Radverkehr weiter ergänzen. Dabei können diese

⁸ In der Stadt Würzburg wird an der zentralen Mainbrücke, die auch durch den stark frequentierten Mainradweg tangiert wird, das bewachte Abstellen von Fahrrädern und Gepäck gegen ein geringes Entgelt (1 €) angeboten (http://www.mainradweg.com/poi/fahrradparkplatz_mit_gepaeckau-5403/).

in räumlicher Nähe zu den PotsdamRad Stationen errichtet werden, sodass deren Auffindbarkeit erleichtert wird. Es bieten sich für die öffentlichen Luftstationen die Bahnhöfe sowie zentrale Plätze in der Stadt an.

Das öffentliches Fahrradverleihsystem *PotsdamRad* wird an 29 Standorten angeboten. Der Ausbau der Stationen oder die Optimierung des Standorts in Bereichen mit hohen Nutzungspotentialen sollte angestrebt werden. Dabei sollte das Angebot in den Wohngebieten verstärkt ausgebaut werden.

Ein großes Potential zum Thema Service bietet der lokale Einzelhandel. Um den Radverkehr auf Einkaufswegen zu stärken, können manche der oben genannten Punkte von den Einzelhändlern aufgegriffen werden. Zusätzlich können von diesen z.B. Lastenanhänger und Lastenfahrräder an die Kunden verliehen werden.

Öffentlichkeitsarbeit

Die Öffentlichkeitsarbeit ist ein wichtiger Bestandteil der Radverkehrsförderung. Übergeordnetes Ziel ist es mit der Strategie zur Öffentlichkeitsarbeit ein fahrradfreundliches Klima zu schaffen bzw. zu fördern.

In der Mobilitätsoffensive wird das Verkehrsmittel Fahrrad beworben und verschiedene Aktionen in diesem Rahmen durchgeführt. Dies soll in den Folgejahren fortgesetzt werden, sodass Aktionen zum Radverkehr weiterhin in die Mobilitätsoffensive eingebunden werden.

Das bestehende Anradeln der Fahrradsaison, den Aktionen Fahrradlicht und Schulterblick sollte durch weitere Aktivitäten ergänzt werden. Hierbei kann die Beteiligung am dem Wettbewerb STADTRADELN genannt werden, die das Ziel hat die Bürgerinnen und Bürger auf das Fahrrad zu bekommen. Im Wettbewerb fahren diese in Gruppen möglichst viele Kilometer und können damit neben Ruhm auch Preise gewinnen.

Um die Bedingungen für Radfahren zur Arbeit zu erhöhen, kann der Wettbewerb „fahrradfreundlichster Arbeitgeber“ ins Leben gerufen werden, um Arbeitgeber dazu anzuregen an dem Thema zu arbeiten und damit besser zu sein als andere. Auch kann die fahrradfreundlichste Aktion in Potsdam durch die Stadtverwaltung prämiert werden, um die Aktivitäten der Bürgerinnen und Bürger in die Öffentlichkeit zu bringen und zu würdigen.

Weiterhin können bekannte Persönlichkeiten in Potsdam als "Fahrradbotschafter" gewonnen werden, die das Radfahren in der Öffentlichkeit bewerben und positive Kernbotschaften bzw. Slogans platzieren, z.B. gegenseitige Rücksichtnahme und Verständnis. Ihre Öffentlichkeitswirkung kann sowohl bei Aktionen wie auch der Berichterstattung genutzt werden.

Um die Bedeutung bzw. die zunehmende Nutzung des Radverkehrs zahlenmäßig zu verdeutlichen, können an öffentlichkeitswirksamen Orten mit hohem Radverkehrsaufkommen (z. B. an den innerstädtischen Havelbrücken) elektronische Zählstellen eingerichtet werden, die die täglichen und jährlichen Radfahreranzahlen anzeigen⁹. Somit werden - neben den

⁹ in einigen Städte bereits seit Jahren angewendet, z. B. Kopenhagen, Bozen, Köln, Hamburg, Berlin/12 Zählstellen;

Radfahrern selbst - auch potenzielle Neu-Nutzer zum Radfahren motiviert. Darüber hinaus werden damit valide Daten erhoben, die panelmäßig verglichen werden können.

Es sollten ebenfalls die Bürgerinnen und Bürger gezielt angesprochen werden, die noch nicht Fahrrad fahren und die Vorteile des Radfahrens als umweltfreundliches, kostengünstiges, gesundes und attraktives Fortbewegungsmittel beworben werden.

Auch zum Thema Verkehrssicherheit und gegenseitige Rücksichtnahme sind Werbeaktivitäten sinnvoll um ein miteinander im Straßenverkehr zu erreichen. Dafür kann auf die bestehende Kampagne „Rücksicht kommt an“ zurückgegriffen werden, die durch das Bundesverkehrsministerium gefördert wurde. Da aus dem Radsicherheitskonzept 2012 deutlich wurde, dass Jugendliche zwischen 15 und 17 Jahren überdurchschnittlich oft an den polizeilich registrierten Radverkehrsunfällen beteiligt sind, soll diese Personengruppen besonders angesprochen werden.

5.1 Maßnahmen an Radwegen und ihre Priorisierung

Die betrachteten Streckenabschnitte des Zielnetzes wurden hinsichtlich ihrer Priorisierung bewertet. Dabei flossen die Bedeutung des Abschnittes für das Radverkehrsnetz, die Bewertung des Bestandes sowie die Verkehrssicherheit (doppelte Wichtung) mit ein, welche in der Tabelle 1 dargestellt ist. Ein transparentes Punktesystem bringt die notwendigen Priorisierungsstufen von I bis III hervor, die mit den Farben einer Ampel (ergänzt um die Farbe Orange) dargestellt wurde. Kleinere verkehrsorganisatorische Maßnahmen wurden als Sofortmaßnahmen mit der höchsten Priorität versehen.

Priorität I	Priorität II	Priorität III	keine Maßnahmen erforderlich
12 - 8 Punkte	7 - 6 Punkte	5 - 4 Punkte	3 - 1 Punkte

Tabelle 1: Bewertungsschema zur Prioritätenermittlung der Maßnahmen an den Maßnahmen-Abschnitten

Bewertungskriterium		Punkte
Radverkehrsnetz	Haupttroutennetz 1. Stufe	3
	Haupttroutennetz 2. Stufe	2
	Grundnetz	1
Bewertung des Bestandes	Obwohl eine bestimmte Infrastruktur notwendig ist, fehlt diese ganz oder teilweise, obwohl entsprechende Flächen für eine Nutzbarmachung geprüft werden können.	3
	Die notwendige Infrastruktur ist vorhanden, entspricht jedoch nicht den Breitenvorgaben der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung oder ist nicht ausreichend ausgebaut.	2
	Die notwendige Infrastruktur ist vorhanden und entspricht den Breitenvorgaben der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung, jedoch nicht der Empfehlung für Radverkehrsanlagen	1
	Die notwendige Infrastruktur entspricht den Anforderungen der Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA 2010).	0
Verkehrssicherheit	Der Streckenabschnitt ist ein Unfallschwerpunkt mit Beteiligung von Radfahrenden.	6
	Der Streckenabschnitt ist ein Präventionsbereich (s. Kapitel 4.3.3)	4
	Strecken oder Kreuzungen, bei denen <u>Fachleute</u> Sicherheitsdefizite sehen.	2
	Es sind keine Sicherheitsdefizite vorhanden.	0

5.2 Umsetzung und Erfolgskontrolle

Ein Radverkehrskonzept kann nur erfolgreich sein, wenn es konsequent umgesetzt wird. Als Grundlage ist eine ausreichende Finanzierung der Maßnahmen durch Eigen- und Fördermittel zu gewährleisten, um eine neue Qualitätsstufe im Radverkehr zu erreichen.

Nach dem Beschluss des Radverkehrskonzepts soll durch die Landeshauptstadt Potsdam ein Zeitplan aufgestellt werden, der die Abarbeitung der Maßnahmen vorsieht. Dabei soll sich auf die vordringlichen Maßnahmen konzentriert werden, die sich durch die in den einzelnen Maßnahmenblättern ermittelte Priorität bestimmt. Das bedeutet, dass zuerst die Streckenabschnitte mit der Priorität 1 Maßnahmen abgearbeitet werden, erst danach kommen die Maßnahmen mit Priorität 2.

Erfolgskontrolle/ Monitoring

Für die erfolgreiche, zielgerichtete Umsetzung eines Radverkehrskonzepts ist eine regelmäßige Überprüfung der Zielerreichung erforderlich, um ggf. die Maßnahmen bzw. die Umsetzung anpassen zu können. Daher sollte in regelmäßigen Intervallen eine Prüfung der Wirkung der durchgeführten Maßnahmen erfolgen. Damit das Monitoring zuverlässig ist, gilt es neben Intervallen auch Zuständigkeiten für die Prüfung der Indikatoren und den Abgleich mit den Vorgaben anzugeben. Auch können die Ergebnisse des Fahrradklimatests vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad Club (ADFC) ein Gradmesser sein, wie sich die Fahrradfreundlichkeit in Potsdam verändert hat.

Die Erreichung der Ziele ist anhand von Indikatoren zu überprüfen. Hierzu eignet sich die dauerhafte Zählung von Radfahrern an viel befahrenen Routen bzw. Punkten mit Kanalisierungseffekt (z.B. Brücken). Dadurch wäre eine aktuelle und regelmäßig erhobene Datengrundlage vorhanden über die auch kurzfristige Veränderungen erfasst werden können. Da Berechnungsmethoden zur Hochrechnung von Kurzzeitzählungen vorliegen, können hier mit geringem Aufwand verlässliche Aussagen zur Radnutzung getroffen werden. Zusätzlich kann die Verkehrsleistung des Fahrrads (Anzahl der Kilometer die in Potsdam geradelt werden je Zeiteinheit) ein Indikator sein.

Beim Thema Verkehrssicherheit kann eine Langzeitbetrachtung der Unfallzahlen mit Radverkehrsbeteiligung ein Indikator für Veränderungen in der Verkehrssicherheit sein. Dabei ist das Kriterium Unfälle je Einwohner und zurückgelegten Kilometer (Verkehrsleistung) eine wichtige Messgröße.

Der Finanzbedarf zur Umsetzung des Radverkehrskonzepts ist anhand der ermittelten Kosten anhand der Vorplanung der Einzelmaßnahmen zu konkretisieren und im nächsten Haushalt entsprechend anzumelden.

Als Zeitraum für das Monitoring empfiehlt sich für die Zielerreichung der Fortschreibung des Radverkehrskonzepts ein Zweijahreszeitraum beginnend ab dem Jahr 2019. Das Monitoring sollte gemeinsam mit dem Bericht zum Radverkehr erfolgen und den Stadtverordneten als Mitteilungsvorlage vorgelegt werden.

6 Finanzbedarf zur Umsetzung des Radverkehrskonzepts

Die Kosten für die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen des Radverkehrskonzepts können erst in der weiteren Konkretisierung nach Vorlage einer Vorplanung ermittelt werden. Um für die Haushaltsplanung eine Kosteneinschätzung treffen zu können, wurde sich an den Empfehlungen des Nationalen Radverkehrsplans zum Finanzierungsbedarf der Kommunen orientiert. In diesem wird je nach Entwicklungsstufe der Kommunen für die verschiedenen Aufgabenbereiche der Radverkehrsförderung eine Spannbreite genannt. Grundlage ist ein Kurzgutachten „Finanzierung des Radverkehrs“ von 2012. Die Landeshauptstadt Potsdam ist derzeit in die Entwicklungsstufe der Aufsteiger¹⁰ einzuordnen. Der jährliche Finanzbedarf je Einwohner wird in der Tabelle unten berechnet. Bei der errechneten Gesamtsumme von 18 € pro Jahr und Einwohner sind teilweise Kosten für größere Um- und Neubau von Radverkehrsanlagen enthalten, die durch eine Förderung gegenfinanziert werden können. Im Haushaltsentwurf 2017 sind in der mittelfristigen Finanzplanung bis zum Jahr 2020 durchschnittlich knapp 10€ je Einwohner und Jahr für die Umsetzung des Radverkehrskonzepts einschließlich erwarteter Fördermittel enthalten. Um die Radverkehrsinfrastruktur Potsdams weiter zu entwickeln und die neugeschaffenen Anlagen zu unterhalten wird daher eine Erhöhung der Finanzmittel auf jährlich durchschnittlich 18€ je Einwohner und Jahr zur Umsetzung des Radverkehrskonzepts empfohlen. Dies ist notwendig, um die Radverkehrsinfrastruktur der gestiegenen Nutzerzahlen anzupassen sowie Lückenschlüsse gerade auf dem Hauptroutennetz des Radverkehrs umzusetzen.

Aufgabenbereiche	Finanzbedarf/ je Einwohner und Jahr
Radverkehrsanlagen (Um-/Neubau und Unterhalten)	10,00€
Knotenpunktprogramm (Umbau)	2,00€
Infrastruktur betriebliche Unterhaltung (Reinigung, Winterdienst)	2,00€
Fahrradabstellanlagen (Neubau)	2,00€
Öffentlichkeitsarbeit	1,00€
Fahrradservice z.B. <i>PotsdamRad</i> oder <i>Radstationen</i> (Betrieb)	1,00€
Gesamtsumme	18,00€

Tabelle 2: Finanzbedarf für die Fortentwicklung des Radverkehrs in Potsdam¹¹

Im Vergleich zur Infrastruktur von anderen Verkehrsmitteln sind die Kosten für die Erweiterung und Erneuerung der Radverkehrsinfrastruktur niedrig. Aus der Berechnung wird aber auch deutlich, dass eine attraktive Radverkehrsförderung nicht zum Nulltarif zu haben ist.

¹⁰ Aufsteigerkommunen weisen bereits eine Dynamik bei der Radverkehrsförderung z.B. durch ambitionierte Zielwerte und die Umsetzung umfangreiche Radverkehrsmaßnahmen auf. Der Radverkehrsanteil liegt bereits zwischen 10% und rund 25%.

¹¹ Die Werte orientieren sich an den Berechnungen des Nationalen Radverkehrsplans für Städte mit einem vergleichbaren Radverkehrsanteil.

7 Priorität I Maßnahmen an der Strecke

Nr.	Abschnitt/Lage/Anmerkungen
1	Ketziner Straße zwischen Straße des Friedens und Fahrländer Chaussee - Bau eines gemeinsamen Geh- und Radwegs
2	Marquardter Straße (L 92) zwischen Fahrland und der B 273 - Bau eines gemeinsamen Geh- und Radwegs (Aufgabe Landesbetrieb Straßenwesen)
3	Potsdamer Chaussee (B 2) zwischen Berlin und Groß Glienicke - Bau einer Radverkehrsanlage (Aufgabe Landesbetriebs Straßenwesen)
4	Tschudistraße Am Wiesenrand zwischen Rehweg und Ketziner Straße (Kramnitz) - gemeinsamer Geh- und Radweg mit der Straßenbahnverlängerung planen und umsetzen.
5	Bornimer Chaussee zwischen dem Wissenschaftspark und der Wublitzstraße - Bau einer Radverkehrsanlage
7	Nedlitzer Straße zwischen Amundsenstraße und Viereckremise - getrennter Radweg stadteinwärts auf der westlichen Fahrbahnseite.
8	Brücke zwischen Werder und Potsdam - Bau einer Fußgänger- und Radfahrbrücke parallel der bestehenden Eisenbahnbrücke
9	Werderscher Damm/ Kuhforter Damm zwischen Bahnbrücke und Ortseingang Eiche - Herstellung eines gemeinsamen Geh- und Radwegs
10	Lennéstraße zwischen C.-von-Ossietzky-Straße und Anger - Kleinteilige Verbesserungsmaßnahme oder grundhaften Ausbau, um den Radverkehr auf der Fahrbahn zu ermöglichen.
11	Zeppelinstraße zwischen Geschwister-Scholl-Straße und Kastanienallee - Radfahrstreifen stadtauswärts notwendig.
13	Zeppelinstraße zwischen Luisenplatz und Breite Straße - Verbreiterung der Radverkehrsanlagen in beiden Fahrtrichtungen notwendig
15	Charlottenstraße zwischen Friedrich-Ebert-Str. und Schopenhauerstraße - Markierung von Schutzstreifen prüfen
17	Friedrich-Ebert-Straße zwischen Kurfürstenstraße und Charlottenstraße - Herausnahme der parkenden Fahrzeuge
18	Gutenbergstraße/ Hans-Thoma-Straße - Untersuchung zur jetzigen Radverkehrsführung mit der Verdeutlichung des Einrichtungsverkehrs sowie die Errichtung eines Zweirichtungsradwegs mit Bewertung zur Verkehrssicherheit
19	Behlerstraße zwischen Berliner Str. und Kurfürstenstraße - Markierung eines Schutzstreifens in Fahrtrichtung Norden
23	Heinrich-Mann-Allee zwischen dem Tramabzweig zum Hbf und Friedhofsgasse - Fahrbahnverbreiterung und Anlage eines Radfahrstreifens
24	Heinrich-Mann-Allee zwischen Friedhofsgasse und Horstweg - Fahrradstr. für die Nebenfahrbahn sowie Radverkehrsführung auf der Fahrbahn stadteinwärts prüfen.
25	Heinrich-Mann-Allee zwischen Horstweg und Bahnübergang Rehbrücke - Radfahrstreifen auf der Fahrbahn beidseitig umsetzen
26	Horstweg zwischen Heinrich-Mann-Allee und Großbeerenstraße - Herstellung einer durchgängigen Radverkehrsanlage
28	Schulstraße, Benzstraße, Stahnsdorfer Straße - Fahrradstraßen sowie Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Durchgangsverkehrs prüfen
29	Alte Potsdamer Landstraße zwischen Bernhard-Beyer-Straße und Stahnsdorf - Ausbau des Weges zu einer Radschnellverbindung
30	Max-Eyth-Allee zwischen Lerchensteig und TÜV - Bau eines Geh- und Radwegs
31	Rückertstraße/ Lerchensteig zwischen Alte Rückertstraße und geplanten Sportplatz - Bau eines Geh- und Radwegs

8 Priorität I Maßnahmen an Kreuzungen

Nr.	Abschnitt/Lage/Anmerkungen
6	Rückertstraße/ Marquardter Chaussee – Radverkehrsführung auf der abknickenden Vorfahrtstraße für beide Fahrtrichtungen verbessern
12	Breite Straße/ Zeppelinstraße – Erstellung einer vertiefenden Untersuchung mit Variantenbetrachtung zum Kreuzungspunkt
14	Zeppelinstraße/ Luisenplatz – Markierung einer Radverkehrsfurt über die Straße Luisenplatz
16	Friedrich-Ebert-Straße/ Gutenbergstraße – Umgestaltung der Kreuzung zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs
20	Berliner Straße/ Nuthestraße/ Gutenbergstraße/ Behlertstraße – Radverkehrsführung im Kreuzungsbereich getrennt vom Fußgänger mit eigenen Radfurten
21	Lange Brücke/ Babelsberger Straße – Radverkehrsführung im Kreuzungsbereich getrennt vom Fußgänger und Prüfung der Aufstellbereiche
22	Leipziger Dreieck – Verbesserung der Radverkehrsführung und größere Aufstellbereiche am Leipziger Dreieck
27	Lutherplatz – Erneuerung der Sperrflächenmarkierung und Beobachtung des Verkehrsverhaltens. Ggf. weitere verkehrsorganisatorische oder bauliche Maßnahmen

Tabelle 3: Maßnahmen an Kreuzungen

9 Anhang

9.1 Karten

1. Zielnetz
2. Führungsformen
3. Oberfläche
4. Befahrbarkeit
5. Radbelastungsnetz
6. Touristische Radrouten
7. Priorität 1 - Maßnahmen
8. Übersichtskarte Maßnahmenbereiche




Radverkehrskonzept
Karte 1

Zielnetz

Routenkategorien

 Radschnellverbindung

 Hauptroute 1. Stufe

 Hauptroute 2. Stufe

 Grundnetz

 Bahnhof

 Stadtgrenze

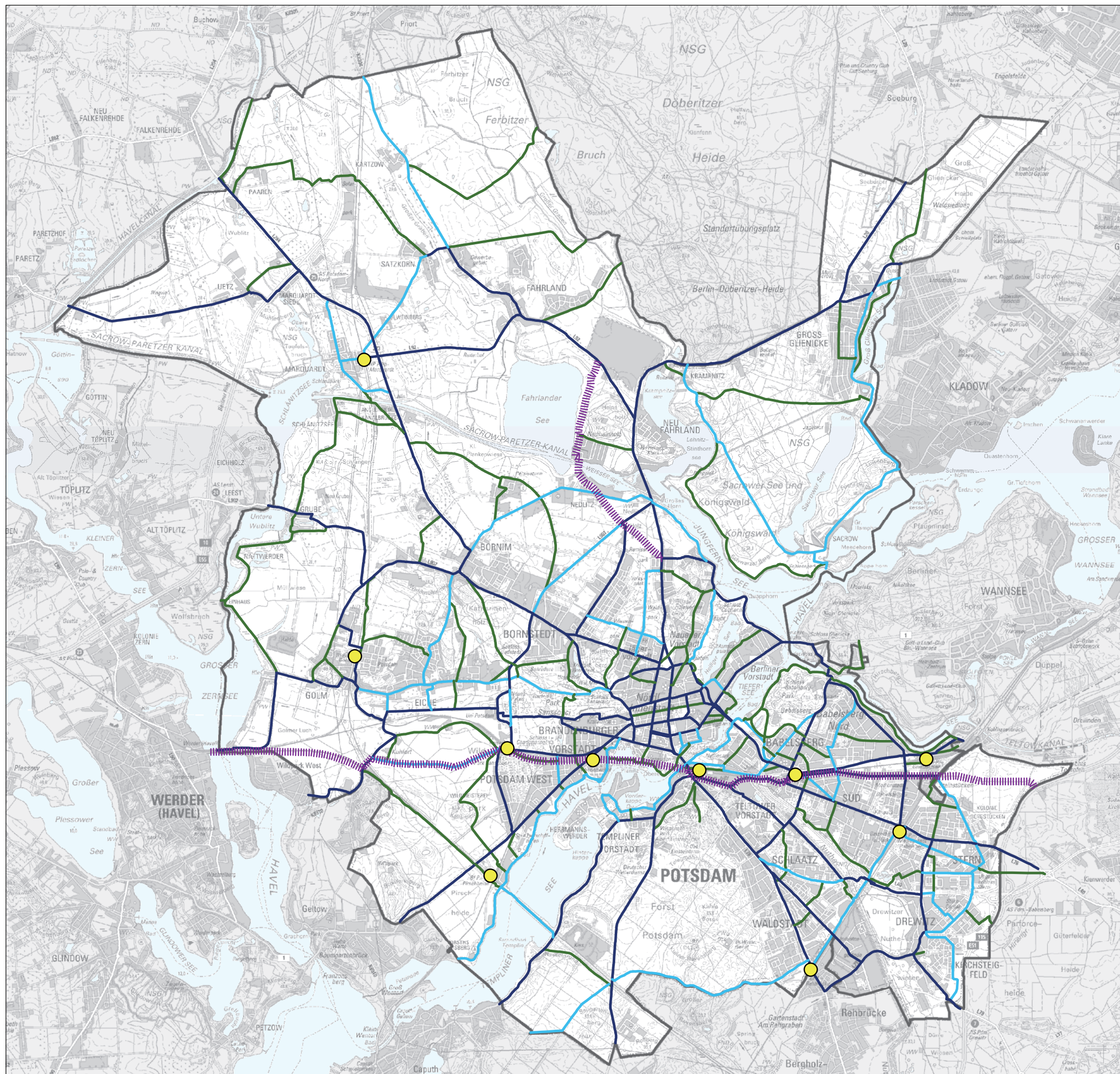


Plan wurde erstellt im Maßstab: 1:70.000

Kartengrundlage: TK 50 © GeoBasis-De/LGB 2017



Zielnetz
Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung
Bereich Verkehrsentwicklung
14461 Potsdam
E-Mail: Verkehrsentwicklung@Rathaus.Potsdam.de
www.potsdam.de/verkehrsentwicklung
Stand: 03.05.2017





Radverkehrskonzept

Karte 2

Bestand - Führungsform

-  gemeinsamer Geh- und Radweg
-  getrennter Geh- und Radweg
-  Radweg
-  Radfahrstreifen
-  Schutzstreifen
-  Mischverkehr
-  Fahrradstraße
-  anderer Radweg
-  freigegebener Gehweg
-  sonstiger Weg
-  Fähre
-  Stadtgrenze



Plan wurde erstellt im Maßstab: 1:70.000

Kartengrundlage: TK 50 © GeoBasis-De/LGB 2017



Führungsform








Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung
Bereich Verkehrsentwicklung
14461 Potsdam
E-Mail: Verkehrsentwicklung@Rathaus.Potsdam.de
www.potsdam.de/verkehrsentwicklung
Stand: 03.05.2017



Radverkehrskonzept

Karte 3

Bestand - Oberfläche

-  Asphalt
-  Betonpflaster
-  Kopfsteinpflaster
-  Betonplatten
-  wassergebundene Decke
-  unbefestigt
-  Stadtgrenze



Plan wurde erstellt im Maßstab: 1:70.000

Kartengrundlage: TK 50 © GeoBasis-De/LGB 2017







Oberfläche
Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung
Bereich Verkehrsentwicklung
14461 Potsdam
E-Mail: Verkehrsentwicklung@Rathaus.Potsdam.de
www.potsdam.de/verkehrsentwicklung
Stand: 03.05.2017



Radverkehrskonzept

Karte 4

Bestand - Befahrbarkeit

-  sehr gut
-  gut
-  leichte Mängel
-  schwere Mängel



Plan wurde erstellt im Maßstab: 1:70.000

Kartengrundlage: TK 50 © GeoBasis-De/LGB 2017



Befahrbarkeit

Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung
Bereich Verkehrsentwicklung
14461 Potsdam
E-Mail: Verkehrsentwicklung@Rathaus.Potsdam.de
www.potsdam.de/verkehrsentwicklung
Stand: 03.05.2017

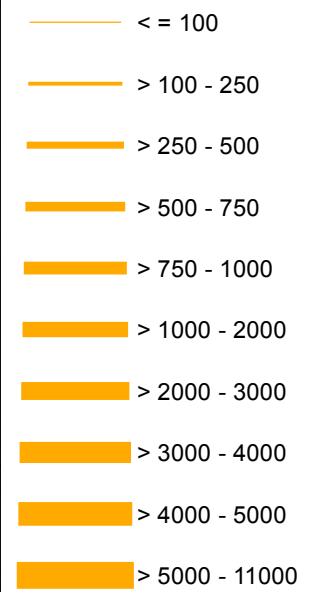


Radverkehrskonzept

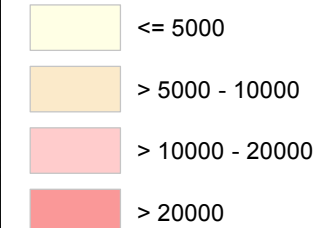
Karte 5.1

Bestand - Radbelastungsnetz

Radverkehrsmengen (24 Std.)



Einwohnerdichte (Einw./km²)



Stadtgrenze

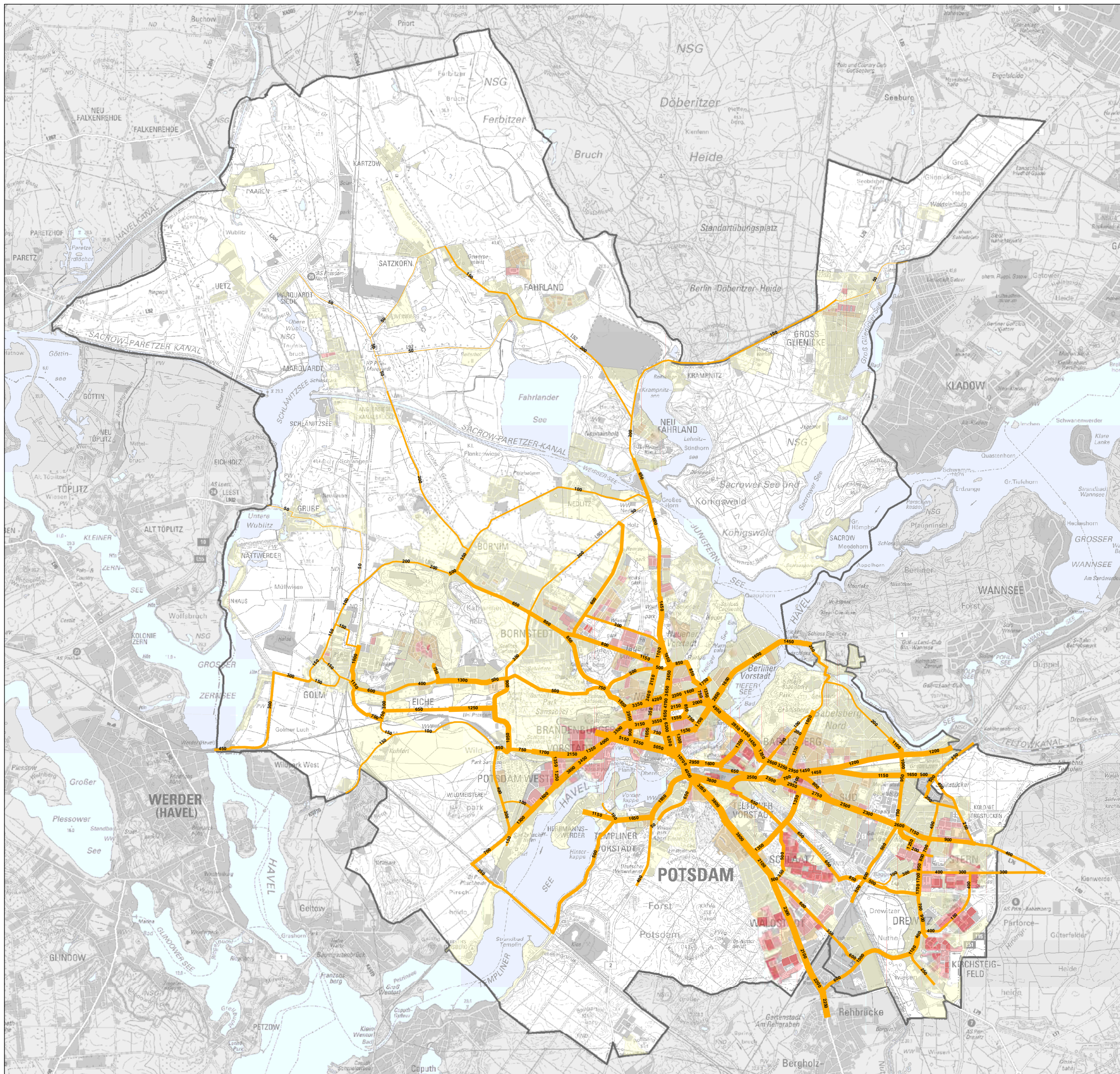


Plan wurde erstellt im Maßstab: 1:70.000

Kartengrundlage: TK 50 © GeoBasis-De/LGB 2017



Radbelastungsnetz
 Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung
 Bereich Verkehrsentwicklung
 14461 Potsdam
 E-Mail: Verkehrsentwicklung@Rathaus.Potsdam.de
www.potsdam.de/verkehrsentwicklung
 Stand: 03.05.2017



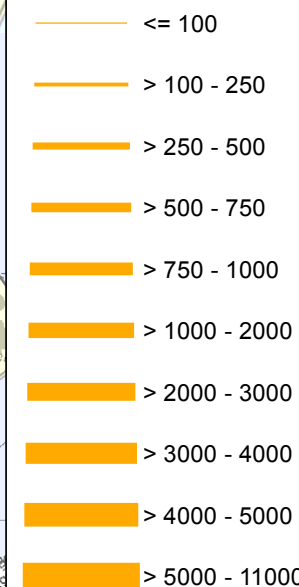


Radverkehrskonzept

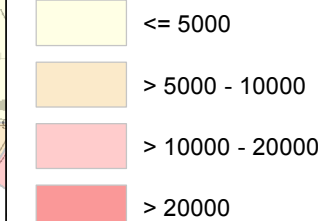
Karte 5.2

Bestand - Radbelastungsnetz -
Innenstadt

Radverkehrsmengen (24 Std.)

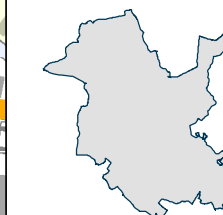


Einwohnerdichte (Einw./km²)



Plan wurde erstellt im Maßstab: 1:10.000

Kartengrundlage: TK 10 © GeoBasis-De/LGB 2017



Radbelastungsnetz
 Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung
 Bereich Verkehrsentwicklung
 14461 Potsdam
 E-Mail: Verkehrsentwicklung@Rathaus.Potsdam.de
www.potsdam.de/verkehrsentwicklung
 Stand: 03.05.2017













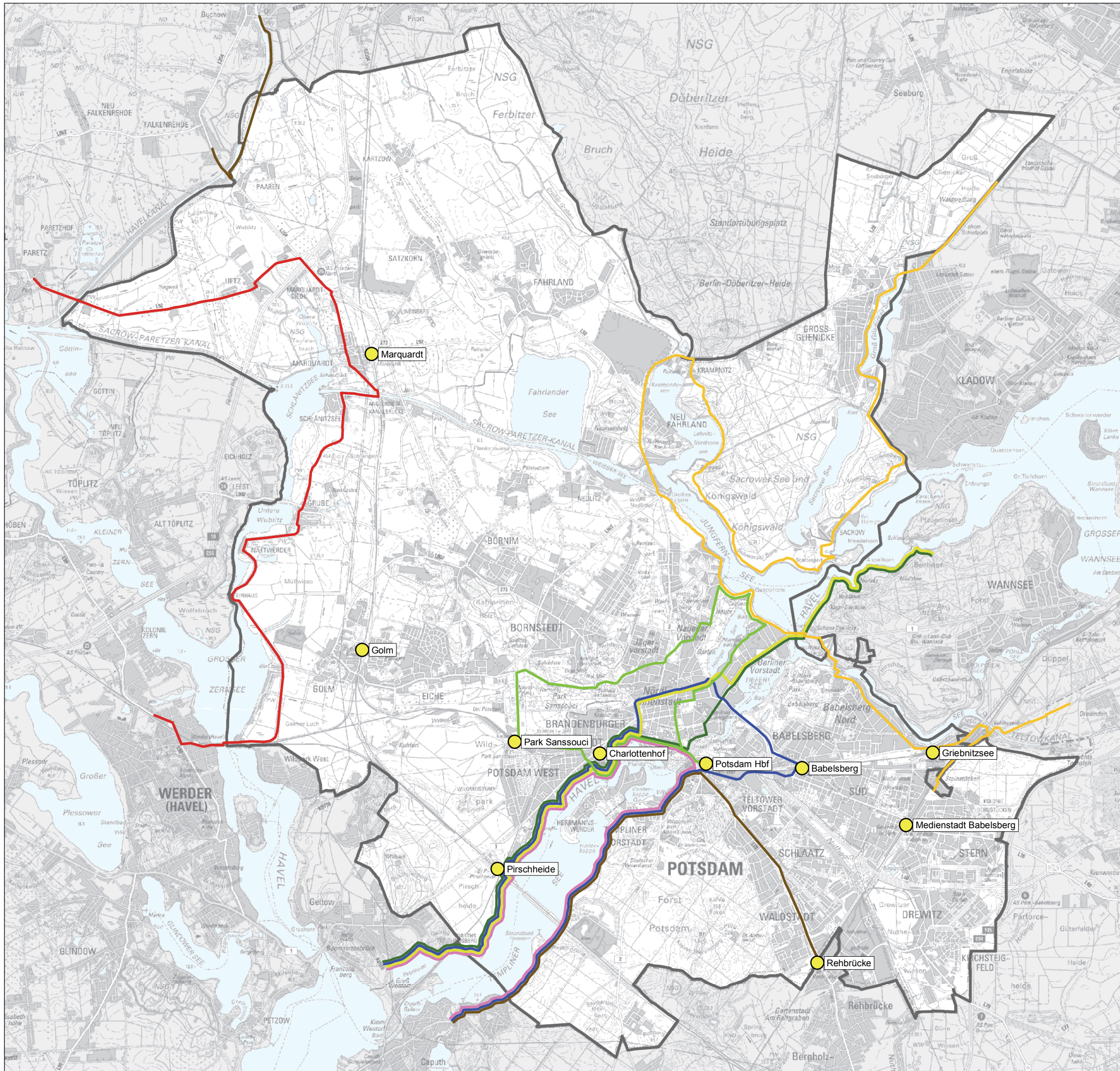


Radverkehrskonzept

Karte 6

Bestand - Touristische Radrouten

-  Europaradweg R1, D-Routen 3/11, Radweg Deutsche Einheit
-  Havelradweg
-  F1 Rund um die Potsdamer Havelseen
-  F3
-  Alter Fritz
-  Historische Stadtkerne Route 4
-  Berliner Mauerweg
-  Regionalparkroute "Rund um Berlin"
-  Bahnhof
-  Stadtgrenze



Plan wurde erstellt im Maßstab: 1:70.000

Kartengrundlage: TK 50 © GeoBasis-De/LGB 2017



Touristische Radrouten
 Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung
 Bereich Verkehrsentwicklung
 14461 Potsdam
 E-Mail: Verkehrsentwicklung@Rathaus.Potsdam.de
www.potsdam.de/verkehrsentwicklung
 Stand: 03.05.2017

Radverkehrskonzept

Karte 7

Priorität 1 - Maßnahmen

● Maßnahmen an Kreuzungen

Nr.	Abschnitt/Lage/Anmerkungen
6	Rückertstraße/ Marquardter Chaussee – Radverkehrsführung auf der abknickenden Vorfahrtstraße für beide Fahrrichtungen verbessern
12	Breite Straße/ Zepplinstraße – Erstellung einer vertiefenden Untersuchung mit Variantenbetrachtung zum Kreuzungspunkt
14	Zepplinstraße/ Luisenplatz – Markierung einer Radverkehrsfurt über die Straße Luisenplatz
16	Friedrich-Ebert-Straße/ Gutenbergstraße – Umgestaltung der Kreuzung zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs
20	Berliner Straße/ Nuthstraße/ Gutenbergstraße/ Behlerstraße – Radverkehrsführung im Kreuzungsbereich getrennt vom Fußgänger mit eigenen Radfuren
21	Lange Brücke/ Babelsberger Straße – Radverkehrsführung im Kreuzungsbereich getrennt vom Fußgänger und Prüfung der Aufstellbereiche
22	Leipziger Dreieck – Verbesserung der Radverkehrsführung und größere Aufstellbereiche am Leipziger Dreieck
27	Lutherplatz – Erneuerung der Sperflächenmarkierung und Beobachtung des Verkehrsverhaltens. Ggf. weitere verkehrsorganisatorische oder bauliche Maßnahmen

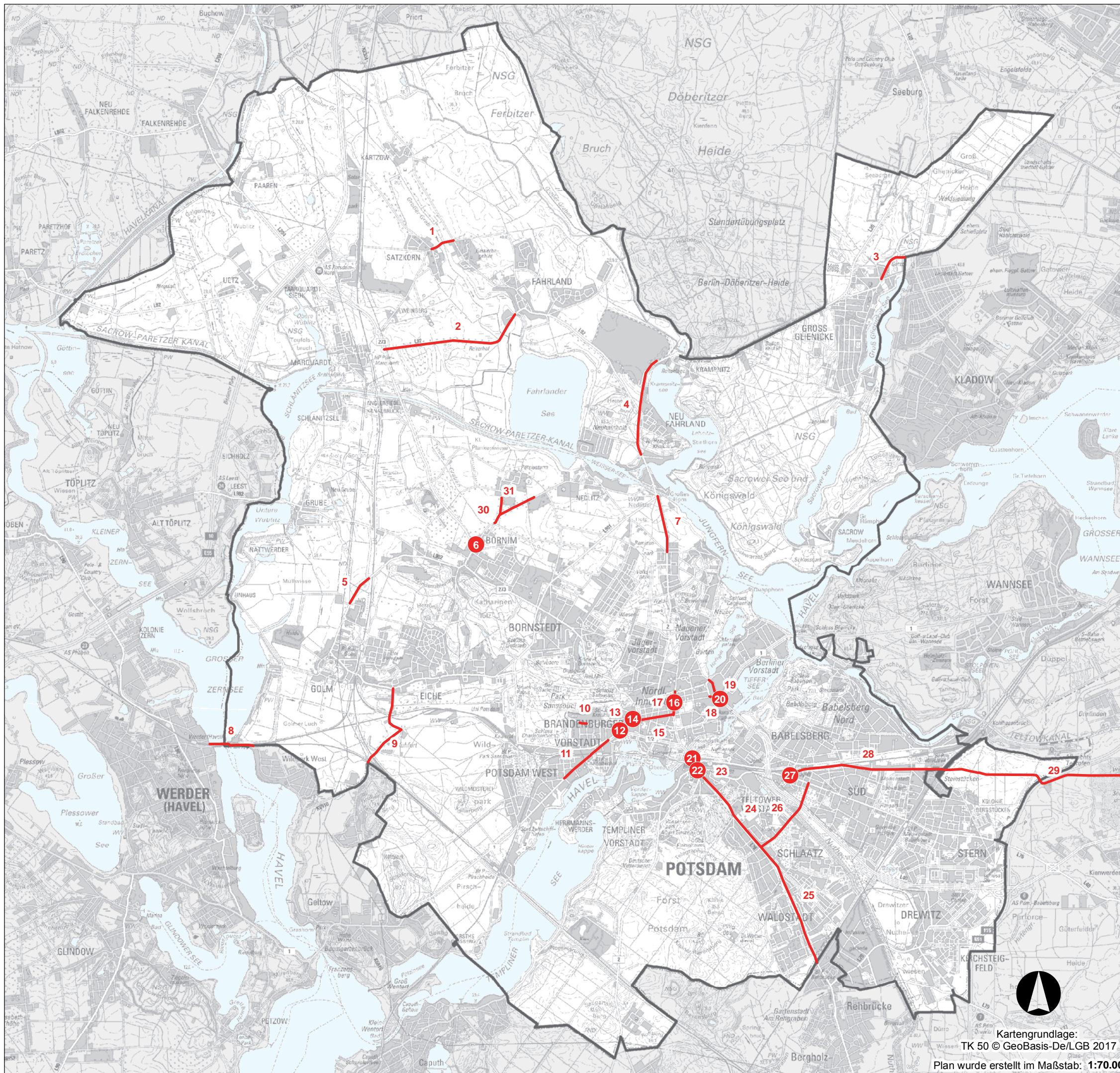
— Maßnahmen an Strecken

Nr.	Abschnitt/Lage/Anmerkungen
1	Ketziner Straße zwischen Straße des Friedens und Fahrländer Chaussee – Bau eines gemeinsamen Geh- und Radwegs
2	Marquardter Straße (L 92) zwischen Fahrland und der B 273 – Bau eines gemeinsamen Geh- und Radwegs (Aufgabe Landesbetrieb Straßenwesen)
3	Potsdamer Chaussee (B 2) zwischen Berlin und Groß Glienicke – Bau einer Radverkehrsanlage (Aufgabe Landesbetrieb Straßenwesen)
4	Tschudistraße Am Wieserand zwischen Rahweg und Ketziner Straße (Kramnitz) – gemeinsamer Geh- und Radweg mit der Straßenbahnverlängerung planen und umsetzen.
5	Bornimer Chaussee zwischen dem Wissenschaftspark und der Wublitzstraße – Bau einer Radverkehrsanlage
7	Nedlitzer Straße zwischen Amundsenstraße und Viereckremise – getrennter Radweg stadteinwärts auf der westlichen Fahrtrahenseite.
8	Brücke zwischen Werder und Potsdam – Bau einer Fußgänger- und Radfahrbrücke parallel der bestehenden Eisenbahnbrücke
9	Werderscher Damm/ Kuhforter Damm zwischen Bahnbrücke und Ortseingang Eiche – Herstellung eines gemeinsamen Geh- und Radwegs
10	Lennestraße zwischen C-von-Ossietzky-Straße und Anger – Kleinteilige Verbesserungsmaßnahme oder grundhaften Ausbau, um den Radverkehr auf der Fahrbahn zu ermöglichen.
11	Zepplinstraße zwischen Geschwister-Scholl-Straße und Kastanienallee – Radfahrstreifen stadtauswärts notwendig.
13	Zepplinstraße zwischen Luisenplatz und Breite Straße – Verbreiterung der Radverkehrsanlagen in beiden Fahrrichtungen notwendig
15	Charlottenstraße zwischen Friedrich-Ebert-Str. und Schopenhauerstraße – Markierung von Schutzstreifen prüfen
17	Friedrich-Ebert-Straße zwischen Kurfürstenstraße und Charlottenstraße – Herausnahme der parkenden Fahrzeuge
18	Gutenbergstraße/ Hans-Thoma-Straße – Untersuchung zur jetzigen Radverkehrsführung mit der Verdeutlichung des Einrichtungsverkehrs sowie die Errichtung eines Zweirichtungsradwegs mit Bewertung zur Verkehrssicherheit
19	Behlerstraße zwischen Berliner Str. und Kurfürstenstraße – Markierung eines Schutzstreifens in Fahrtrichtung Norden
23	Heinrich-Mann-Allee zwischen dem Tramabzweig zum Hof und Friedhofsgasse – Fahrbahnverbreiterung und Anlage eines Radfahrstreifens
24	Heinrich-Mann-Allee zwischen Friedhofsgasse und Horstweg – Fahrradstr. für die Nebenfahrbahn sowie Radverkehrsführung auf der Fahrbahn stadteinwärts prüfen.
25	Heinrich-Mann-Allee zwischen Horstweg und Bahnübergang Rehbrücke – Radfahrstreifen auf der Fahrbahn beidseitig umsetzen
26	Horstweg zwischen Heinrich-Mann-Allee und Großbeerenstraße – Herstellung einer durchgängigen Radverkehrsanlage
28	Schulstraße, Benzstraße, Stahnsdorfer Straße – Fahrradstraßen sowie Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Durchgangsverkehrs prüfen
29	Alte Potsdamer Landstraße zwischen Bernhard-Beyer-Straße und Stahnsdorf – Ausbau des Weges zu einer Radschnellverbindung
30	Max-Eyth-Allee zwischen Lerchensteig und TÜV – Bau eines Geh- und Radwegs
31	Rückertstraße/ Lerchensteig zwischen Alte Rückertstraße und geplanten Sportplatz – Bau eines Geh- und Radwegs

▭ Stadtgrenze



Maßnahmen
 Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung
 Bereich Verkehrsentwicklung
 14461 Potsdam
 E-Mail: Verkehrsentwicklung@Rathaus.Potsdam.de
www.potsdam.de/verkehrsentwicklung
 Stand: 03.05.2017






Radverkehrskonzept

Karte 8

Bereiche

 Bereichsgrenze

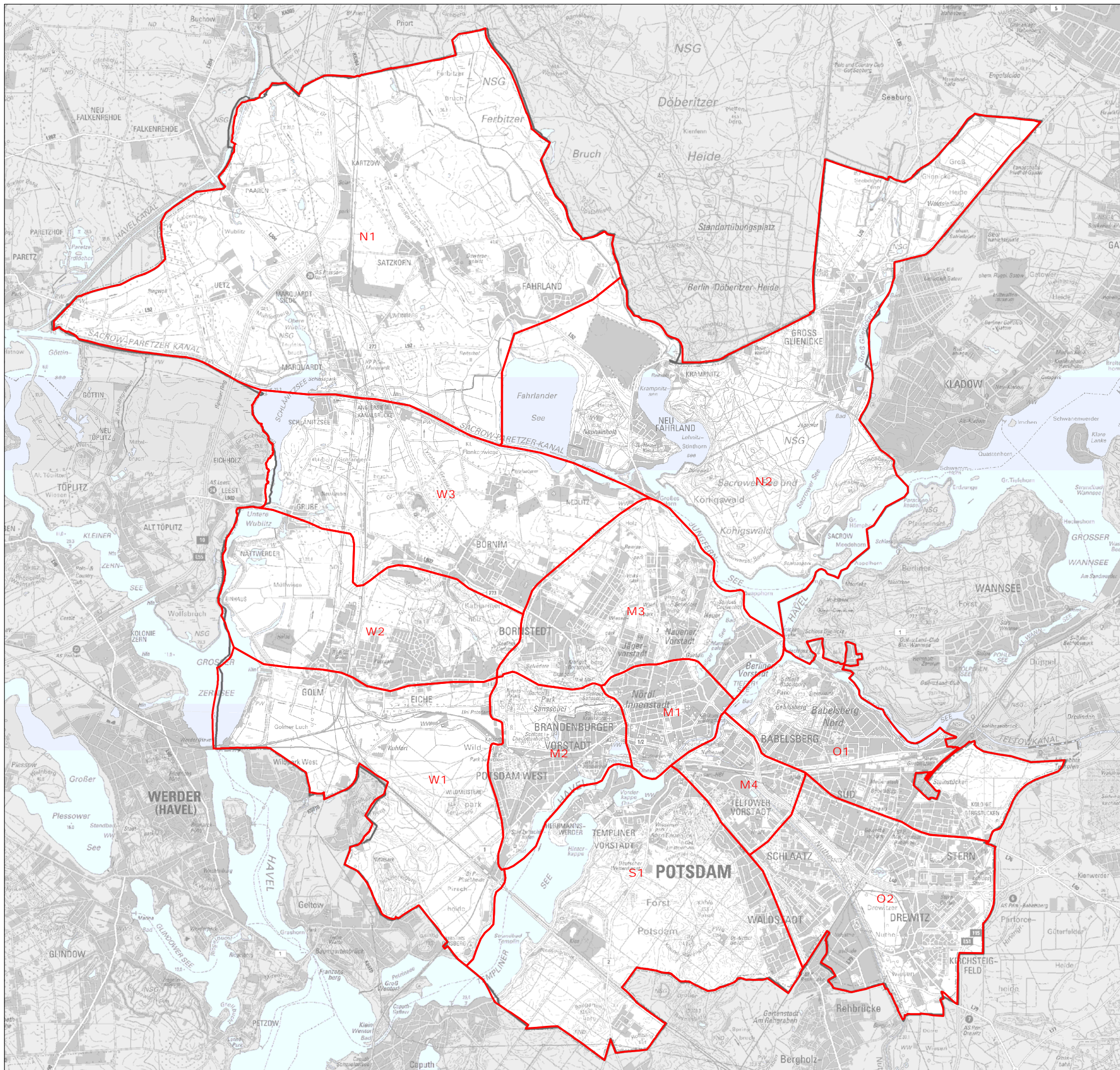


Plan wurde erstellt im Maßstab: 1:70.000

Kartengrundlage: TK 50 © GeoBasis-De/LGB 2017

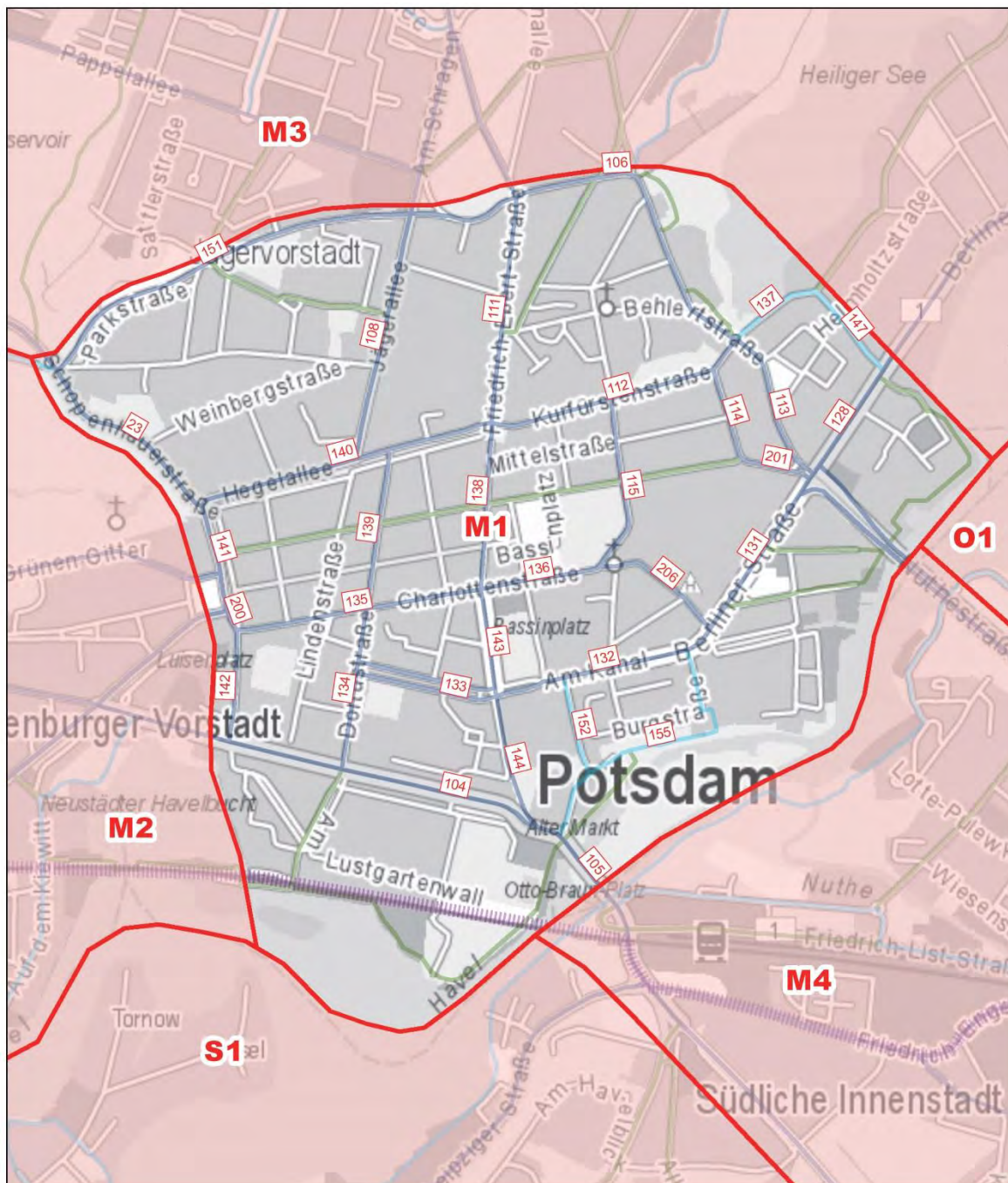


Bereiche
Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung
Bereich Verkehrsentwicklung
14461 Potsdam
E-Mail: Verkehrsentwicklung@Rathaus.Potsdam.de
www.potsdam.de/verkehrsentwicklung
Stand: 03.05.2017



10 Maßnahmensteckbriefe zur Weiterentwicklung des Zielnetzes

10.1.1 Bereich M 1



Zielnetz

- Radschnellverbindung
- Hauptroute 2. Stufe
- Hauptroute 1. Stufe
- Grundnetz



1:17.100

Kartengrundlage:
WebAtlas © GeoBasis-De/LGB 2017

Schopenhauerstraße		Bereich: M1	
zwischen Zur Historischen Mühle/ Voltaireweg und Hegelallee		Abschnittsnummer: 23	
Lage: innerorts, teilweise angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 535 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	1810	
	Schwerverkehrsanteil	5,8 %	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	IV	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	getrennter Geh- und Radweg im Einrichtungsverkehr für beide Fahrtrichtungen	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	1,0 - 2,0	
	Benutzungspflicht	ja	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	fast durchgehend erfüllt	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	getrennter Geh- und Radweg	
	Argumentation nach ERA	-	
	Maßnahmen	Verbreiterung getrennter Geh- und Radweg in den Engstellenbereichen.	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität III	Punkte 3 2 0 5

Breite Straße		Bereich: M1									
zwischen Dortustraße und Humboldtstraße		Abschnittsnummer: 104									
Lage: innerorts, angebaut Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe Länge: 595 m											
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	4920									
	Schwerverkehrsanteil	3,7 %									
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken									
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h									
	Belastungsbereich nach ERA	IV									
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	getrennter Geh- und Radweg beidseitig zwischen Dortustraße und Schlossstraße, 4,50 m – 6,00 m gemeinsamer Geh- und Radweg/ Zweirichtungsverkehr im Bereich des Landtags, 2,50 m - 4,50 m gemeinsamer Geh- und Radweg im Bereich des Hotels									
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	2									
	Benutzungspflicht	ja									
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	nein									
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)									
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Getrennter Geh- und Radweg									
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich IV ist eine Trennung vom Kfz-Verkehr erforderlich.									
	Maßnahmen	Maßnahmen der Sicherheitsbetrachtung umsetzen. Aufweitung der Furt an der Ampel Filmmuseum über die Breite Straße.									
	Kommentar	Die Sicherheitsbetrachtung wurde unter der DS.-NR 16/SVV/0699 der SVV vorgestellt.									
	Priorität bezüglich der Umsetzung	<table border="1"> <tr> <td>Kriterien</td> <td>Punkte</td> </tr> <tr> <td>Hauptroute 1. Stufe</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Bewertung Bestand:</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Verkehrssicherheit:</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Priorität II</td> <td>6</td> </tr> </table>	Kriterien	Punkte	Hauptroute 1. Stufe	3	Bewertung Bestand:	1	Verkehrssicherheit:	2	Priorität II
Kriterien	Punkte										
Hauptroute 1. Stufe	3										
Bewertung Bestand:	1										
Verkehrssicherheit:	2										
Priorität II	6										

Lange Brücke/ Breite Straße		Bereich: M1	
zwischen Babelsberger Straße und Humboldtstraße		Abschnittsnummer: 105	
Lage: innerorts, angebaut Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe Länge: 236 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	5350	
	Schwerverkehrsanteil	4,1 %	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	IV	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	straßenbegleitender getrennter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr (nordöstliche Straßenseite) und zusätzlich Einrichtungsradweg auf der südwestlichen Seite	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	Stadteinwärts: 2,80 Radweg auf der Langen Brücke Stadtauswärts: 1,50 Einrichtungsradweg auf der Langen Brücke	
	Benutzungspflicht	ja	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	ja	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Bestand belassen	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich IV ist eine Trennung vom Kfz-Verkehr notwendig.	
	Maßnahmen	Prüfung, ob die Geschwindigkeit des Radverkehrs von der Langen Brücke in Fahrtichtung Innenstadt reduziert werden kann. Betrachtung der Unfallentwicklung	
	Kommentar	Umbau an der Kreuzung Lange Brücke/ Humboldtstraße vorgesehen, wobei der Radfahrende in diesem Bereich vom Fußgänger getrennt geführt wird.	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität II	Punkte 3 1 2 6

Alleestraße/ Am Neuen Garten		Bereich: M1									
zwischen Jägerallee und Kurfürstenstraße/Mangerstraße		Abschnittsnummer: 106									
Lage: innerorts, angebaut Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe Länge: 1.124 m											
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	2600									
	Schwerverkehrsanteil	4,7 %									
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken									
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h									
	Belastungsbereich nach ERA	IV									
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Schutzstreifen, im Straßenraum, Einrichtungsverkehr (Anlagen für beide Fahrrichtungen vorhanden)									
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	1,3									
	Benutzungspflicht	nein									
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-									
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)									
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Schutzstreifen									
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich IV ist eine Trennung zwischen Rad- und Kfz-Verkehr empfohlen.									
	Maßnahmen	-									
	Kommentar	Schutzstreifen erfüllen die Mindestbreiten nach ERA. Radfahrstreifen oder getrennter Geh- und Radweg mit Eingriff in Privateigentum möglich.									
	Priorität bezüglich der Umsetzung	<table border="0"> <tr> <td>Kriterien</td> <td>Punkte</td> </tr> <tr> <td>Hauptroute 1. Stufe</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Bewertung Bestand:</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Verkehrssicherheit:</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Priorität III</td> <td>4</td> </tr> </table>	Kriterien	Punkte	Hauptroute 1. Stufe	3	Bewertung Bestand:	1	Verkehrssicherheit:	0	Priorität III
Kriterien	Punkte										
Hauptroute 1. Stufe	3										
Bewertung Bestand:	1										
Verkehrssicherheit:	0										
Priorität III	4										

Jägerallee		Bereich: M1	
zwischen Voltaireweg/ Reiterweg und Hegelallee		Abschnittsnummer: 108	
Lage: innerorts, angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 653 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	1280	
	Schwerverkehrsanteil	4,8 %	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	III	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Schutzstreifen, im Straßenraum, Einrichtungsverkehr	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	1,50 Schutzstreifen, 1,25 in Kreuzungsbereichen	
	Benutzungspflicht	nein	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Schutzstreifen	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich III kann eine Benutzungspflicht sinngemäß sein. Bei einer übersichtlichen Linienführung können aber auch Schutzstreifen verwendet werden. Der Seitenraum ist für eine benutzungspflichtige Führung nicht geeignet	
	Maßnahmen	Unfälle an der Kreuzung Jägerallee/ Hegelallee weiter beobachten.	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Keine Maßnahmen	Punkte 3 0 0 3

Friedrich-Ebert-Straße		Bereich: M1	
zwischen Alleestraße und Kurfürstenstraße		Abschnittsnummer: 111	
Lage: innerorts Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe Länge: 589 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	650	
	Schwerverkehrsanteil	4,6 %	
	Fahrbahnparken	abschnittsweise	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	II	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Schutzstreifen beidseitig	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	1,5	
	Benutzungspflicht	-	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Schutzstreifen als Führungsform	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich II sind Schutzstreifen bei geeigneten Fahrbahnbreiten sinnvoll.	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	grundhafter Umbau 2013	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Keine Maßnahmen	Punkte 3 0 0 3

Kurfürstenstraße		Bereich: M1									
zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Behlertstraße		Abschnittsnummer: 112									
Lage: innerorts, angebaut Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe Länge: 695 m											
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	1400									
	Schwerverkehrsanteil	2,4 %									
	Fahrbahnparken	abschnittsweise									
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h									
	Belastungsbereich nach ERA	III									
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Schutzstreifen stadtauswärts, getrennter Geh- und Radweg stadteinwärts									
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	1,10 - 1,60 Schutzstreifen 1,00 - 1,80 getrennter Geh- und Radweg									
	Benutzungspflicht	teilweise									
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	nur abschnittsweise									
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015) aber viele Falschfahrer im Bereich der Schulen									
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Führung auf der Fahrbahn mit Schutzstreifen									
	Argumentation nach ERA	Radfahrstreifen oder Schutzstreifen									
	Maßnahmen	Im Abschnitt zwischen Nauener Tor und Hebbelstraße stadtauswärts Radfahrstreifen prüfen bei Wegfall des Fahrbahnparkens. Zusätzlich an der Kreuzung Kurfürstenstraße/ Hebbelstraße den Radverkehr vor der Kreuzung auf Fahrbahnniveau führen (sog. Brisos-Lösung).									
	Kommentar	Nördlicher Radweg teilweise durch abgestellte Fahrräder eingeschränkt.									
	Priorität bezüglich der Umsetzung	<table border="1"> <tr> <td>Kriterien</td> <td>Punkte</td> </tr> <tr> <td>Hauptroute 1. Stufe</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Bewertung Bestand:</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Verkehrssicherheit:</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Priorität II</td> <td>7</td> </tr> </table>	Kriterien	Punkte	Hauptroute 1. Stufe	3	Bewertung Bestand:	2	Verkehrssicherheit:	2	Priorität II
Kriterien	Punkte										
Hauptroute 1. Stufe	3										
Bewertung Bestand:	2										
Verkehrssicherheit:	2										
Priorität II	7										

Behlertstraße		Bereich: M1	
zwischen Kurfürstenstraße/Mangerstraße und Berliner Straße		Abschnittsnummer: 113	
Lage: innerorts, angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 419 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	2240	
	Schwerverkehrsanteil	3,8 %	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	IV	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr im Straßenraum oder Nutzung des Seitenstreifens	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	0,90 - 1,40 (Seitenstreifen!)	
	Benutzungspflicht	nein	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	nein	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015), jedoch geringer Abstand zwischen Radfahrern und Kfz-Verkehr	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Schutzstreifen in Richtung Norden	
	Argumentation nach ERA	Benutzungspflicht ist in Belastungsbereich IV notwendig.	
	Maßnahmen	Markierung von Schutzstreifen und punktuelle Verbreiterung der Fahrbahn.	
	Kommentar	-	
		Kriterien	Punkte
	Hauptroute 1. Stufe	3	
	Bewertung Bestand:	3	
	Verkehrssicherheit:	2	
	Priorität I	8	
	Priorität bezüglich der Umsetzung		

Hans-Thoma-Straße		Bereich: M1	
zwischen Kurfürstenstraße und Gutenbergstraße		Abschnittsnummer: 114	
Lage: innerorts, angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 238 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	1760	
	Schwerverkehrsanteil	3,5 %	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	II	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Radweg	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	0,8 – 1,30	
	Benutzungspflicht	ja	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	nein	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Schutzstreifen und anderer Radweg in Richtung Süden	
	Argumentation nach ERA	Mischverkehr ohne Radverkehrsanlage ist aufgrund der Belastungszahlen problematisch.	
	Maßnahmen	Prüfung von Schutzstreifen ggf. unter Rückbau des vorhandenen zu schmalen Radwegs.	
	Kommentar	Einbahnstraße	
		Kriterien	Punkte
	Hauptroute 1. Stufe	3	
Priorität bezüglich der Umsetzung	Bewertung Bestand:	2	
	Verkehrssicherheit:	0	
	Priorität III	5	

Hebbelstraße		Bereich: M1	
zwischen Kurfürstenstraße und Charlottenstraße		Abschnittsnummer: 115	
Lage: innerorts, teilweise angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 460 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	820	
	Schwerverkehrsanteil	2,4 %	
	Fahrbahnparken	abschnittsweise	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	II	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Schutzstreifen beidseitig, teilweise Radfahrstreifen	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	1,6	
	Benutzungspflicht	nein	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Schutzstreifen	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich II können Schutzstreifen sinngemäß sein.	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Keine Maßnahmen	Punkte 3 0 0 3

Berliner Straße		Bereich: M1	
zwischen Nuthestraße/Gutenbergstraße und Otto-Nagel-Straße		Abschnittsnummer: 128	
Lage: innerorts, angebaut Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe Länge: 326 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	1660	
	Schwerverkehrsanteil	3 %	
	Fahrbahnparken	einseitig an der Nebenfahrbahn	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	III	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	getrennter Geh- und Radweg (stadteinwärts) Fahrradstraße (stadtauswärts)	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	2,00 südlich Schiffbauergasse Radweg 1,50 getrennter Geh- und Radweg	
	Benutzungspflicht	ja	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	ja	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Fahrradstraße/ Radweg stadtauswärts Getrennter Geh- und Radweg stadteinwärts	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich III kann eine Benutzungspflicht sinnvoll sein. Auf lange Sicht sind die Breiten des getrennten Geh- und Radweges zu erhöhen, da diese heute nur den Anforderungen der StVO entsprechen.	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	Die Benutzungspflicht des Radwegs stadteinwärts wird aufgehoben sobald die Ampeln an der Kreuzung Berliner Straße/ Nuthetstraße den Radfahrer berücksichtigen. Nebenfahrbahn-Stadtauswärts	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität III	Punkte 3 1 0 4

Berliner Straße		Bereich: M1	
zwischen Charlottenstraße und Gutenbergstraße/ Nuthestraße		Abschnittsnummer: 131	
Lage: innerorts, angebaut Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe Länge: 482 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	1860	
	Schwerverkehrsanteil	2,5 %	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	IV	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	stadteinwärts teilweise getrennter Geh- und Radweg oder nicht benutzungspflichtiger Radweg, straßenbegleitend	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	1,20 - 1,50	
	Benutzungspflicht	teilweise	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	abschnittsweise	
Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015) aber in den Mischverkehrsbereichen sowie auf der schmalen Furten über die Berliner Straße besteht Konfliktpotential zwischen Fußgängern und Radfahrern		
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Getrennter Geh- und Radweg	
	Argumentation nach ERA	Bei Straßenumbau die Regelbreite von 2,00 m her- stellen.	
	Maßnahmen	Herstellung von Radverkehrsfurten im Kreuzungsbereich Nuthestraße/ Berliner Straße einschließlich der Signalisierung. Umbau der Mischverkehrsflächen im Kreuzungsbereich in getrennte Geh- und Radwege.	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität II	Punkte 3 2 2 7

Am Kanal		Bereich: M1
zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Charlottenstraße		Abschnittsnummer: 132
Lage: innerorts, angebaut Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe Länge: 592 m		
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	950
	Schwerverkehrsanteil	2,4 %
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h
	Belastungsbereich nach ERA	II
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Schutzstreifen, im Straßenraum, Einrichtungsverkehr (Anlagen für beide Fahrrichtungen vorhanden)
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	1,10 - 1,50
	Benutzungspflicht	nein
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Schutzstreifen
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich II sind Schutzstreifen eine zu empfehlende Führungsform.
	Maßnahmen	An den Engstellen Verbreiterung der Fahrbahn zur durchgängigen Markierung von Schutzstreifen.
	Kommentar	Umsetzung sehr kostenaufwendig, da für eine Verbreiterung Oberleitungsmasten der Tram versetzt oder Hochbeete umgebaut werden müssen. Langfristig Herstellung des Stadtkanals mit Straßenumbau angedacht.
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität III

Yorckstraße		Bereich: M1	
zwischen Dortustraße und Friedrich-Ebert-Straße		Abschnittsnummer: 133	
Lage: innerorts, angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 738 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	1450	
	Schwerverkehrsanteil	3,6 %	
	Fahrbahnparken	durchgehend	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	II	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Schutzstreifen beidseitig, In Richtung Westen zu Beginn Radfahrstreifen	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	2	
	Benutzungspflicht	teilweise	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	ja	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Schutzstreifen	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich II sind Schutzstreifen eine zu empfehlende Führungsform.	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Keine Maßnahmen	Punkte 3 0 0 3

Dortustraße		Bereich: M1									
zwischen Breite Straße und Charlottenstraße		Abschnittsnummer: 134									
Lage: innerorts, angebaut Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe Länge: 421 m											
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	1090									
	Schwerverkehrsanteil	4,8 %									
	Fahrbahnparken	durchgehend									
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	Breite Straße - Yorckstr. 30 km/h, Yorckstr. - Charlottenstr. 50 km/h									
	Belastungsbereich nach ERA	II									
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	getrennter Geh- und Radweg zw. Breite Straße und Spornstraße in Fahrtrichtung Nord; Schutzstreifen beidseitig im Straßenraum zw. Charlottenstraße und Spornstraße, teilweise unterbrochen im Kreuzungsbereich Yorckstraße, Einrichtungsverkehr									
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	1,50 - 1,60									
	Benutzungspflicht	teilweise									
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	getrennter Geh- und Radweg: ja									
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)									
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Schutzstreifen									
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich II sind Schutzstreifen eine zu empfehlende Führungsform.									
	Maßnahmen	Durchgängige Führung des Radverkehrs auch im Kreuzungsbereich Breite Str./ Dortustr. prüfen.									
	Kommentar	Es bestehen Umbaupläne für die Errichtung des Stadtkanals, die einen grundhaften Neubau der Fahrbahn auf der Ostseite vorsehen.									
	Priorität bezüglich der Umsetzung	<table border="1"> <tr> <td>Kriterien</td> <td>Punkte</td> </tr> <tr> <td>Hauptroute 1. Stufe</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Bewertung Bestand:</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Verkehrssicherheit:</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Priorität II</td> <td>6</td> </tr> </table>	Kriterien	Punkte	Hauptroute 1. Stufe	3	Bewertung Bestand:	3	Verkehrssicherheit:	0	Priorität II
Kriterien	Punkte										
Hauptroute 1. Stufe	3										
Bewertung Bestand:	3										
Verkehrssicherheit:	0										
Priorität II	6										

Charlottenstraße		Bereich: M1	
zwischen Schopenhauerstraße und Friedrich-Ebert-Straße		Abschnittsnummer: 135	
Lage: innerorts, angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 642 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	500	
	Schwerverkehrsanteil	9 %	
	Fahrbahnparken	abschnittsweise	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	II	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr im Straßenraum	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	-	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015), aber enger Verkehrsraum zwischen parkenden Fahrzeugen und Tramgleisen, ähnlicher der Friedrich-Ebert-Straße		
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Schutzstreifen	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich II sind Schutzstreifen eine zu empfehlende Führungsform.	
	Maßnahmen	Die Fahrbahnbreite nach dem Umbau prüfen und bei ausreichend Fläche die Markierung von Schutzstreifen erwägen.	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität I	Punkte 3 3 2 8

Charlottenstraße		Bereich: M1	
zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Französische Straße		Abschnittsnummer: 136	
Lage: innerorts, angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 316 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	360	
	Schwerverkehrsanteil	4,2 %	
	Fahrbahnparken	beidseitig	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr im Straßenraum	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	-	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Schutzstreifen	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I kann der Schutzstreifen eine mögliche Führungsform sein, um ausreichenden Abstand zu parkenden Fahrzeugen zu halten.	
	Maßnahmen	Schutzstreifen, außer in dem Bereich der Touristenbusparkplätze.	
	Kommentar	Teilweise bereits umgesetzt	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität II	Punkte 3 3 0 6

Mangerstraße		Bereich: M1	
zwischen Behlertstraße und Otto-Nagel-Straße		Abschnittsnummer: 137	
Lage: innerorts Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe Länge: 246 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	167	
	Schwerverkehrsanteil	0%	
	Fahrbahnparken	beidseitig	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	nein	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischverkehr zu empfehlen.	
	Maßnahmen	Herausnahme einzelner parkender Fahrzeuge prüfen, damit Ausweichstellen auf der engen Fahrbahn geschaffen werden.	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 2. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Keine Maßnahmen	Punkte 2 0 0 2

Friedrich-Ebert-Straße		Bereich: M1	
zwischen Kurfürstenstraße und Charlottenstraße		Abschnittsnummer: 138	
Lage: innerorts, angebaut Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe Länge: 432 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	310	
	Schwerverkehrsanteil	9,7 %	
	Fahrbahnparken	zwischen Mittelstraße und Charlottenstraße	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	I bis II	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr im Straßenraum	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	-	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	Präventionsbereich, da Häufung von Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich II kann Mischverkehr eine mögliche Führungsform sein, wenn die Straßenbreiten geeignet und die Linienführung geradlinig ist. Die Breitenanforderungen für Mischverkehr sind zu überprüfen, da auch die Straßenbahn zu berücksichtigen ist.	
	Maßnahmen	Prüfung, ob geschnittenes Pflaster für die Nord-Süd-Querung des Nauener Tors eingebaut werden kann. Das Parken am Fahrbahnrand ist einzuschränken oder gänzlich verbieten aufgrund von Unfallhäufung; Abhängung der westl. Gutenbergstraße.	
	Kommentar	Im Innenstadtverkehrskonzept werden die beiden oben genannten Maßnahmen geprüft.	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität I	Punkte 3 1 4 8

Dortustraße		Bereich: M1	
zwischen Charlottenstraße und Hegelallee		Abschnittsnummer: 139	
Lage: innerorts, angebaut Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe Länge: 417 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	172	
	Schwerverkehrsanteil	nur Lieferverkehr für die Anlieger	
	Fahrbahnparken	durchgehend	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr im Straßenraum	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	-	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015) aber Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern, die aufgrund des schlechten Pflasters auf die Gehwege ausweichen		
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischverkehr zu empfehlen. In Tempo-30-Zonen sind benutzungspflichtige Radwege auszuschließen. Die Belastungszahlen und Fahrbahnbreiten machen Mischverkehr möglich.	
	Maßnahmen	Prüfung von geeineten Maßnahmen, um das Radfahren auf der Fahrbahn zu ermöglichen (z.B. geschnittenes Pflaster an den Fahrbahnrandern).	
	Kommentar	Die Dortustraße ist im Kreuzungsbereich mit der Brandenburger Straße eine Fußgängerzone.	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität II	Punkte 3 2 2 7

Hegelallee		Bereich: M1
zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Schopenhauerstraße		Abschnittsnummer: 140
Lage: innerorts, angebaut Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe Länge: 786 m		
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	1280
	Schwerverkehrsanteil	4,2 %
	Fahrbahnparken	nur auf der Nebenfahrbahn zulässig
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h
	Belastungsbereich nach ERA	III
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	getrennter Rad- und Fußweg, im Einrichtungsverkehr, Radfahren auf der Mittelpromenade der Hegelallee in beiden Fahrrichtungen zulässig
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	getrennter Geh- und Radweg: 1,50 Mittelpromenade: 5,0
	Benutzungspflicht	ja
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	ja
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015) aber im Radsicherheitskonzept 2008-2010 ein auffälliger Bereich
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	auf Mittelpromenade wie im Bestand getrennter Geh- und Radweg (in Fahrrichtung Westen)
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich III kann eine Trennung zwischen motorisiertem Verkehr und Radverkehr sinngemäß sein. Der getrennte Geh- und Radweg sollte eine Breite von 2,00m haben.
	Maßnahmen	Beobachtung der Unfallentwicklung und ggf. Kreuzungsumbau Hegelallee/Jägerallee wie im Radsicherheitskonzept dargestellt.
	Kommentar	Beobachtung der Unfallentwicklung und ggf. Kreuzungsumbau Hegelallee/Jägerallee wie im Radsicherheitskonzept dargestellt.
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität II

Schopenhauerstraße		Bereich: M1	
zwischen Hegelallee und Brandenburger Tor		Abschnittsnummer: 141	
Lage: innerorts, angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 230 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	1280	
	Schwerverkehrsanteil	4,5 %	
	Fahrbahnparken	-	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	IV	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mittelpromenade lässt Radverkehr im Zweirichtungsverkehr zu und zusätzlicher Einrichtungsradweg in Fahrtrichtung Süd.	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	getrennter Geh- und Radweg: 1,50 Boulevard: 5,0 Luisenplatz und Vorplatz Brandenburger Tor: Platzsituation	
	Benutzungspflicht	nur für den getrennten Geh- und Radweg	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	ja	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015) aber Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern im Furtbereich Brandenburger Tor bei der Querung der Schopenhauerstraße	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mittelpromenade Schopenhauerstraße wie im Bestand belassen. getrennter Geh- und Radweg in Fahrtrichtung Süden	
	Argumentation nach ERA	-	
	Maßnahmen	Bordabsenkung im ganzen Bereich der Fußgänger- und Radfurten am Brandenburger Tor sowie Verbesserungen an der Furtmarkierung prüfen.	
	Kommentar	-	
		Kriterien	Punkte
	Hauptroute 1. Stufe	3	
	Bewertung Bestand:	0	
	Verkehrssicherheit:	2	
	Priorität III	5	
	Priorität bezüglich der Umsetzung		

Schopenhauerstraße		Bereich: M1	
zwischen Charlottenstraße und Breite Straße		Abschnittsnummer: 142	
Lage: innerorts, angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 291 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	510	
	Schwerverkehrsanteil	4,9 %	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	II	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr im Straßenraum	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	nein	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich II kann Mischverkehr eine mögliche Führungsform sein, wenn die Straßenbreiten geeignet und die Linienführung geradlinig ist. Belastungszahlen und Fahrbahnbreiten machen Mischverkehr möglich.	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Keine Maßnahmen	Punkte 3 0 0 3

Friedrich-Ebert-Straße		Bereich: M1
zwischen Charlottenstraße und Am Kanal (Platz der Einheit)		Abschnittsnummer: 143
Lage: innerorts, angebaut Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe Länge: 280 m		
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	280
	Schwerverkehrsanteil	10,7 %
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h
	Belastungsbereich nach ERA	I
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr im Straßenraum beidseitig im Einrichtungsverkehr, zw. Charlottenstraße und Haltestelle „Platz-der-Einheit West“ Schutzstreifen
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	1,6
	Benutzungspflicht	nein
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischverkehr zu empfehlen.
	Maßnahmen	-
	Kommentar	Konflikte zwischen dem Rad und Busverkehr im Bereich Platz der Einheit West
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität III

Friedrich-Ebert-Straße		Bereich: M1	
zwischen Am Kanal und Breite Straße		Abschnittsnummer: 144	
Lage: innerorts, angebaut Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe Länge: 363 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	190	
	Schwerverkehrsanteil	13,7 %	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	abgesetzter getrennter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr sowie Mischverkehr auf der Fahrbahn	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	3,3	
	Benutzungspflicht	ja	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	wie im Bestand	
	Argumentation nach ERA	-	
	Maßnahmen	Unfallentwicklung weiter beobachten	
	Kommentar	-	
		Kriterien	Punkte
	Hauptroute 1. Stufe	3	
	Bewertung Bestand:	0	
	Verkehrssicherheit:	2	
	Priorität III	5	
	Priorität bezüglich der Umsetzung		

Otto-Nagelstraße		Bereich: M1	
zwischen Mangerstraße und Berliner Straße		Abschnittsnummer: 147	
Lage: innerorts Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe Länge: 271 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	k. A.	
	Schwerverkehrsanteil	k. A.	
	Fahrbahnparken	beidseitig	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	nein	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischverkehr zu empfehlen.	
	Maßnahmen	Radverkehrsanlage prüfen	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 2. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Keine Maßnahmen	Punkte 2 0 0 2

Voltaireweg		Bereich: M1	
zwischen Bornstedter Str. und Am Schragen		Abschnittsnummer: 151	
Lage: innerorts, anbaufrei Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe Länge: 1.044 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	510	
	Schwerverkehrsanteil	5,7 %	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	II	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr zwischen Schopenhauer- und Schlegelstraße, Schutzstreifen zw. Schlegelstraße und Jägerallee	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	nein	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Schutzstreifen zwischen An der Einsiedelei und Bornstedter Straße	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich II sind Schutzstreifen eine zu empfehlende Führungsform.	
	Maßnahmen	Verbreiterung Fahrbahn für Schutzstreifen zw. Schlegelstr. und Schopenhauerstr.	
	Kommentar	Planung wird derzeit erstellt.	
		Kriterien	Punkte
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Hauptroute 1. Stufe	3
		Bewertung Bestand:	3
		Verkehrssicherheit:	0
		Priorität II	6

Am Alten Markt		Bereich: M1	
zwischen Am Kanal und Humboldtstraße		Abschnittsnummer: 152	
Lage: innerorts Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe Länge: 258 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	k. A.	
	Schwerverkehrsanteil	k. A.	
	Fahrbahnparken	einseitig	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	nein	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischverkehr zu empfehlen.	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 2. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Keine Maßnahmen	Punkte 2 0 0 2

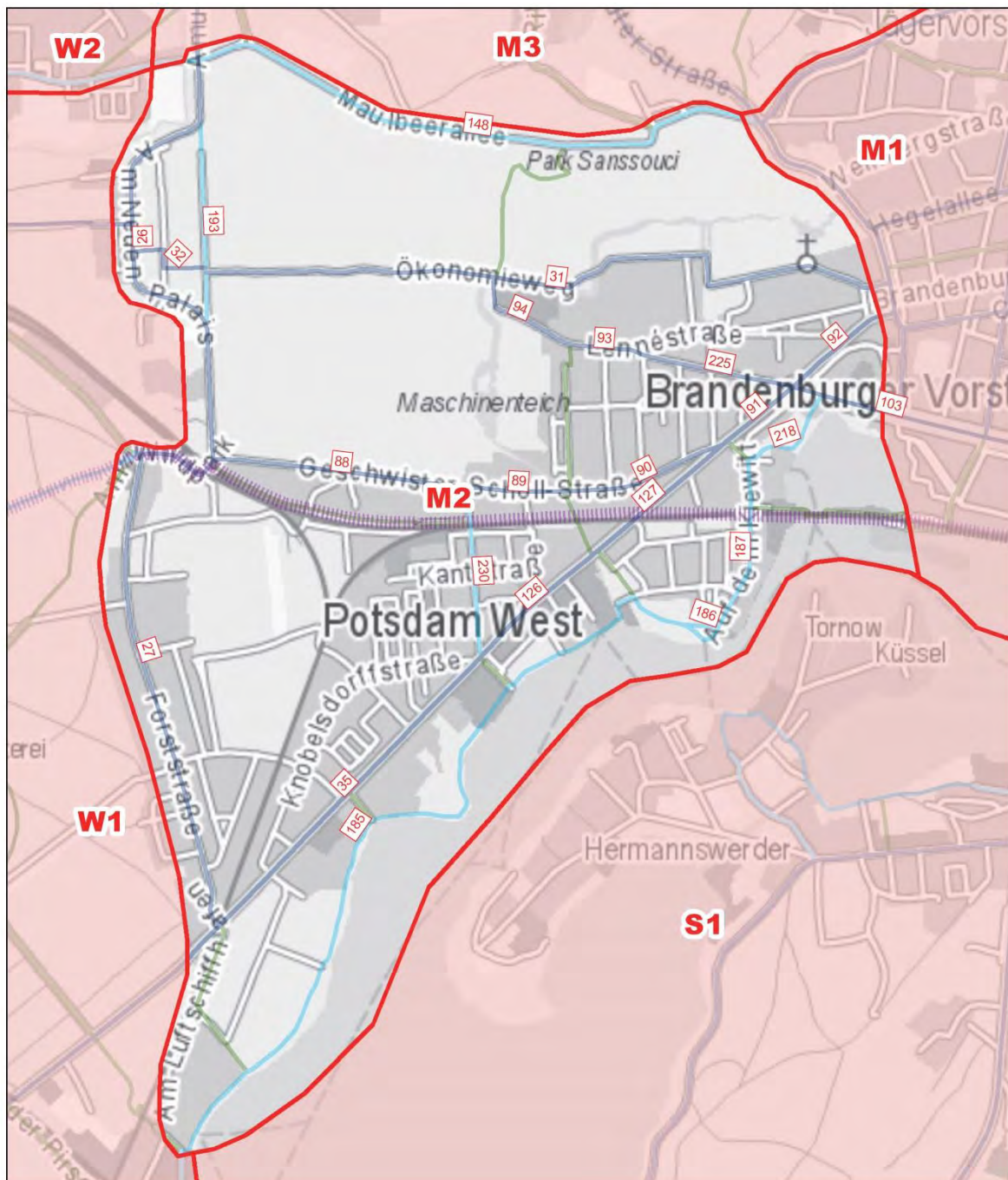
Humboldtstraße / Burgstraße		Bereich: M1	
zwischen Breite Straße und Am Kanal		Abschnittsnummer: 155	
Lage: innerorts Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe Länge: 782 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	164	
	Schwerverkehrsanteil	0%	
	Fahrbahnparken	einseitig	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr und sonstiger Weg	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	nein	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr und Grünweg	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischverkehr zu empfehlen.	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 2. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Keine Maßnahmen	Punkte 2 0 0 2

Schopenhauerstraße		Bereich: M1	
zwischen Brandenburger Tor und Charlottenstraße		Abschnittsnummer: 200	
Lage: innerorts, angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 104 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	nur Linienverkehr und Taxen zulässig	
	Schwerverkehrsanteil	-	
	Fahrbahnparken	durchgehend	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	Tempo-30-Zone	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	gemeinsamer Geh- und Radweg zwischen Brandenburger Tor und Charlottenstraße im Zweirichtungsverkehr	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	-	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Status quo belassen.	
	Argumentation nach ERA	-	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	Platzsituation	
		Kriterien	Punkte
	Hauptroute 1. Stufe	3	
	Bewertung Bestand:	0	
	Verkehrssicherheit:	0	
	Keine Maßnahmen	3	
	Priorität bezüglich der Umsetzung		

Gutenbergstraße		Bereich: M1	
zwischen Hans-Thoma-Straße und Berliner Straße		Abschnittsnummer: 201	
Lage: innerorts, angebaut Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe Länge: 190 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	2010	
	Schwerverkehrsanteil	3,1 %	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	III	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	getrennter Geh- und Radweg (beidseitig) im Kreuzungsbereich der Berliner Straße gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	1,60 - 2,00	
	Benutzungspflicht	ja	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	ja	
	Verkehrssicherheit	Präventionsbereich, da Häufung von Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	getrennter Geh- und Radweg	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich III ist eine Trennung zwischen Rad- und Kfz-Verkehr sinnvoll.	
	Maßnahmen	Erstellung einer Untersuchung, welche die jetzige Radverkehrsführung sowie die Errichtung eines Zweirichtungsradwegs prüft und in Punkto Verkehrssicherheit bewertet.	
	Kommentar	Viele falschfahrende Radfahrer, da diese von der Nuthestraße in Richtung Innenstadt nicht zweimal die Fahrbahn queren möchten. Zweirichtungsradwege sind grundsätzlich mit einem höheren Risiko verbunden, wie auch die Auswertung der Unfälle zeigt.	
		Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität I	Punkte 3 2 4 9
	Priorität bezüglich der Umsetzung		

Charlottenstraße		Bereich: M1	
zwischen Französische Straße und Berliner Straße		Abschnittsnummer: 206	
Lage: innerorts, angebaut Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe Länge: 356 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	140	
	Schwerverkehrsanteil	k. A.	
	Fahrbahnparken	durchgehend	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h, Tempo-30-Zone	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr im Straßenraum	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	-	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	-	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischverkehr zu empfehlen. Fahrbahnbreite und Belastungszahlen machen Mischverkehr möglich	
	Maßnahmen	Genauere Betrachtung der Unfälle	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Keine Maßnahmen	Punkte 3 0 0 3

10.1.2 Bereich M 2



Zielnetz

- Radschnellverbindung
- Hauptroute 2. Stufe
- Hauptroute 1. Stufe
- Grundnetz



1:21.650

Kartengrundlage:
WebAtlas © GeoBasis-De/LGB 2017

Amundsenstraße/Am Neuen Palais		Bereich: M2									
zwischen Potsdamer Straße und Am Wildpark/Geschwister-Scholl-Straße		Abschnittsnummer: 26									
Lage: innerorts, teilweise angebaut											
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe											
Länge: 2.959 m											
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	730									
	Schwerverkehrsanteil	6,8 %									
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken									
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h									
	Belastungsbereich nach ERA	I bis II									
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Schutzstreifen, im Straßenraum, Einrichtungsverkehr (Anlagen für beide Fahrrichtungen vorhanden)									
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	1,45									
	Benutzungspflicht	nein									
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-									
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)									
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Schutzstreifen									
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich II ist auch ein Schutzstreifen vorzusehen.									
	Maßnahmen	keine									
	Kommentar	-									
	Priorität bezüglich der Umsetzung	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Kriterien</th> <th>Punkte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Hauptroute 1. Stufe</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Bewertung Bestand:</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Verkehrssicherheit:</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Keine Maßnahmen</td> <td>3</td> </tr> </tbody> </table>	Kriterien	Punkte	Hauptroute 1. Stufe	3	Bewertung Bestand:	0	Verkehrssicherheit:	0	Keine Maßnahmen
Kriterien	Punkte										
Hauptroute 1. Stufe	3										
Bewertung Bestand:	0										
Verkehrssicherheit:	0										
Keine Maßnahmen	3										

Am Wildpark/Forststraße		Bereich: M2
zwischen Am Neuen Palais/Geschwister-Scholl-Straße und Zeppelinstraße		Abschnittsnummer: 27
Lage: innerorts, angebaut		
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe		
Länge: 1.894 m		
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	620
	Schwerverkehrsanteil	6 %
	Fahrbahnparken	tw. senkrechtparken
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h
	Belastungsbereich nach ERA	II
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Schutzstreifen, im Straßenraum, Einrichtungsverkehr (Anlagen für beide Fahrrichtungen vorhanden)
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	1,3
	Benutzungspflicht	nein
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-
	Verkehrssicherheit	Unfallsschwerpunkt 2013 behoben
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Schutzstreifen
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich II ist auch ein Schutzstreifen vorzusehen. Die Belastungszahlen lassen einen Schutzstreifen zu. Auch die Fahrbahnbreite macht beidseitige Schutzstreifen möglich
	Maßnahmen	-
	Kommentar	bestehender Schutzstreifen
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Keine Maßnahmen

Allee nach Sanssouci/ Am Grünen Gitter/ Ökonomieweg Park Sanssouci		Bereich: M2	
zwischen Luisenplatz und Mopke		Abschnittsnummer: 31	
Lage: innerorts, anbaufrei Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe Länge: 2.417 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	30	
	Schwerverkehrsanteil	k. A.	
	Fahrbahnparken	Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h (Allee nach Sanssouci)	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	keine	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	nein	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	wie im Bestand	
	Argumentation nach ERA	-	
	Maßnahmen	Erneuerung des Ökonomiewegs gemeinsam mit der SPSG in Asphalt.	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität III	Punkte 3 2 0 5

Communs		Bereich: M2	
zwischen der Straße Am Neuen Palais und Mopke		Abschnittsnummer: 32	
Lage: innerorts, teilweise angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 303 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	sehr gering, da nur Anlieferverkehr zugelassen ist	
	Schwerverkehrsanteil	k. A.	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	k. A.	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr im Straßenraum	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	nein	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	wie im Bestand	
	Argumentation nach ERA	kein Belastungsbereich, da nur Anlieferverkehr zugelassen	
	Maßnahmen	Pflasterabschnitt verbessern	
	Kommentar	Flächen im Eigentum des Landes Brandenburg	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität III	Punkte 3 2 0 5

Zepelinstraße		Bereich: M2
zwischen Forststraße/Am Luftschiffhafen und Kastanienallee		Abschnittsnummer: 35
Lage: innerorts, teilweise angebaut		
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe		
Länge: 1.242 m		
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	2300
	Schwerverkehrsanteil	4,8 %
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h
	Belastungsbereich nach ERA	IV
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	getrennte Geh- und Radwege beidseitig straßenbegleitend, Einrichtungsverkehr
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	1,00 - 1,55
	Benutzungspflicht	ja
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	teilweise nicht erfüllt
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	getrennte Geh- und Radwege
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich IV ist eine Benutzungspflicht notwendig.
	Maßnahmen	Bei Straßenumbau Verbreiterung auf 2,00 m anstreben.
	Kommentar	-
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität III

Geschwister-Scholl-Straße		Bereich: M2									
zwischen Am Neuen Palais und Kastanienallee		Abschnittsnummer: 88									
Lage: innerorts, angebaut Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe Länge: 840 m											
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	900									
	Schwerverkehrsanteil	4 %									
	Fahrbahnparken	Längsparken am Fahrbahnrand									
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h									
	Belastungsbereich nach ERA	II									
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr im Straßenraum/ straßenbegleitend, Einrichtungsverkehr Gemeinsamer Geh- und Radweg zwischen Zugang Park Sanssouci und Kastanienallee stadteinwärts									
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	2,5									
	Benutzungspflicht	ja									
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-									
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)									
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Schutzstreifen									
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich II sind Schutzstreifen eine zu empfehlende Führungsform.									
	Maßnahmen	Fahrbahnverbreiterung für Schutzstreifen									
	Kommentar	schlechter Fahrbahnbelag Begegnungsfall Bus/Bus nur an Ausweichstellen möglich									
	Priorität bezüglich der Umsetzung	<table border="0"> <tr> <td>Kriterien</td> <td>Punkte</td> </tr> <tr> <td>Hauptroute 1. Stufe</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Bewertung Bestand:</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Verkehrssicherheit:</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Priorität II</td> <td>6</td> </tr> </table>	Kriterien	Punkte	Hauptroute 1. Stufe	3	Bewertung Bestand:	3	Verkehrssicherheit:	0	Priorität II
Kriterien	Punkte										
Hauptroute 1. Stufe	3										
Bewertung Bestand:	3										
Verkehrssicherheit:	0										
Priorität II	6										

Geschwister-Scholl-Straße		Bereich: M2									
zwischen Kastanienallee und Hans-Sachs-Straße		Abschnittsnummer: 89									
Lage: innerorts, angebaut Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe Länge: 338 m											
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	720									
	Schwerverkehrsanteil	2,4 %									
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken									
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h									
	Belastungsbereich nach ERA	I									
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	getrennter Geh- und Radweg gemeinsamer Geh- und Radweg anderer Radweg, straßenbegleitend, Einrichtungsverkehr (Anlagen für beide Fahrrichtungen vorhanden)									
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	1,10 - 1,50									
	Benutzungspflicht	teilweise									
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	nur abschnittsweise									
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)									
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr									
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischverkehr die vorzuziehende Führungsform.									
	Maßnahmen	Den getrennten Geh- und Radweg stadteinwärts auf Regellaß verbreitern und ggf. Sichtbeziehungen verbessern.									
	Kommentar	Straßenbahn									
	Priorität bezüglich der Umsetzung	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Kriterien</th> <th>Punkte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Hauptroute 1. Stufe</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Bewertung Bestand:</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Verkehrssicherheit:</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Priorität III</td> <td>5</td> </tr> </tbody> </table>	Kriterien	Punkte	Hauptroute 1. Stufe	3	Bewertung Bestand:	2	Verkehrssicherheit:	0	Priorität III
Kriterien	Punkte										
Hauptroute 1. Stufe	3										
Bewertung Bestand:	2										
Verkehrssicherheit:	0										
Priorität III	5										

Geschwister-Scholl-Straße		Bereich: M2	
zwischen Hans-Sachs-Straße und Zeppelinstraße		Abschnittsnummer: 90	
Lage: innerorts, angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 535 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	550	
	Schwerverkehrsanteil	3,1 %	
	Fahrbahnparken	abschnittsweise	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr anderer Radweg zwischen Zeppelinstraße und Clara-Zetkin-Straße, straßenbegleitend, Einrichtungsverkehr (Anlagen für beide Fahrrichtungen vorhanden)	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	1,35-1,45	
	Benutzungspflicht	nein	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr/ getrennter Geh- und Radweg	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich nach ERA I ist Mischverkehr die vorzuziehende Führungsform.	
	Maßnahmen	Radweg bei Gelegenheit auf Regellaß verbreitern.	
	Kommentar	Straßenbahn	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität III	Punkte 3 2 0 5

Zepelinstraße		Bereich: M2
zwischen Geschwister-Scholl-Straße und Feuerbachstraße/ B1/B2 (Breite Straße)		Abschnittsnummer: 91
Lage: innerorts, angebaut Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe Länge: 281 m		
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	3820
	Schwerverkehrsanteil	3,4 %
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h
	Belastungsbereich nach ERA	IV
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	getrennter Geh- und Radweg
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	1,45 - 1,60
	Benutzungspflicht	ja
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	nur in Richtung stadteinwärts
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Getrennter Geh- und Radweg
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich IV ist eine Benutzungspflicht notwendig.
	Maßnahmen	Bei Gelegenheit den Radweg durchgängig auf das Regelmaß verbreitern.
	Kommentar	-
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität II

Zeppelinstraße		Bereich: M2									
zwischen Schopenhauerstraße und Breite Straße/Feuerbachstraße		Abschnittsnummer: 92									
Lage: innerorts, angebaut Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe Länge: 425 m											
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	2530									
	Schwerverkehrsanteil	5,1 %									
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken									
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h									
	Belastungsbereich nach ERA	IV									
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	freigegebener Gehweg parallel der Fahrbahn & gemeinsamer Geh- und Radweg parallel der Tramgleise (stadteinwärts) Getrennter Geh- und Radweg (stadtauswärts)									
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	2,50 freigegebener Gehweg; 2,30 gemeinsamer Geh- und Radweg; 1,40- 1,50 getrennter Geh- und Radweg									
	Benutzungspflicht	teilweise									
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	ja									
	Verkehrssicherheit	Präventionsbereich, da 2011-2015 Häufungen von Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung an den Einmündungen Lennéstraße und Luisenplatz sowie Konflikte mit Fußgängern aufgrund der geringen Breite der Nebenanlage									
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	getrennter Geh- und Radweg oder Radfahrstreifen									
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich IV ist eine Benutzungspflicht empfohlen.									
	Maßnahmen	Verbreiterung der Nebenanlagen prüfen. Herstellung eines getrennten Geh- und Radwegs südlich des Sparkassengebäudes, um aus der Charlottenstraße stadtauswärts eine Verbindung zur Zeppelinstraße herzustellen.									
	Kommentar										
	Priorität bezüglich der Umsetzung	<table border="1"> <tr> <td>Kriterien</td> <td>Punkte</td> </tr> <tr> <td>Hauptroute 1. Stufe</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Bewertung Bestand:</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Verkehrssicherheit:</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>Priorität I</td> <td>10</td> </tr> </table>	Kriterien	Punkte	Hauptroute 1. Stufe	3	Bewertung Bestand:	3	Verkehrssicherheit:	4	Priorität I
Kriterien	Punkte										
Hauptroute 1. Stufe	3										
Bewertung Bestand:	3										
Verkehrssicherheit:	4										
Priorität I	10										

Lennéstraße		Bereich: M2	
zwischen Anger und Carl-von-Ossietzky-Straße		Abschnittsnummer: 93	
Lage: innerorts, angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 268 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	k. A.	
	Schwerverkehrsanteil	k. A.	
	Fahrbahnparken	Durchgehend	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr im Straßenraum	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	nein	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015) aber viele Radfahrer auf dem Gehweg mit Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischverkehr zu empfehlen.	
	Maßnahmen	Befahrbarkeit für Radfahrer verbessern: 1.) Prüfung, ob am südlichen Fahrbahnrand ein glatter Pflasterbelag hergestellt werden kann 2.) Grundhafter Ausbau des Straßenabschnitts mit geschnittenen Pflaster	
	Kommentar	Das Pflaster ist in einem sehr schlechtem Zustand, sodass dies für Radfahrer kaum zu befahren ist. Fast alle Radfahrer fahren daher auf den Gehwegen, die aber nur die Mindestbreite haben. Es liegt eine Vorplanung zum Straßenausbau aus dem Jahr 2012 vor.	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität I	Punkte 3 3 2 8

Lennéstraße		Bereich: M2	
zwischen Ökonomieweg und Anger		Abschnittsnummer: 94	
Lage: innerorts, teilweise angebaut Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe Länge: 354 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	nur Anliegerverkehr zulässig	
	Schwerverkehrsanteil	k. A.	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	Schrittgeschwindigkeit	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Fußgängerzone, im Straßenraum, Zweirichtungsverkehr	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	-	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	-	
	Argumentation nach ERA	-	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	Fortführung durch den Park (für Kfz nicht freigegeben, jedoch ohne Beschilderung); bestehende Radabstellanlagen am Parkeingang	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Keine Maßnahmen	Punkte 3 0 0 3

Breite Straße		Bereich: M2	
zwischen Zeppelinstraße und Dortustraße		Abschnittsnummer: 103	
Lage: innerorts, angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 655 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	4970	
	Schwerverkehrsanteil	3,6 %	
	Fahrbahnparken	Längsparken in Höhe Naturkundemuseum in Fahrtrichtung Zeppelinstraße	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	IV	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	getrennter Geh- und Radweg, Einrichtungsverkehr (Anlagen für beide Fahrtrichtungen vorhanden), südliche Straßenseite zwischen Zeppelinstraße und Wall am Kiez im Zweirichtungsverkehr	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	1,45 bis 2,50	
	Benutzungspflicht	ja	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	nur abschnittsweise	
	Verkehrssicherheit	Unfallauffälligkeit zwischen dem rechtsabbiegenden Kfz-Verkehr von der Breite Straße in die Zeppelinstraße mit dem parallel geradausfahrenden Radverkehr	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Getrennter Geh- und Radweg	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich IV ist eine Trennung vom Kfz-Verkehr erforderlich. Die Breiten der Radwege sollten stellenweise bei Umbauarbeiten verbreitert werden, um den Standards der ERA zu entsprechen.	
	Maßnahmen	Vertiefende Untersuchung zur Anpassung / Änderung der Ampelsteuerung	
	Kommentar		
		Kriterien	Punkte
	Hauptroute 1. Stufe	3	
	Bewertung Bestand:	2	
	Verkehrssicherheit:	4	
	Priorität I	9	
	Priorität bezüglich der Umsetzung		

Zepelinstraße		Bereich: M2
zwischen Kastanienallee und Schillerplatz		Abschnittsnummer: 126
Lage: innerorts, angebaut Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe Länge: 512 m		
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	2290
	Schwerverkehrsanteil	4,8 %
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h
	Belastungsbereich nach ERA	IV
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Gehweg, Rad frei in Richtung Pirschheide Kurzzeitig auch Radfahrstreifen sowie anderer Radweg im Bereich Kaufland. getrennter Geh- und Radweg in Richtung stadteinwärts
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	1,50 anderer Radweg 1,65 Radfahrstreifen, getrennter Rad- und Gehweg 2,60 Gehweg, Rad frei
	Benutzungspflicht	stadteinwärts ja
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	ja
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015) aber stadtauswärts Konflikte mit Fußgängern aufgrund der engen Nebenanlage
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Radfahrstreifen
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich IV ist eine Benutzungspflicht notwendig.
	Maßnahmen	Markierung eines Radfahrstreifens stadtauswärts bei Kfz-Dreispurigkeit
	Kommentar	Die Umsetzung der Maßnahme steht unter dem Vorbehalt der Evaluierung der Ergebnisse des Modellversuchs in der Zepelinstraße. Bestehende Pläne liegen vor.
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität I

Zeppelinstraße		Bereich: M2	
zwischen Schillerplatz und Geschwister-Scholl-Straße		Abschnittsnummer: 127	
Lage: innerorts, angebaut Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe Länge: 560 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	2940	
	Schwerverkehrsanteil	3,7 %	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	IV	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	gemeinsamer Geh- und Radweg stadtauswärts getrennter Geh- und Radweg, stadteinwärts	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	2,00 - 2,10 gemeinsamer Geh- und Radweg (häufig Engstellen durch Treppen oder Parkbuchten) 1,55 - 1,60 getrennter Geh- und Radweg	
	Benutzungspflicht	teilweise	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	getrennter Geh- und Radweg: ja gemeinsamer Geh- und Radweg: nein	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015) aber stadtauswärts Konflikte mit Fußgängern aufgrund der engen Nebenanlage	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Radfahrstreifen	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich IV ist eine Benutzungspflicht notwendig.	
	Maßnahmen	Markierung eines Radfahrstreifens stadtauswärts bei Kfz-Dreispurigkeit	
	Kommentar	Die Umsetzung der Maßnahme steht unter dem Vorbehalt der Evaluierung der Ergebnisse des Modellversuchs in der Zeppelinstraße. Bestehende Pläne liegen vor.	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität I	Punkte 3 3 2 8

Maulbeerallee		Bereich: M2	
zwischen Amundsenstraße und Zur Historischen Mühle		Abschnittsnummer: 148	
Lage: innerorts, teilweise angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe			
Länge: 1.996 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	790	
	Schwerverkehrsanteil	2,6 %	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h zwischen Amundsenstraße und Kronprinzessinnenweg, danach 30 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	II	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr (zwischen Am Neuen Palais und Kronprinzessinnenweg) Nebenanlage für Radverkehr in beiden Richtungen freigegeben (zwischen Kronprinzessinnenweg und sizilianische Garten) Mischverkehr (zwischen sizilianische Garten und Zur Historischen Mühle)	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	nein	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Schutzstreifen	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich II sind Schutzstreifen eine zu empfehlende Führungsform.	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	Zwischen Kronprinzessinnenweg und sizilianische Gärten ist die Fahrbahn in Kleinsteinpflaster hergestellt, die erhebliche Verwerfungen aufweist.	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 2. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität III	Punkte 2 3 0 5

Uferweg nordwestlich am Templiner See		Bereich: M2	
zwischen An der Pirschheide und Schafgrabenbrücke		Abschnittsnummer: 185	
Lage: innerorts, anbaufrei			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe			
Länge: 2.643 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	kein Kfz-Verkehr zulässig	
	Schwerverkehrsanteil	k. A.	
	Fahrbahnparken	k. A.	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	k. A.	
	Belastungsbereich nach ERA	kein Belastungsbereich, da Kfz-Verkehr nicht zulässig	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Uferweg	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	3,00 - 3,75	
	Benutzungspflicht	ja	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	ja	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	wie im Bestand	
	Argumentation nach ERA	-	
	Maßnahmen	Ausbau der noch unbefestigten Uferwegeabschnitte in Asphalt und dabei eine Wegeverbreiterung prüfen.	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 2. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität III	Punkte 2 2 0 4

Uferweg Templiner See		Bereich: M2	
zwischen Schafgraben und Auf dem Kiewitt		Abschnittsnummer: 186	
Lage: innerorts, anbaufrei			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe			
Länge: 467 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	kein Kfz-Verkehr zulässig	
	Schwerverkehrsanteil	k. A.	
	Fahrbahnparken	k. A.	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	k. A.	
	Belastungsbereich nach ERA	kein Belastungsbereich, da Kfz-Verkehr nicht zulässig	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	gemeinsamer Geh- und Radweg, eigenständig geführt, Zweirichtungsverkehr	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	2,5	
	Benutzungspflicht	ja	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	ja	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Argumentation nach ERA	-	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 2. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: keine Maßnahmen	Punkte 2 0 0 2

Auf dem Kiewitt		Bereich: M2	
zwischen Zeppelinstraße und nördlicher Uferweg am Templiner See		Abschnittsnummer: 187	
Lage: innerorts, angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe			
Länge: 572 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	112	
	Schwerverkehrsanteil	k. A.	
	Fahrbahnparken	abschnittsweise	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr im Straßenraum	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	nein	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischverkehr zu empfehlen.	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 2. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Keine Maßnahmen	Punkte 2 0 0 2

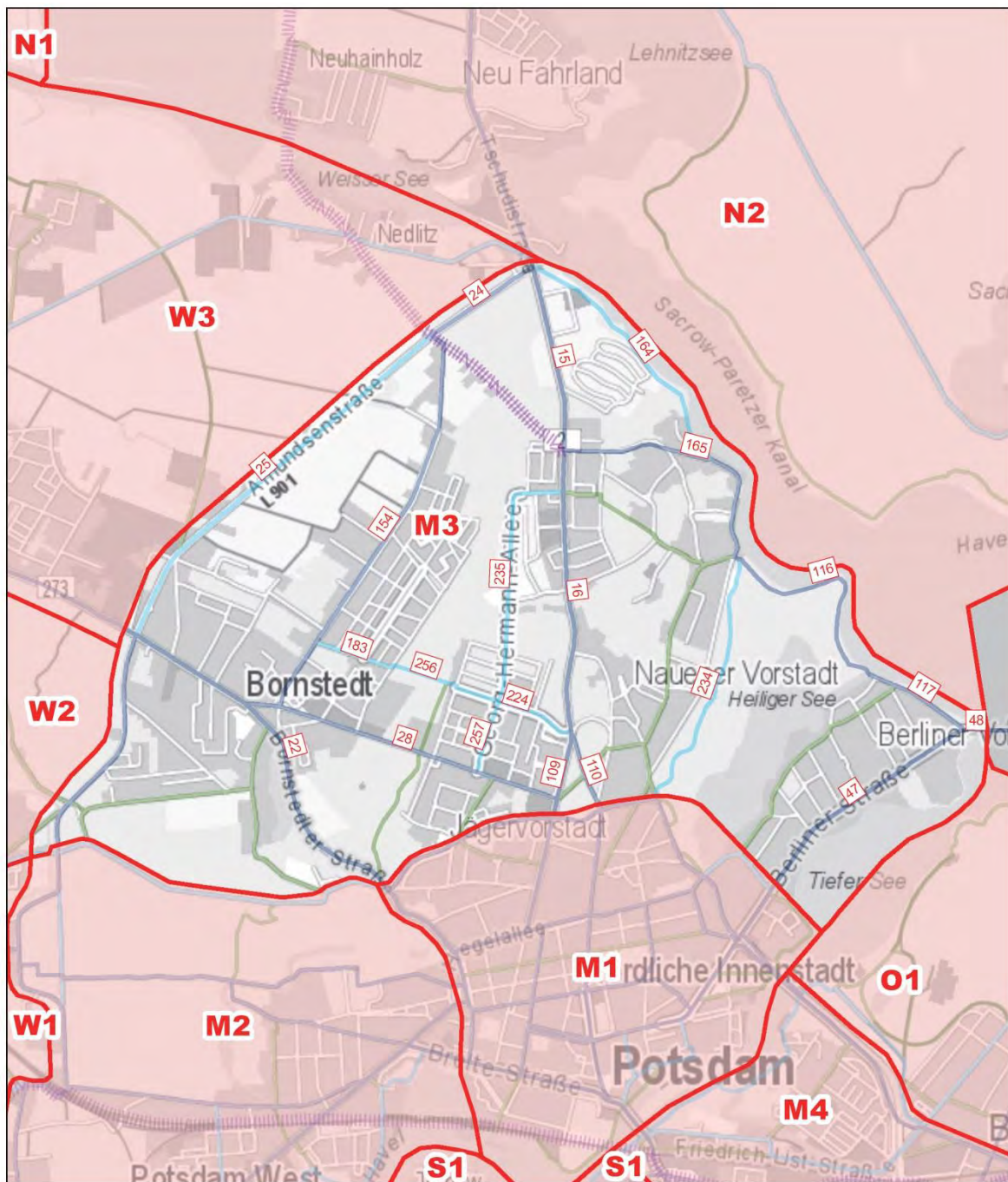
Mopke zwischen Am neuen Palais (Nord) und Am neuen Palais (Süd)		Bereich: M2	
zwischen Am neuen Palais (Nord) und Am neuen Palais (Süd)		Abschnittsnummer: 193	
Lage: innerorts, teilweise angebaut Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe Länge: 669 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	Kfz-Verkehr nur in Ausnahmefällen gestattet.	
	Schwerverkehrsanteil	k. A.	
	Fahrbahnparken	k. A.	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	k. A.	
	Belastungsbereich nach ERA	kein Belastungsbereich, da Kfz-Verkehr nur in Ausnahmefällen gestattet	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	nein	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr (Anlieger, Radfahrer und Fußgänger frei)	
	Argumentation nach ERA	-	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	Platzfläche	
		Kriterien Hauptroute 2. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Keine Maßnahmen	Punkte 2 0 0 2

Uferweg Westseite der Neustädter Havelbucht		Bereich: M2	
zwischen Auf dem Kiewitt und Breite Straße		Abschnittsnummer: 218	
Lage: innerorts Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe Länge: 367 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	k. A.	
	Schwerverkehrsanteil	k. A.	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	-	
	Belastungsbereich nach ERA	-	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	ja	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	ja	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Argumentation nach ERA	-	
	Maßnahmen		
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 2. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität III	Punkte 2 2 0 4

Feuerbachstraße		Bereich: M2	
zwischen Nansenstraße und Zeppelinstraße		Abschnittsnummer: 225	
Lage: innerorts, angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 505 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	k. A.	
	Schwerverkehrsanteil	k. A.	
	Fahrbahnparken	beidseitig	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	-	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	-	
	Maßnahmen	Einrichtung einer Fahrradstraße und die Reduzierung der Parkflächen am Fahrbahnrand prüfen.	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kurzfristig	

Kastanienallee		Bereich: M2	
zwischen Geschwister-Scholl-Straße und Zeppelinstraße (B1)		Abschnittsnummer: 230	
Lage: innerorts, anbaufrei			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe			
Länge: 557 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	530	
	Schwerverkehrsanteil	k. A.	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr im Straßenraum	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	nein	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	nein	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr, bei Erhöhung der zulässigen Geschwindigkeit Schutzstreifen	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischverkehr zu empfehlen, benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen. Die Belastungszahlen machen Mischnutzung unproblematisch.	
	Maßnahmen	Bei einer grundhaften Erneuerung der Straße die Fahrbahn in Asphalt befestigen. Die Markierung von Schutzstreifen ist zu prüfen.	
	Kommentar	-	
		Kriterien	Punkte
	Hauptroute 2. Stufe	2	
	Bewertung Bestand:	2	
	Verkehrssicherheit:	0	
	Priorität III	4	
	Priorität bezüglich der Umsetzung		

10.1.3 Bereich M 3



Zielnetz

- Radschnellverbindung
- Hauptroute 2. Stufe
- Hauptroute 1. Stufe
- Grundnetz



1:36.810

Kartengrundlage:
WebAtlas © GeoBasis-De/LGB 2017

Nedlitzer Straße		Bereich: M3	
zwischen Amundsenstraße und Viereckremise/ Fritz-von-der-Lancken-Straße		Abschnittsnummer: 15	
Lage: innerorts, anbaufrei			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 1.053 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	1450	
	Schwerverkehrsanteil	6,2 %	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	III	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Schutzstreifen stadteinwärts, gemeinsamer Geh- und Radweg stadtauswärts mit Rad frei stadteinwärts	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	2,50 gemeinsamer Geh- und Radweg 1,50 Schutzstreifen	
	Benutzungspflicht	ja	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	ja	
Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015) aber erhöhtes Unfallrisiko durch den in Gegenrichtung freigegebenen Radweg bei der Entwicklung des Campus Jungfernsee		
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	getrennter Geh- und Radweg auf beiden Straßenseiten	
	Argumentation nach ERA	-	
	Maßnahmen	Bau eines gemeinsamen Geh- und Radwegs in stadteinwärtige Richtung.	
	Kommentar	Erschließungsfunktion Potsdamer Norden, Planfeststellung Nordast Tram	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität I	Punkte 3 3 2 8

Nedlitzer Straße		Bereich: M3									
zwischen Viereckremise/Fritz-von-der-Lancken-Straße und Kiepenheuerallee/Russische Kolonie		Abschnittsnummer: 16									
Lage: innerorts, teilweise angebaut											
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe											
Länge: 1.575 m											
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	1630									
	Schwerverkehrsanteil	5,5 %									
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken									
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h									
	Belastungsbereich nach ERA	III									
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	stadteinwärts: Schutzstreifen& Gehweg Radfahrer frei zw. Am Golfplatz und Viereckremise; getrennter Geh- Rad- weg zw. Viereckremise und Esplanade; Radweg zw. Es- planade und Kiepenheuerallee; stadtauswärts: gemeinsamer Geh- und Radweg zwischen Kiepenheuerallee und Am Pfingstberg, getrennter Geh- und Radweg zwischen Am Pfingstberg und Georg- Hermann-Allee, gemeinsamer Geh- und Radweg zwischen Georg- Hermann-Allee und F.-von-der-Lanken-Str.									
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	1,50-1,60									
	Benutzungspflicht	ja									
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	ja									
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)									
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	getrennte Geh- Radwege entsprechen den Breitenanforderungen StVO, aber nicht der ERA.									
	Argumentation nach ERA	Bau eines getrennten Geh- und Radwegs zwischen Viereckremise und Georg-Hermann-Allee, Verbreiterung des Radwegs zwischen Esplanade und Kiepenheuerallee stadteinwärts									
	Maßnahmen	Erschließungsfunktion Potsdamer Norden, Planfeststellung Nordast Tram									
	Kommentar	Erschließungsfunktion Potsdamer Norden, Planfeststellung Nordast Tram									
	Priorität bezüglich der Umsetzung	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Kriterien</th> <th>Punkte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Hauptroute 1. Stufe</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Bewertung Bestand:</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Verkehrssicherheit:</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Priorität II</td> <td>6</td> </tr> </tbody> </table>	Kriterien	Punkte	Hauptroute 1. Stufe	3	Bewertung Bestand:	3	Verkehrssicherheit:	0	Priorität II
Kriterien	Punkte										
Hauptroute 1. Stufe	3										
Bewertung Bestand:	3										
Verkehrssicherheit:	0										
Priorität II	6										

Potsdamer Straße/Bornstedter Straße		Bereich: M3	
zwischen Amundsenstraße und Zur Historischen Mühle/Voltaireweg		Abschnittsnummer: 22	
Lage: innerorts, teilweise angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 2.124 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	2250	
	Schwerverkehrsanteil	6,4 %	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	IV	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	stadteinwärts: Schutzstreifen mit Gehweg, Rad frei zw. Amundsenstraße und Feuerwehr Bornstedt, gemeinsamer Geh- und Radweg zwischen Feuerwehr und Schulplatz, Radfahrstreifen zwischen Schulplatz und Zur Historischen Mühle stadtauswärts: getrennter Geh- und Radweg zwischen Amundsenstraße und Pappelallee, Radweg zwischen Pappelallee und Kirschallee, gemeinsamer Geh- und Radweg zwischen Kirschallee und Voltaireweg	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	1,5 - 2,4	
	Benutzungspflicht	ja	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	teilweise nicht erfüllt	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Radfahrstreifen (1,85 inkl. Markierung) stadteinwärts, gemeinsamer Geh- und Radweg stadtauswärts zwischen Voltaireweg und Schulplatz, getrennter Geh- und Radweg stadtauswärts zwischen Schulplatz und Amundsenstraße	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich IV ist eine Benutzungspflicht empfohlen.	
	Maßnahmen	Verbreiterung des Radfahrstreifens stadteinwärts zwischen Schulplatz und Voltaireweg.	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Sobald die Markierung erneuert werden muss.	

Amundsenstraße		Bereich: M3	
zwischen Am Golfplatz und Nedlitzer Straße		Abschnittsnummer: 24	
Lage: außerorts, anbaufrei			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 685 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	380	
	Schwerverkehrsanteil	3,7 %	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	70 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	III	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	gemeinsamer Geh- und Radweg, straßenbegleitend	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	2,9	
	Benutzungspflicht	ja	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	ja	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr oder Schutzstreifen bei einer Absenkung der Geschwindigkeit	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich III kann eine Benutzungspflicht sinngemäß sein. Bei einer Reduzierung der Geschwindigkeit auf 50 km/h könnte der Belastungsbereich auf die Stufe II abgesenkt werden. Dann wären Schutzstreifen möglich.	
	Maßnahmen	Unter Vorbehalt der jeweiligen Rechtslage sollte geprüft werden, ob entweder die Geschwindigkeit auf 50 km/h reduziert werden kann oder Schutzstreifen bei 70 km/h anordnungsfähig sind. Alternativ sind zwei straßenbegleitende Radwege zu prüfen.	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität III	Punkte 3 1 0 4

Amundsenstraße		Bereich: M3	
zwischen Potsdamer Straße und Am Golfplatz		Abschnittsnummer: 25	
Lage: innerorts/außerorts, teilweise angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe			
Länge: 2.391 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	540	
	Schwerverkehrsanteil	3,7 %	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h zwischen Potsdamer Straße und Ortsschild 70 km/h zwischen Ortsschild nördlich der Verlängerter Amtsstraße und Am Golfplatz	
	Belastungsbereich nach ERA	III	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Schutzstreifen beidseitig zwischen Potsdamer Straße und Verlängerter Amtsstraße, weiter nördlich Mischverkehr im Straßenraum	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	1,25 Schutzstreifen	
	Benutzungspflicht	nein	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
Verkehrssicherheit		keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Schutzstreifen nördlich der verlängerten Amtsstraße bei Reduzierung auf 50 km/h	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich III kann eine Benutzungspflicht sinngemäß sein. Bei einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h kann der Belastungsbereich auf die Stufe II abgesenkt und Schutzstreifen möglich werden.	
	Maßnahmen	Unter Vorbehalt der jeweiligen Rechtslage sollte geprüft werden, ob entweder die Geschwindigkeit auf 50 km/h reduziert werden kann oder Schutzstreifen bei 70 km/h anordnungsfähig sind. Alternativ sind zwei straßenbeleitende Radwege zu prüfen.	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 2. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität II	Punkte 3 3 0 6

Pappelallee		Bereich: M3	
zwischen Am Schragen und Potsdamer Straße		Abschnittsnummer: 28	
Lage: innerorts, teilweise angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 1.831 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	1200	
	Schwerverkehrsanteil	k. A.	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	III	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	getrennter Geh- und Radweg, straßenbegleitend, Zweirichtungsverkehr auf der Nordseite	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	2,7	
	Benutzungspflicht	ja	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	ja	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015) aber erhöhtes Unfallrisiko durch den in Gegenrichtung freigegebenen Radweg bei der Entwicklung des Bornstedter Felds	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	getrennter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr zwischen Kirschallee und Am Schragen gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr zwischen Potsdamer Straße und Kirschallee	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich III kann eine Benutzungspflicht sinngemäß sein. Die Breiten des getrennten Geh- und Radweges im Zweirichtungsverkehr entsprechen den Anforderungen der StVO sowie den Mindeststandards der ERA	
	Maßnahmen	Maßnahmen des Sicherheitsaudits abarbeiten. Bei Zunahme der Unfälle an den Einmündungen sollte die Aufpflasterung des Radwegs (sog. Radwegüberfahrten) geprüft werden.	
	Kommentar	Das gibt Sicherheitsaudit von 2013 u.a. zum Radverkehr in der Pappelallee	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Bereits in Durchführung	

Berliner Straße		Bereich: M3	
zwischen Otto-Nagel-Straße und Verlängerung Schwanenallee		Abschnittsnummer: 47	
Lage: innerorts, angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 1.435 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	1780	
	Schwerverkehrsanteil	2,8 %	
	Fahrbahnparken	einseitig auf der Nebenfahrbahn und abschnittsweise auf der Hauptfahrbahn stadteinwärts	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	III bis IV	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Radweg, Nicht-benutzungspflichtiger Radweg stadteinwärts- Nebenfahrbahn Fahrradstraße, Einrichtungsverkehr	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	1,5 stadteinwärts	
	Benutzungspflicht	ja	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	ja	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Fahrradstraße stadtauswärts auf der Nebenfahrbahn stadtauswärts Getrennter Geh- und Radweg stadteinwärts	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich III kann eine Benutzungspflicht sinnvoll sein. Bei Gelegenheit sind die Breiten des getrennten Geh- und Radweges auf das Regemaß zu erhöhen.	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	-	
		Kriterien	Punkte
	Hauptroute 1. Stufe	3	
	Bewertung Bestand:	1	
	Verkehrssicherheit:	0	
	Priorität III	4	
	Priorität bezüglich der Umsetzung		

Glienicker Brücke		Bereich: M3	
zwischen Schwanenallee – Gemarkungsgrenze Berlin		Abschnittsnummer: 48	
Lage: innerorts, anbaufrei			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 125 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	1190	
	Schwerverkehrsanteil	4,2 %	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	III	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Radfahrstreifen, im Straßenraum, Einrichtungsverkehr (Anlagen für beide Fahrrichtungen vorhanden)	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	1,7	
	Benutzungspflicht	ja	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	ja	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Radfahrstreifen	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich III kann eine Benutzungspflicht sinnvoll sein.	
	Maßnahmen	Bei Neumarkierung in Regelbreite mit Breitstrich herstellen.	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität III	Punkte 3 1 0 4

Am Schragen/ Jägerallee		Bereich: M3	
zwischen Kiepenheuerallee/Russische Kolonie und Voltaireweg/ Reiterweg		Abschnittsnummer: 109	
Lage: innerorts, teilweise angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 504 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	2275	
	Schwerverkehrsanteil	4 %	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	IV	
Bestand Radwege	Vorhandene Radweeinfrastuktur	Radweg, getrennter Geh- und Radweg (stadteinwärts) gemeinsamer Geh- und Radweg (stadtauswärts)	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	1,00 - 1,60 Radweg 1,50 getrennter Geh- und Radweg 2,50 gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Benutzungspflicht	ja	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	zwischen Kiepenheuerallee und Pappelallee stadteinwärts nicht erfüllt	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	getrennter Geh- und Radweg/ gemeinsamer Geh- und Radweg (orientiert am Bestand) Radweg verbreitern	
	Argumentation nach ERA	Größtenteils entsprechen die Breiten bereits den Anforderungen.	
	Maßnahmen	Verbreiterung des Radwegs zwischen Kiepenheuerallee und Pappelallee stadteinwärts Prüfung Knotenpunktumgestaltung Pappelallee	
	Kommentar	Höhenunterschied an der Straßenwestseite	
		Kriterien	Punkte
	Hauptroute 1. Stufe	3	
	Bewertung Bestand:	2	
	Verkehrssicherheit:	0	
	Priorität III	5	
	Priorität bezüglich der Umsetzung		

Russische Kolonie		Bereich: M3
zwischen Friedrich-Ebert-Str. und Nedlitzer Str.		Abschnittsnummer: 110
Lage: innerorts, teilweise angebaut Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe Länge: 462 m		
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	nur Linien- und Anliegerverkehr zulässig, daher Kfz-Belastung gering
	Schwerverkehrsanteil	k. A.
	Fahrbahnparken	einseitig
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h
	Belastungsbereich nach ERA	I
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr im Straßenraum
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-
	Benutzungspflicht	-
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischverkehr die zu empfehlende Führungsform.
	Maßnahmen	Prüfung, ob die Straße für den Radverkehr in beide Fahrtrichtungen freigegeben werden kann.
	Kommentar	Nur für den Linienbusverkehr durchgängig befahrbar
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kurzfristig

Uferweg Neuer Garten		Bereich: M3	
zwischen Am Neuen Garten und Schwanenallee		Abschnittsnummer: 116	
Lage: egal, anbaufrei			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 1.324 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	kein Kfz-Verkehr zulässig	
	Schwerverkehrsanteil	k. A.	
	Fahrbahnparken	k. A.	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	k. A.	
	Belastungsbereich nach ERA	kein Belastungsbereich, da Kfz-Verkehr nicht zulässig	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Parkweg, eigenständig geführt, Zweirichtungsverkehr	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	nein	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	ja	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	wie im Bestand	
	Argumentation nach ERA	kein Belastungsbereich, da Kfz nicht zugelassen	
	Maßnahmen	keine	
	Kommentar	Eigentum SPSPG	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: keine Maßnahmen	Punkte 3 0 0 3

Schwanenallee		Bereich: M3	
zwischen Berliner Straße und Am Neuen Garten		Abschnittsnummer: 117	
Lage: innerorts, einseitig angebaut Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe Länge: 637 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	nur Anliegerverkehr	
	Schwerverkehrsanteil	k. A.	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	Schrittgeschwindigkeit (Verkehrsberuhigter Bereich)	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr im Straßenraum	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	nein	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischverkehr die zu empfehlende Führungsform. Belastungszahlen lassen Mischverkehr zu.	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: keine Maßnahmen	Punkte 3 0 0 3

Kirschallee		Bereich: M3	
zwischen Bornstedter Straße und Amundsenstraße		Abschnittsnummer: 154	
Lage: innerorts, teilweise angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 2.367 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	340	
	Schwerverkehrsanteil	5,9 %	
	Fahrbahnparken	abschnittsweise	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	Tempo-30-Zone	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr im Straßenraum	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	-	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischverkehr zu empfehlen. In Tempo-30-Zonen sind benutzungspflichtige Radwege auszuschließen. Die Belastungszahlen und Fahrbahnbreiten machen Mischverkehr möglich.	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	-	
		Kriterien	Punkte
	Hauptroute 1. Stufe	2	
	Bewertung Bestand:	0	
	Verkehrssicherheit:	0	
	Keine Maßnahmen	2	
	Priorität bezüglich der Umsetzung		

Uferweg Campus Jungfernsee		Bereich: M3	
zwischen Nedlitzer Straße und Bertinistraße		Abschnittsnummer: 164	
Lage: Ortsrand			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe			
Länge: 1.538 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	kein Kfz-Verkehr zulässig	
	Schwerverkehrsanteil	k. A.	
	Fahrbahnparken	k. A.	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	k. A.	
	Belastungsbereich nach ERA	kein Belastungsbereich, da Kfz-Verkehr nicht zulässig	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	gemeinsamer Geh- und Radweg, eigenständig geführt, Zweirichtungsverkehr	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	1,50 - 3,00	
	Benutzungspflicht	ja	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	nur abschnittsweise	
	Verkehrssicherheit	Bestand im Zeitraum der Unfallauswertung noch nicht	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	separat geführter gemeinsamer Geh- und Radweg, wie im Bestand	
	Argumentation nach ERA	-	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 2. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: keine Maßnahmen	Punkte 2 0 0 2

Bertinistraße / Bertiniweg / Fritz-von-der-Lancken-Straße		Bereich: M3	
zwischen Am Neuen Garten und Nedlitzer Straße		Abschnittsnummer: 165	
Lage: innerorts, teilweise angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 1.488 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	30	
	Schwerverkehrsanteil	k. A.	
	Fahrbahnparken	abschnittsweise	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	Tempo-30-Zone	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr im Straßenraum	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	nein	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischverkehr zu empfehlen. Belastungszahlen und Fahrbahnbreiten machen Mischverkehr möglich.	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	Durchfahrt für Kfz zw. Bertinistraße und Bertiniweg nicht möglich.	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Keine Maßnahmen	Punkte 2 0 0 2

Erwin-Barth-Straße		Bereich: M3									
zwischen Kirschallee und Erich-Mendelsohn-Allee		Abschnittsnummer: 183									
Lage: innerorts, teilweise angebaut											
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe											
Länge: 444 m											
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	55									
	Schwerverkehrsanteil	k. A.									
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken									
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h									
	Belastungsbereich nach ERA	I									
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr im Straßenraum, Einrichtungsverkehr									
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-									
	Benutzungspflicht	nein									
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-									
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)									
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr									
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich nach ERA I ist Mischverkehr zu empfehlen. In Tempo-30-Zonen sind benutzungspflichtige Radwege auszuschließen. Die Belastungszahlen und Fahrbahnbreiten machen Mischverkehr möglich.									
	Maßnahmen	-									
	Kommentar	-									
	Priorität bezüglich der Umsetzung	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Kriterien</th> <th>Punkte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Hauptroute 2. Stufe</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Bewertung Bestand:</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Verkehrssicherheit:</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Keine Maßnahmen</td> <td>2</td> </tr> </tbody> </table>	Kriterien	Punkte	Hauptroute 2. Stufe	2	Bewertung Bestand:	0	Verkehrssicherheit:	0	Keine Maßnahmen
Kriterien	Punkte										
Hauptroute 2. Stufe	2										
Bewertung Bestand:	0										
Verkehrssicherheit:	0										
Keine Maßnahmen	2										

Kiepenheuerallee		Bereich: M3	
zwischen Horst-Bienek-Straße und Nedlitzer Straße		Abschnittsnummer: 224	
Lage: innerorts, teilweise angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe			
Länge: 719 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	60	
	Schwerverkehrsanteil	k. A.	
	Fahrbahnparken	tw. Längsparken in Parkbuchten	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Schutzstreifen, westl. G.-Hermann-Allee Mischverkehr	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	nein	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Schutzstreifen	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischverkehr zu empfehlen. Schutzstreifen wären aufgrund der Breiten möglich und könnten im östlichen Bereich verlängert werden.	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	-	
		Kriterien	Punkte
	Hauptroute 2. Stufe	2	
	Bewertung Bestand:	0	
	Verkehrssicherheit:	0	
	Keine Maßnahmen	2	
	Priorität bezüglich der Umsetzung		

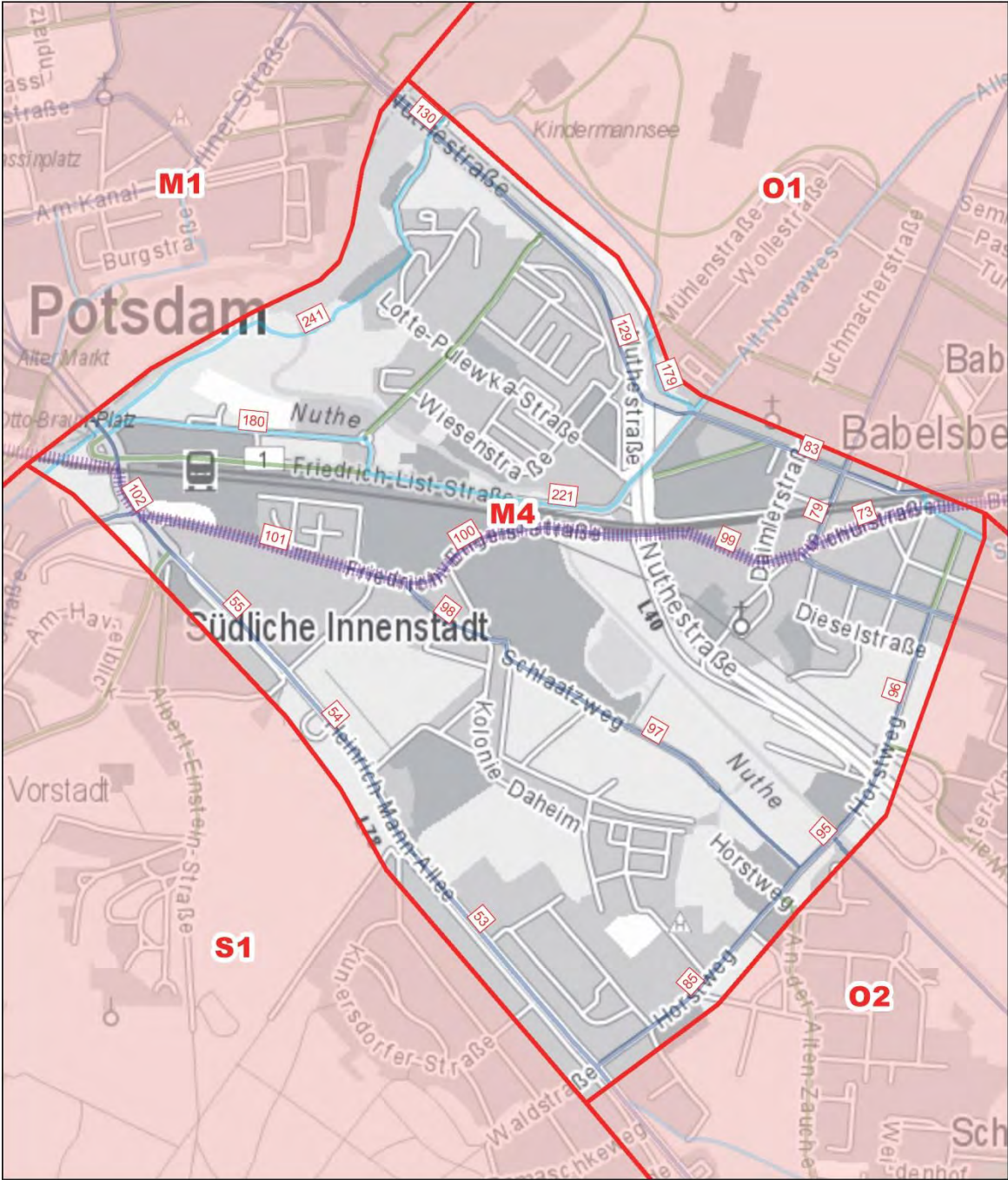
Ökonomieweg Am Neuen Garten		Bereich: M3									
zwischen Am Neuen Garten und Große Weinmeisterstraße/Bertinistraße		Abschnittsnummer: 234									
Lage: innerorts, angebaut											
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe											
Länge: 1.489 m											
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	kein Kfz-Verkehr zulässig									
	Schwerverkehrsanteil	k. A.									
	Fahrbahnparken	k. A.									
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	k. A.									
	Belastungsbereich nach ERA	kein Belastungsbereich, da Kfz-Verkehr nicht zulässig									
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Parkweg									
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-									
	Benutzungspflicht	nein									
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-									
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)									
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	wie im Bestand									
	Argumentation nach ERA	kein Belastungsbereich, da Kfz nicht zugelassen									
	Maßnahmen	-									
	Kommentar	-									
	Priorität bezüglich der Umsetzung	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Kriterien</th> <th>Punkte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Hauptroute 2. Stufe</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Bewertung Bestand:</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Verkehrssicherheit:</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>keine Maßnahmen</td> <td>3</td> </tr> </tbody> </table>	Kriterien	Punkte	Hauptroute 2. Stufe	1	Bewertung Bestand:	2	Verkehrssicherheit:	0	keine Maßnahmen
Kriterien	Punkte										
Hauptroute 2. Stufe	1										
Bewertung Bestand:	2										
Verkehrssicherheit:	0										
keine Maßnahmen	3										

Georg-Hermann-Allee		Bereich: M3									
zwischen Kiepenheuerallee und Nedlitzer Straße		Abschnittsnummer: 235									
Lage: innerorts, angebaut Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe Länge: 1.435 m											
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	30									
	Schwerverkehrsanteil	k. A.									
	Fahrbahnparken	tw. in Parkbuchten neben der Fahrbahn									
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h									
	Belastungsbereich nach ERA	I									
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr									
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-									
	Benutzungspflicht	nein									
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	nein									
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)									
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr									
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischverkehr zu empfehlen.									
	Maßnahmen	Je nach zukünftiger Verkehrsbelastung prüfen, ob eine Radverkehrsanlage notwendig wird.									
	Kommentar	-									
	Priorität bezüglich der Umsetzung	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Kriterien</th> <th>Punkte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Hauptroute 2. Stufe</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Bewertung Bestand:</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Verkehrssicherheit:</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Keine Maßnahmen</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table>	Kriterien	Punkte	Hauptroute 2. Stufe	1	Bewertung Bestand:	0	Verkehrssicherheit:	0	Keine Maßnahmen
Kriterien	Punkte										
Hauptroute 2. Stufe	1										
Bewertung Bestand:	0										
Verkehrssicherheit:	0										
Keine Maßnahmen	1										

Kiepenheuerallee		Bereich: M3	
zwischen Erich-Mendelsohn-Allee und Horst-Bienek-Straße		Abschnittsnummer: 256	
Lage: innerorts, teilweise angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe			
Länge: 398 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	kein Kfz-Verkehr zulässig	
	Schwerverkehrsanteil	k. A.	
	Fahrbahnparken	k. A.	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	k. A.	
	Belastungsbereich nach ERA	kein Belastungsbereich, da Kfz-Verkehr nicht zulässig	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	ja	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	
	Argumentation nach ERA	-	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	-	
		Kriterien	Punkte
	Hauptroute 2. Stufe	2	
	Bewertung Bestand:	0	
	Verkehrssicherheit:	0	
	keine Maßnahmen	2	
	Priorität bezüglich der Umsetzung		

Georg-Hermann-Allee		Bereich: M3	
zwischen Kiepenheuerallee und Pappelallee		Abschnittsnummer: 257	
Lage: innerorts, angebaut Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe Länge: 414 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	120	
	Schwerverkehrsanteil	k. A.	
	Fahrbahnparken	tw. in Parkbuchten neben der Fahrbahn	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	nein	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	nein	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischverkehr zu empfehlen.	
	Maßnahmen	Je nach zukünftiger Verkehrsbelastung prüfen, ob eine Radverkehrsanlage notwendig wird.	
	Kommentar	-	
		Kriterien Hauptroute 2. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Keine Maßnahmen	Punkte 1 0 0 1

10.1.4 Bereich M4



Zielnetz

- Radschnellverbindung
- Hauptroute 2. Stufe
- Grundnetz
- Hauptroute 1. Stufe



1:17.220

Kartengrundlage:
WebAtlas © GeoBasis-De/LGB 2017

Heinrich-Mann-Allee		Bereich: M4
zwischen Am Alten Friedhof und Waldstraße/Horstweg		Abschnittsnummer: 53
Lage: innerorts, teilweise angebaut Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe Länge: 980 m		
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	1950
	Schwerverkehrsanteil	3,7 %
	Fahrbahnparken	entlang der Nebenfahrbahn Längs- und Querparken
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h
	Belastungsbereich nach ERA	IV
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	getrennter Geh- und Radweg (Richtung Innenstadt) Nebenfahrbahn (Richtung Innenstadt und Waldstadt)
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	1,50 - 1,85
	Benutzungspflicht	ja
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	ja
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	getrennter Geh- und Radweg oder Radfahrstreifen auf der östlichen Straßenseite in Fahrtrichtung Innenstadt Fahrradstraße in der Kleinen Heinrich-Mann-Allee
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich IV ist eine Trennung von Rad- und Kfz-Verkehr sinngemäß.
	Maßnahmen	Beschilderung einer Fahrradstraße auf der Kleinen Heinrich-Mann-Allee für beide Fahrtrichtungen. Die Radverkehrsanlage stadteinwärts sollte auf das Regelmaß 2,00 m verbreitert, oder ein Radfahrstreifen auf der Fahrbahn angelegt werden.
	Kommentar	Umbaupläne für die Gleiserneuerung Tram mit Varianten zur Straßenraumaufteilung
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Fahrradstraße: Kurzfristig Verbreiterung stadteinwärts: bei Umbau der Straße

Heinrich-Mann-Allee		Bereich: M4
zwischen Friedhofsgasse und Am Alten Friedhof		Abschnittsnummer: 54
Lage: innerorts, anbaufrei Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe Länge: 342 m		
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	2030
	Schwerverkehrsanteil	3,5 %
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h
	Belastungsbereich nach ERA	IV
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Richtung Innenstadt: Radfahrstreifen auf der östlichen Straßenseite in Fahrtrichtung Norden Richtung Rehrbrücke: gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	1
	Benutzungspflicht	ja
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	nein
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Radfahrstreifen auf der östlichen Straßenseite in Fahrtrichtung Norden Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr von Norden kommend
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich IV ist eine Benutzungspflicht notwendig. Der Radfahrstreifen ist auf 2,00 m zu verbreitern.
	Maßnahmen	Führung auf der Fahrbahn vorgesehen
	Kommentar	Umbau der Straße mit Erneuerung Straßenbahngleise geplant; Verbreiterung des Radfahrstreifens in diesem Zuge
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Im Rahmen des geplanten Veränderungen der Lage der Straßenbahn

Heinrich-Mann-Allee		Bereich: M4	
zwischen Brauhausberg und Friedhofsgasse		Abschnittsnummer: 55	
Lage: innerorts, einseitig angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 427 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	1700	
	Schwerverkehrsanteil	4,2 %	
	Fahrbahnparken	nein	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	III	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Zweirichtungsradweg zwischen Brauhausberg und Nebenfahrbahn	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	2,5	
	Benutzungspflicht	ja	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015) aber stadteinwärtiger Fahrstreifen für Kfz und Radfahrer zu schmal		
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Radfahrstreifen auf der östlichen Straßenseite in Fahrtrichtung Norden	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich III ist eine Trennung von Rad- und Kfz-Verkehr sinngemäß. Westlich wird eine parallel verlaufende Erschließungsstraße genutzt	
	Maßnahmen	Radfahrstreifen stadteinwärts im Zuge der Umgestaltung des Straßenabschnitts. Die Radverkehrsführung in Richtung Innenstadt sollte an der Einmündung Brauhausberg besser verdeutlicht werden.	
	Kommentar	Umbau der Straße mit Erneuerung Straßenbahngleise geplant; Verbreiterung des Radfahrstreifens in diesem Zuge.	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität I	Punkte 3 3 2 8

Schulstraße		Bereich: M4
zwischen Karl-Liebknecht-Straße und Wattstraße (Babelsberg)		Abschnittsnummer: 73
Lage: innerorts, angebaut Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe Länge: 313 m		
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	110
	Schwerverkehrsanteil	k. A.
	Fahrbahnparken	Längsparken am Fahrbahnrand
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h
	Belastungsbereich nach ERA	I
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr im Straßenraum
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-
	Benutzungspflicht	nein
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Fahrradstraße
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischverkehr die vorzuziehende Führungsform. "Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist." (VwV StVO)
	Maßnahmen	Fahrradstraße prüfen
	Kommentar	Teil der geplanten Radschnellverbindung
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität I aufgrund der geplanten Radschnellverbindung nach Stahnsdorf.

Karl-Liebknecht-Straße		Bereich: M4									
zwischen Rudolf-Breitscheid-Straße und Lutherplatz		Abschnittsnummer: 79									
Lage: innerorts, angebaut											
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe											
Länge: 244 m											
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	810									
	Schwerverkehrsanteil	3,1 %									
	Fahrbahnparken	tw. im Bereich der Bushaltestelle S-Bhf. Babelsberg									
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h									
	Belastungsbereich nach ERA	II									
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Schutzstreifen, im Straßenraum, Einrichtungsverkehr (Anlagen für beide Fahrrichtungen vorhanden)									
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	1,35 Fahrrichtung Norden 1,50 Fahrrichtung Süden									
	Benutzungspflicht	nein									
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-									
	Verkehrssicherheit	Häufungen von Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung am Lutherplatz									
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Schutzstreifen									
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich II ist keine Benutzungspflicht vorzusehen. Schutzstreifen sind eine empfohlene Führungsform.									
	Maßnahmen	Prüfung von Maßnahmen zur Reduzierung der Ein- und Ausfahrten des Kreisverkehrs.									
	Kommentar	Erneuerung der Sperrflächen am Lutherplatz wurde im Sommer 2016 vorgenommen.									
	Priorität bezüglich der Umsetzung	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Kriterien</th> <th>Punkte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Hauptroute 1. Stufe</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Bewertung Bestand:</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Verkehrssicherheit:</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>Priorität I</td> <td>8</td> </tr> </tbody> </table>	Kriterien	Punkte	Hauptroute 1. Stufe	3	Bewertung Bestand:	1	Verkehrssicherheit:	4	Priorität I
Kriterien	Punkte										
Hauptroute 1. Stufe	3										
Bewertung Bestand:	1										
Verkehrssicherheit:	4										
Priorität I	8										

Rudolf-Breitscheid-Straße		Bereich: M4									
zwischen Wattstraße und Alt Nowawes (Babelsberg)		Abschnittsnummer: 83									
Lage: innerorts, angebaut Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe Länge: 647 m											
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	1075									
	Schwerverkehrsanteil	2,5 %									
	Fahrbahnparken	abschnittsweise									
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h									
	Belastungsbereich nach ERA	III									
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Schutzstreifen, im Straßenraum, Einrichtungsverkehr (Anlagen für beide Fahrrichtungen vorhanden)									
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	1,2- 1,45									
	Benutzungspflicht	nein									
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-									
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)									
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Schutzstreifen									
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich III kann eine Benutzungspflicht sinngemäß sein. Bei einer übersichtlichen Linienführung können aber auch Schutzstreifen verwendet werden.									
	Maßnahmen	Schutzstreifen auf Regelmaß verbreitern und Markierung des Sicherheitsraums zum Parken herstellen.									
	Kommentar	-									
	Priorität bezüglich der Umsetzung	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Kriterien</th> <th>Punkte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Hauptroute 1. Stufe</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Bewertung Bestand:</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Verkehrssicherheit:</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Priorität II</td> <td>7</td> </tr> </tbody> </table>	Kriterien	Punkte	Hauptroute 1. Stufe	3	Bewertung Bestand:	2	Verkehrssicherheit:	2	Priorität II
Kriterien	Punkte										
Hauptroute 1. Stufe	3										
Bewertung Bestand:	2										
Verkehrssicherheit:	2										
Priorität II	7										

Horstweg		Bereich: M4
zwischen Heinrich-Mann-Allee und An der alten Zauche		Abschnittsnummer: 85
Lage: innerorts, teilweise angebaut Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe Länge: 659 m		
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	1600
	Schwerverkehrsanteil	4,7 %
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h
	Belastungsbereich nach ERA	III
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	in Richtung H.-Mann-Allee: gemeinsamer Geh- und Radweg, getrennter Geh- und Radweg Richtung Großbeerenstraße: freigegebener Gehweg, straßenbegleitend, Einrichtungsverkehr
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	1,50 - 3,00
	Benutzungspflicht	teilweise
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015) aber Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern, da die Gehwegenanlage nicht ausreichend breit ist
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Radfahrstreifen
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich III ist eine Benutzungspflicht sinnvoll.
	Maßnahmen	Prüfung von Radfahrstreifen. Sollten diese nicht möglich sein, können als Alternative Schutzstreifen betrachtet werden.
	Kommentar	Erneuerung der Fahrbahn geplant.
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität I

Horstweg		Bereich: M4	
zwischen An der alten Zauche und Ausfahrt/Auffahrt Nuthestraße		Abschnittsnummer: 95	
Lage: innerorts, anbaufrei Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe Länge: 406 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	2670	
	Schwerverkehrsanteil	2,2 %	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	IV	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	in Richtung H.-Mann-Allee: gemeinsamer Geh- und Radweg in Richtung Großbeerenstraße: getrennter Geh- und Radweg, im Brückenbereich gemeinsame Führung	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	1,40 / 2,00 - 3,20	
	Benutzungspflicht	ja	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	nur abschnittsweise	
Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015) jedoch Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern im Bereich der Nuthestraße aufgrund der engen Nebenanlage		
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Radfahrstreifen	
	Argumentation nach ERA	Eine Benutzungspflicht ist in Belastungsbereich IV zu empfehlen.	
	Maßnahmen	Prüfung von Radfahrstreifen, alternativ Schutzstreifen mit einer Queungshilfe in Höhe Schlaatzweg.	
	Kommentar	Es ist vorgesehen die Brücke über die Nuthestraße mittelfristig zu erneuern.	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität I	Punkte 3 3 2 8

Horstweg		Bereich: M4	
zwischen Abfahrt/Auffahrt Nuthestraße und Großbeerenstraße		Abschnittsnummer: 96	
Lage: innerorts, teilweise angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 456 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	1140	
	Schwerverkehrsanteil	3,9 %	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	III	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Schutzstreifen, im Straßenraum, Einrichtungsverkehr (Anlagen für beide Fahrrichtungen vorhanden)	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	1,5-1,60	
	Benutzungspflicht	nein	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015) aber an der Nordzufahrt der Nuthestraße ist die Nebenanlage so schmal, dass der Radverkehr in Richtung H.-Mann- Allee durch den Aufstellbereich der wartenden Fußgänger fahren muss		
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Radfahrstreifen	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich III kann eine Benutzungspflicht sinngemäß sein. Bei einer übersichtlichen Linienführung können aber auch Schutzstreifen verwendet werden.	
	Maßnahmen	Herstellung einer durchgängigen Radverkehrsanlage auch in den Kreuzungsbereichen prüfen.	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität I	Punkte 3 3 2 8

Schlaatzweg		Bereich: M4	
zwischen Horstweg und Friedrich-Engels-Straße		Abschnittsnummer: 97	
Lage: innerorts, teilweise angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 1.048 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	120	
	Schwerverkehrsanteil	6 %	
	Fahrbahnparken	im Bereich zwischen Friedrich-Engels-Straße und der Kolonie Daheim	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	Tempo-30-Zone	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	südlich der Kleingärten gemeinsamer Geh- und Radweg, im Straßenraum/ eigenständig geführt, Zweirichtungsverkehr	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	-	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischverkehr zu empfehlen.	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität III	Punkte 3 2 0 5

Schlaatzstraße		Bereich: M4	
zwischen Kolonie Daheim und Friedrich-Engels-Straße		Abschnittsnummer: 98	
Lage: innerorts, angebaut Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe Länge: 264 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	134	
	Schwerverkehrsanteil	k. A.	
	Fahrbahnparken	durchgehend	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h, Tempo-30-Zone	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr im Straßenraum	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	nein	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischverkehr zu empfehlen.	
	Maßnahmen	Fahrbahnbelag verbessern, wenn möglich Deckschichtüberzug	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität III	Punkte 3 2 0 5

Friedrich-Engels-Straße		Bereich: M4
zwischen Lutherplatz und Auffahrt Nuthestraße		Abschnittsnummer: 99
Lage: innerorts, teilweise angebaut		
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe		
Länge: 430 m		
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	1070
	Schwerverkehrsanteil	9,1 %
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h
	Belastungsbereich nach ERA	III
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Radfahrstreifen und Schutzstreifen im Straßenraum, Einrichtungsverkehr
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	1,25 - 1,55 Schutzstreifen 1,45 - 1,60 Radfahrstreifen
	Benutzungspflicht	teilweise
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	nur abschnittsweise
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Schutzstreifen/ Radfahrstreifen
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich III kann eine Benutzungspflicht sinngemäß sein. Bei einer übersichtlichen Linienführung können aber auch Schutzstreifen verwendet werden.
	Maßnahmen	Sicherheitsabstand zu den parkenden Fahrzeugen beachten. Ggf. Markierung von Schutzstreifen
	Kommentar	Radschnellverbindung in Richtung Stahnsdorf.
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Sobald die Markierung erneuert werden muss.

Friedrich-Engels-Straße		Bereich: M4
zwischen Auffahrt Nuthestraße und Schlaatzstraße		Abschnittsnummer: 100
Lage: innerorts, teilweise angebaut		
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe		
Länge: 678 m		
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	1540
	Schwerverkehrsanteil	6,3 %
	Fahrbahnparken	abschnittsweise
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h
	Belastungsbereich nach ERA	III
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Schutzstreifen zwischen Schlaatzstraße und Zufahrt MAZ, danach getrennter Geh- und Radweg in Richtung Babelsberg, in Richtung Innenstadt gemeinsamer Geh- und Radweg, straßenbegleitend, Einrichtungsverkehr
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	2,50 gemeinsamer Geh- und Radweg; 1,50 Schutzstreifen 1,50 getrennter Geh- und Radweg
	Benutzungspflicht	teilweise
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	nur abschnittsweise
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Getrennter Geh- und Radweg
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich III kann eine Benutzungspflicht sinngemäß sein.
	Maßnahmen	Bau von getrennten Geh- und Radwegen im Zuge des Vollausbau
	Kommentar	Pläne zum Vollausbau der Straße mit getrennten Geh- und Radwegen vorhanden. Radschnellverbindung in Richtung Stahnsdorf.
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Umsetzung im Rahmen des Vollausbau der Friedrich-Engels-Straße.

Friedrich-Engels-Straße		Bereich: M4
zwischen Schlaatzstraße und Leipziger Dreieck		Abschnittsnummer: 101
Lage: innerorts, teilweise angebaut		
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe		
Länge: 718 m		
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	2220
	Schwerverkehrsanteil	4,4 %
	Fahrbahnparken	nur in Richtung Westen
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h
	Belastungsbereich nach ERA	IV
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Radweg, straßenbegleitend, Einrichtungsverkehr (Anlagen für beide Fahrrichtungen vorhanden)
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	1,45 - 1,60
	Benutzungspflicht	ja
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	ja
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	getrennter Geh- und Radweg oder Radfahrstreifen
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich IV kann eine Benutzungspflicht sinngemäß sein.
	Maßnahmen	Erneuerung und Verbreiterung der Radverkehrsanlagen
	Kommentar	Pläne zum Vollausbau der Straße mit getrennten Geh- und Radwegen vorhanden. Radschnellverbindung in Richtung Stahnsdorf.
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Umsetzung im Rahmen des Vollausbaus der Friedrich-Engels-Straße.

Heinrich-Mann-Allee		Bereich: M4	
zwischen Friedrich-List-Straße/ Babelsberger Straße und Brauhausberg		Abschnittsnummer: 102	
Lage: innerorts, angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 365 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	4060	
	Schwerverkehrsanteil	5,4 %	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	IV	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	getrennter Geh- und Radweg (Richtung Süden), im Straßenraum / straßenbegleitend, Einrichtungsverkehr	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	1,60 -2,00 Radfahrstreifen 2,00 getrennter Geh- und Radweg	
	Benutzungspflicht	teilweise	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	ja	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015) aber Konflikte mit Fußgängern im Bereich der Kreuzung Lange Brücke/ Babelsberger Straße	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	stadteinwärts: Radfahrstreifen bis Kreuzung Leipziger Straße, dann getrennter Geh- und Radweg stadtauswärts: getrennter Geh- und Radweg	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich IV ist eine Trennung vom Kfz- Verkehr erforderlich.	
	Maßnahmen	Anpassung der Kreuzung Lange Brücke/ Babelsberger Straße an die hohen Radfahrerbelastung (größere Aufstellflächen, breitere Furt). Verbesserung der Radverkehrsführung und größere Aufstellbereiche am Leipziger Dreieck.	
	Kommentar	Umbau des Leipziger Dreiecks geplant.	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität I	Punkte 3 3 2 8

Nuthestraße		Bereich: M4	
zwischen Friedrich-List-Straße/ Alt Nowawes und Humboldtring		Abschnittsnummer: 129	
Lage: innerorts, teilweise angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 652 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	4810	
	Schwerverkehrsanteil	3,3 %	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	80 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	IV	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	getrennter Geh- und Radweg, straßenbegleitend, Zweirichtungsverkehr	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	2,30 - 2,50	
	Benutzungspflicht	ja	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	ja	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	getrennter Geh- und Radweg auf beiden Seiten im Zweirichtungsverkehr	
	Argumentation nach ERA	Aufgrund der Beschilderung als Kraftfahrstraße ist eine Trennung vom Kfz-Verkehr erforderlich. In Fahrtrichtung Innenstadt kann auf der Nordseite bis zum Uferweg eine parallel verlaufende Babelsberger Straße genutzt werden, die als Fahrradstraße ausgewiesen ist.	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Keine Maßnahmen	Punkte 3 0 0 3

Nuthestraße		Bereich: M4	
zwischen Humboldttring und Berliner Straße		Abschnittsnummer: 130	
Lage: innerorts, angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 1.366 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	4800	
	Schwerverkehrsanteil	14,4 %	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	80 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	IV	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	getrennter Geh- und Radweg, straßenbegleitend, Zweirichtungsverkehr auf beiden Seiten der Nuthestraße. Im Bereich der Humboldtbrücke und kurz vor der Berliner Straße gemeinsamer Geh- und Radweg.	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	2,15 - 2,30	
	Benutzungspflicht	ja	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	getrennter Geh- und Radweg: ja gemeinsamer Geh- und Radweg: nein	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	getrennter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr (auf dem Brückenbauwerk) stadteinwärts getrennter Geh- und Radweg stadtauswärts (im Zweirichtungsverkehr)	
	Argumentation nach ERA	Aufgrund der Beschilderung als Kraftfahrstraße ist eine Trennung vom Kfz-Verkehr erforderlich. In Fahrtrichtung Innenstadt kann zusätzlich eine parallel verlaufende Straße Am Babelsberger Park genutzt werden. Diese ist heute bereits teilweise als Fahrradstraße ausgewiesen.	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar		
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Keine Maßnahmen	Punkte 3 0 0 3

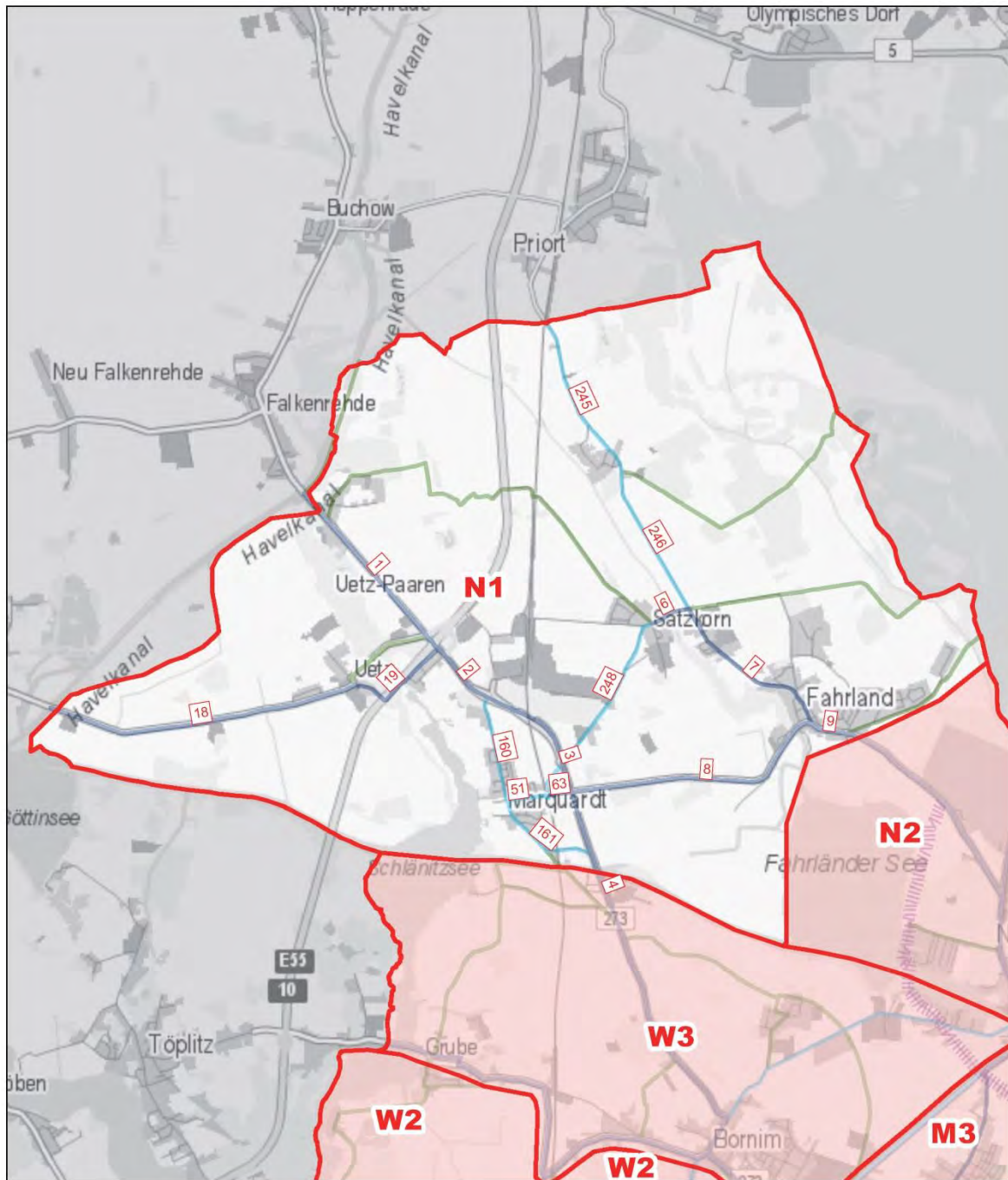
Auffahrt L 40 R.-Breitscheid-Straße		Bereich: M4									
zwischen Alt Nowawes und Mühlenstraße		Abschnittsnummer: 179									
Lage: innerorts, anbaufrei Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe Länge: 264 m											
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	637									
	Schwerverkehrsanteil	1,8%									
	Fahrbahnparken	k. A.									
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h									
	Belastungsbereich nach ERA	II									
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	getrennte Geh- und Radwege beidseitig im Zweirichtungsverkehr									
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-									
	Benutzungspflicht	ja									
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	ja									
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)									
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	getrennte Geh- und Radwege									
	Argumentation nach ERA	Aufgrund der Auffahrt auf eine Krafftahrstraße ist eine Trennung vom Kfz-Verkehr sinnvoll.									
	Maßnahmen	-									
	Kommentar	-									
	Priorität bezüglich der Umsetzung	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Kriterien</th> <th>Punkte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Hauptroute 2. Stufe</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Bewertung Bestand:</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Verkehrssicherheit:</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Keine Maßnahmen</td> <td>3</td> </tr> </tbody> </table>	Kriterien	Punkte	Hauptroute 2. Stufe	3	Bewertung Bestand:	0	Verkehrssicherheit:	0	Keine Maßnahmen
Kriterien	Punkte										
Hauptroute 2. Stufe	3										
Bewertung Bestand:	0										
Verkehrssicherheit:	0										
Keine Maßnahmen	3										

Babelsberger Straße		Bereich: M4	
zwischen Lange Brücke und Friedrich-List-Straße		Abschnittsnummer: 180	
Lage: innerorts, teilweise angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe			
Länge: 789 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	1400	
	Schwerverkehrsanteil	2,5 %	
	Fahrbahnparken	abschnittsweise	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	III	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	getrennter Geh- und Radweg, straßenbegleitend beidseitig, Einrichtungsverkehr zwischen Lange Brücke und Uferweg Neue Fahrt auch Zweirichtungsverkehr	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	1,30 - 2,00	
	Benutzungspflicht	ja	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	nur abschnittsweise	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015) aber Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern im Bereich des Hauptbahnhofs	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	getrennter Geh- und Radweg oder Radfahrstreifen	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich III ist eine Benutzungspflicht empfohlen.	
	Maßnahmen	Der getrennte Geh- und Radweg ist in vielen Teilen zu schmal und sollte bei anstehenden Baumaßnahmen verbreitert oder ein Radfahrstreifen auf der Fahrbahn markiert werden. Auch sollte die Kennzeichnung des Radwegs mit Radpiktogrammen geprüft werden.	
	Kommentar	-	
		Kriterien	Punkte
	Hauptroute 2. Stufe	2	
	Bewertung Bestand:	2	
	Verkehrssicherheit:	2	
	Priorität II	6	

Friedrich-List-Straße		Bereich: M4
zwischen Babelsberger - Rudolf-Breitscheid-Straße		Abschnittsnummer: 221
Lage: teilweise angebaut Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe Länge: 976 m		
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	1400
	Schwerverkehrsanteil	12,5 %
	Fahrbahnparken	abschnittsweise
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h
	Belastungsbereich nach ERA	III
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Radweg, straßenbegleitend, einseitig, zwischen Babelsberger Straße und Glasmeisterstraße Zweirichtungsverkehr, danach Einrichtungsverkehr bis zur R.-Breitscheid-Straße
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	1,50 Einrichtungsverkehr 2,50 Zweirichtungsverkehr
	Benutzungspflicht	ja
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	nur abschnittsweise
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	getrennter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich III kann eine Benutzungspflicht sinngemäß sein.
	Maßnahmen	Zweirichtungsradschulweg zwischen Zufahrt L 40 und Rudolf-Breitscheid-Straße auf der Westseite herstellen.
	Kommentar	Die Benutzungspflicht in Fahrtrichtung Babelsberg wird überprüft.
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 2. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität III

Uferweg Nuthepark		Bereich: M4	
zwischen Lange Brücke und Humboldtbrücke		Abschnittsnummer: 241	
Lage: innerorts, anbaufrei			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe			
Länge: 1.344 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	kein Kfz-Verkehr zulässig	
	Schwerverkehrsanteil	k. A.	
	Fahrbahnparken	k. A.	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	k. A.	
	Belastungsbereich nach ERA	kein Belastungsbereich, da Kfz-Verkehr nicht zulässig	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	2,5	
	Benutzungspflicht	Ja	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	Ja	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Argumentation nach ERA	Notwendige Breiten für eine gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr sind gegeben	
	Maßnahmen	Durchgängig in Asphalt befestigen.	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 2. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität III	Punkte 2 2 0 4

10.1.5 Bereich N1



Zielnetz

- Radschnellverbindung
- Hauptroute 2. Stufe
- Hauptroute 1. Stufe
- Grundnetz



1:72.700

Kartengrundlage:
WebAtlas © GeoBasis-De/LGB 2017

L 204		Bereich: N1	
zwischen Gemarkungsgrenze Anschlussstelle Potsdam Nord		Abschnittsnummer: 1	
Lage: teilweise Außerorts, teilweise angebaut Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe Länge: 2.280 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	625	
	Schwerverkehrsanteil	k. A.	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	80 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	IV	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	gemeinsamer Geh- und Radweg, straßenbegleitend, Zweirichtungsverkehr	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	2	
	Benutzungspflicht	ja	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	ja	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich IV ist eine Benutzungspflicht empfohlen. Dies gilt besonders für die Führung außerorts. Hier ist eine Verbreiterung auf die geforderten 2,50 m auf lange Sicht einfacher umzusetzen. Schutzstreifen prüfen: Innerorts ist die Straße 7,50 m breit. Hier lassen sich Schutzstreifen realisieren.	
	Maßnahmen	Bei einer grundhaften Erneuerung den gemeinsamen Geh- und Radweg auf das Regellaß verbreitern.	
	Kommentar	Baulast beim Landesbetrieb Straßenwesen. Der Radwegebedarfsplan des Landes wird derzeit überarbeitet.	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität III	Punkte 3 2 0 5

B 273		Bereich: N1	
zwischen Anschlussstelle Potsdam Nord und Am Friedrichspark		Abschnittsnummer: 2	
Lage: außerorts, anbaufrei Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe Länge: 778 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	1525	
	Schwerverkehrsanteil	6,6 %	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	100 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	IV	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	gemeinsamer Geh- und Radweg für beide Fahrtrichtungen, straßenbegleitend, Zweirichtungsverkehr	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	2	
	Benutzungspflicht	ja	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	ja	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr auf dem Fährweg zwischen Drosselweg und Amselweg Zwischen Amselweg und Bushaltestelle: Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich IV ist eine Benutzungspflicht empfohlen. Faktisch wird der Weg heute wie ein gemeinsamer Geh- und Radweg genutzt, sodass Fußgängern die Nutzung ermöglicht werden sollte. Der Gemeinsame Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr hat eine Breite von 2,50 m aufzuweisen.	
	Maßnahmen	Bei Erneuerung Ausbau im Regellaß.	
	Kommentar	Baulast beim Landesbetrieb Straßenwesen. Der Radwegebedarfsplan des Landes wird derzeit überarbeitet.	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität III	Punkte 3 2 0 5

B 273		Bereich: N1	
zwischen Am Friedrichspark und Hauptstraße		Abschnittsnummer: 3	
Lage: außerorts, anbaufrei Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe Länge: 2.211 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	1230	
	Schwerverkehrsanteil	8,1 %	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	100 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	IV	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	gemeinsamer Geh- und Radweg, straßenbegleitend, Zweirichtungsverkehr	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	2,00 - 2,50	
	Benutzungspflicht	ja	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	ja	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich IV ist eine Benutzungspflicht notwendig. Die Breiten sind zum Erhalt der Benutzungspflicht auf 2,50 m auf allen Teilbereichen zu verbreitern, um die Standards der ERA zu erfüllen.	
	Maßnahmen	Bei einer grundhaften Erneuerung den gemeinsamen Geh- und Radweg auf das Regemaß verbreitern.	
	Kommentar	Baulast beim Landesbetrieb Straßenwesen. Der Radwegebedarfsplan des Landes wird derzeit überarbeitet.	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität III	Punkte 3 2 0 5

Marquardter Chaussee		Bereich: N1									
zwischen Ortsschild in Bornim und An der Eisenbahnbrücke		Abschnittsnummer: 4									
Lage: größtenteils außerorts, anbaufrei											
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe											
Länge: 827 m											
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	1230									
	Schwerverkehrsanteil	8,5 %									
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken									
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	70 - 100 km/h									
	Belastungsbereich nach ERA	IV									
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr									
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	1,8									
	Benutzungspflicht	ja									
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-									
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)									
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr									
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich IV ist eine Benutzungspflicht notwendig. Der Gemeinsame Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr sollte eine Breite von 2,50 m aufweisen.									
	Maßnahmen	Überprüfung weiterer notwendiger Furtmarkierungen und Beschilderungen von Kreuzungsbereichen für den Zweirichtungsverkehr.									
	Kommentar	Baulast Landesbetrieb Straßenwesen									
	Priorität bezüglich der Umsetzung	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Kriterien</th> <th>Punkte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Hauptroute 1. Stufe</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Bewertung Bestand:</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Verkehrssicherheit:</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Priorität III</td> <td>5</td> </tr> </tbody> </table>	Kriterien	Punkte	Hauptroute 1. Stufe	3	Bewertung Bestand:	2	Verkehrssicherheit:	0	Priorität III
Kriterien	Punkte										
Hauptroute 1. Stufe	3										
Bewertung Bestand:	2										
Verkehrssicherheit:	0										
Priorität III	5										

Ketziner Straße		Bereich: N1	
zwischen Königsweg und Fahrländer Chaussee (Radweg Satzkorn-Fahrland)		Abschnittsnummer: 6	
Lage: außerorts, teilweise angebaut Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe Länge: 448 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	210	
	Schwerverkehrsanteil	19 %	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	60 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	II	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr im Straßenraum	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	nein	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015), aber sehr hoher Schwerverkehrsanteil mit Geschwindigkeiten über 50 km/h		
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Argumentation nach ERA	Aufgrund des hohen Schwerverkehrsanteils ist ein gemeinsamer Geh- und Radweg sinnvoll.	
	Maßnahmen	Wiederaufnahme des Planverfahrens nach Änderung der Straßenausbausatzung.	
	Kommentar	Ausbauplanung vorhanden, die aber aufgrund fehlenden Zustimmung der Anlieger (Straßenausbaubeiträge) nicht umgesetzt werden konnte.	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität I	Punkte 3 3 2 8

Ketziner Straße		Bereich: N1	
zwischen Königsweg und L92		Abschnittsnummer: 7	
Lage: innerorts, teilweise angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 1.977 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	335	
	Schwerverkehrsanteil	6 %, im nördlichen Bereich 16,4%	
	Fahrbahnparken	k. A.	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr im Straßenraum	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	nein	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	gemeinsamer Geh- und Radweg zwischen Königsweg und An der Jubelitz aufgrund des Schwerverkehrsanteils.	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischverkehr eine geeignete Führungsform.	
	Maßnahmen	Planung eines gemeinsamen Geh- und Radwegs zwischen Königsweg und An der Jubelitz unter Beachtung der Gefahren durch die Zufahrten zum Gewerbegebiet mit hohem Schwerverkehrsanteil.	
	Kommentar	-	
		Kriterien	Punkte
	Hauptroute 1. Stufe	3	
	Bewertung Bestand:	3	
	Verkehrssicherheit:	0	
	Priorität II	6	
	Priorität bezüglich der Umsetzung		

Marquardter Straße		Bereich: N1	
zwischen B273 und Ortseingang Fahrland		Abschnittsnummer: 8	
Lage: außerorts, anbaufrei Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe Länge: 3.008 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	655	
	Schwerverkehrsanteil	5,9 %	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	80 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	IV	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr im Straßenraum	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	-	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015), aber durch die zulässige Geschwindigkeit in Verbindung mit dem beengten Straßenraum und Leitplanken, ist ein Ausweichen bei einem Verkehrskonflikt nur sehr eingeschränkt möglich		
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr (auf der südlichen Straßenseite)	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich IV ist eine Radverkehrsanlage sinnvoll	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	Baulast Landesbetrieb Straßenwesen	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität I	Punkte 3 3 2 8

Marquardter Straße/ Ketziner Straße (L 92)		Bereich: N1	
Ortsdurchfahrt Fahrland		Abschnittsnummer: 9	
Lage: innerorts, teilweise angebaut Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe Länge: 402 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	655	
	Schwerverkehrsanteil	5,9 %	
	Fahrbahnparken	k. A.	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	II	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr im Straßenraum	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	nein	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Schutzstreifen	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich II sind Schutzstreifen eine geeignete Führungsform.	
	Maßnahmen	Schutzstreifen prüfen	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität II	Punkte 3 3 0 6

Paretzer Straße		Bereich: N1									
zwischen Havelkanal und Uetzer Dorfstraße		Abschnittsnummer: 18									
Lage: außerorts, anbaufrei											
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe											
Länge: 3.489 m											
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	268									
	Schwerverkehrsanteil	k. A.									
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken									
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	70 km/h									
	Belastungsbereich nach ERA	II bis III									
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr im Straßenraum									
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-									
	Benutzungspflicht	-									
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-									
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)									
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	gemeinsamer Geh- und Radweg									
	Argumentation nach ERA	Das Verkehrsaufkommen ist an der Schwelle, sodass ein gemeinsamer Geh- und Radweg empfohlen wird. Da die Verkehrsbelastung wahrscheinlich weiter ansteigen wird, ist der Bau des Weges zu empfehlen.									
	Maßnahmen	Bau eines gemeinsamen Geh- und Radwegs.									
	Kommentar	Baulast beim Landesbetrieb Straßenwesen. Der Radwegebedarfsplan des Landes wird derzeit überarbeitet.									
	Priorität bezüglich der Umsetzung	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Kriterien</th> <th>Punkte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Hauptroute 1. Stufe</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Bewertung Bestand:</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Verkehrssicherheit:</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Priorität II</td> <td>6</td> </tr> </tbody> </table>	Kriterien	Punkte	Hauptroute 1. Stufe	3	Bewertung Bestand:	3	Verkehrssicherheit:	0	Priorität II
Kriterien	Punkte										
Hauptroute 1. Stufe	3										
Bewertung Bestand:	3										
Verkehrssicherheit:	0										
Priorität II	6										

Uetzer Dorfstraße/Fährweg		Bereich: N1									
bis An der Wublitz		Abschnittsnummer: 19									
Lage: innerorts, teilweise angebaut											
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe											
Länge: 1.240 m											
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	sehr gering, da nur Anlieferverkehr zugelassen ist									
	Schwerverkehrsanteil	k. A.									
	Fahrbahnparken	k. A.									
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h									
	Belastungsbereich nach ERA	I									
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr im Straßenraum									
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-									
	Benutzungspflicht	nein									
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-									
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)									
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr									
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist eine benutzungspflichtige Führungsform auszuschließen.									
	Maßnahmen	Asphaltierung Fährweg zw. Uetz und Marquardt Siedlung als Alternativstrecke zur L 92 zwischen Ortslage Uetz und der L 204.									
	Kommentar	Der Radwegebedarfsplan des Landes wird derzeit überarbeitet.									
	Priorität bezüglich der Umsetzung	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Kriterien</th> <th>Punkte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Hauptroute 1. Stufe</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Bewertung Bestand:</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Verkehrssicherheit:</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Priorität II</td> <td>6</td> </tr> </tbody> </table>	Kriterien	Punkte	Hauptroute 1. Stufe	2	Bewertung Bestand:	2	Verkehrssicherheit:	2	Priorität II
Kriterien	Punkte										
Hauptroute 1. Stufe	2										
Bewertung Bestand:	2										
Verkehrssicherheit:	2										
Priorität II	6										

Fahrländer Straße		Bereich: N1	
zwischen Hauptstraße Bahnhof Marquardt Ost		Abschnittsnummer: 51	
Lage: innerorts			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe			
Länge: 543 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	k. A.	
	Schwerverkehrsanteil	k. A.	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	nein	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischverkehr zu empfehlen.	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 2. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Keine Maßnahmen	Punkte 2 0 0 2

Schwarzer Weg		Bereich: N1	
zwischen Bahnhof Marquardt und B 273		Abschnittsnummer: 63	
Lage:			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 240 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	k. A.	
	Schwerverkehrsanteil	-	
	Fahrbahnparken	-	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	-	
	Belastungsbereich nach ERA	-	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	-	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	-	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	-	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA		
	Maßnahmen	Bei Ausbau des Bahnhofs Marquardt zum P+R Standort Straßenverbindung herstellen.	
	Kommentar	Erfolgt im Rahme des Ausbaus des P+R-Standorts	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität II	Punkte 3 3 0 6

Hauptstraße		Bereich: N1									
zwischen Nordzufahrt zur B 273 und Fahrländer Straße		Abschnittsnummer: 160									
Lage: innerorts, teilweise angebaut											
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe											
Länge: 1.181 m											
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	140									
	Schwerverkehrsanteil	5 %									
	Fahrbahnparken	abschnittsweise									
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h									
	Belastungsbereich nach ERA	I									
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr im Straßenraum, im Straßenraum / straßenbegleitend, Zweirichtungsverkehr									
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-									
	Benutzungspflicht	ja									
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-									
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)									
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr									
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischverkehr zu empfehlen.									
	Maßnahmen	-									
	Kommentar	-									
	Priorität bezüglich der Umsetzung	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Kriterien</th> <th>Punkte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Hauptroute 2. Stufe</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Bewertung Bestand:</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Verkehrssicherheit:</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Keine Maßnahmen</td> <td>2</td> </tr> </tbody> </table>	Kriterien	Punkte	Hauptroute 2. Stufe	2	Bewertung Bestand:	0	Verkehrssicherheit:	0	Keine Maßnahmen
Kriterien	Punkte										
Hauptroute 2. Stufe	2										
Bewertung Bestand:	0										
Verkehrssicherheit:	0										
Keine Maßnahmen	2										

Hauptstraße		Bereich: N1	
zwischen Fahrländer Straße und Südzufahrt zur B 273		Abschnittsnummer: 161	
Lage: außerorts, anbaufrei			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe			
Länge: 1.220 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	175	
	Schwerverkehrsanteil	4 %	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	70 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	II	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr im Straßenraum	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	nein	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich II kann Mischverkehr eine mögliche Führungsform sein, wenn die Straßenbreiten geeignet und die Linienführung übersichtlich ist. Belastungszahlen und Fahrbahnbreiten machen Mischverkehr möglich.	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 2. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Keine Maßnahmen	Punkte 2 0 0 2

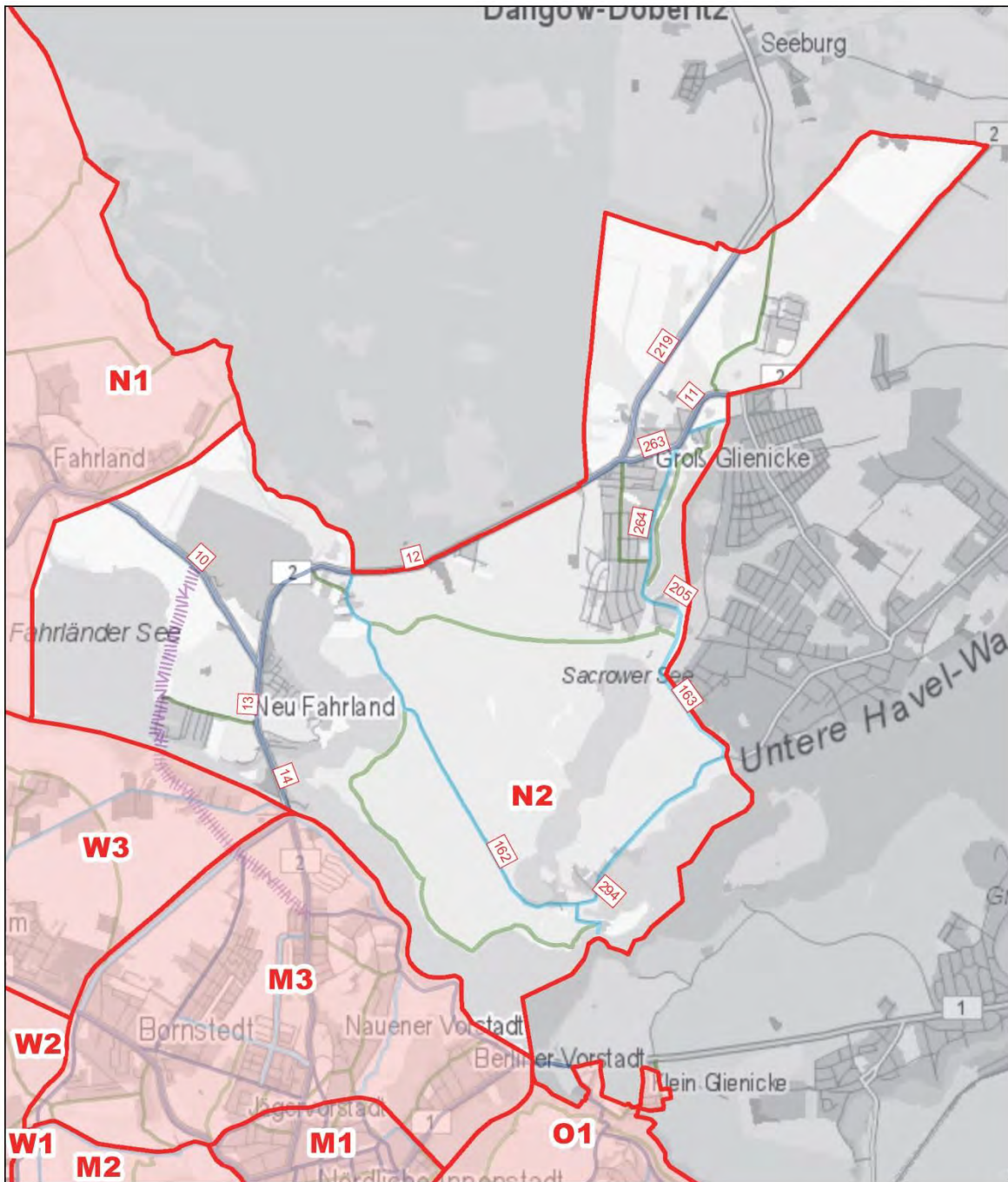
Marquardter Straße		Bereich: N1
zwischen Bahnhof Marquardt und B 273		Abschnittsnummer: 223
Lage: innerorts, anbaufrei Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe Länge: 406 m		
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	nur Anliegerverkehr
	Schwerverkehrsanteil	k. A.
	Fahrbahnparken	nein
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h
	Belastungsbereich nach ERA	I
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr im Straßenraum
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-
	Benutzungspflicht	nein
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr
	Argumentation nach ERA	-
	Maßnahmen	grundhafter Ausbau des Weges
	Kommentar	-
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Herstellung im Rahmen der Anbindung des geplanten P+R Parkplatz am Bahnhof Marquardt notwendig.

Fahrländer Chaussee		Bereich: N1	
zwischen Gemarkungsgrenze und Kartzow		Abschnittsnummer: 245	
Lage: außerorts, anbaufrei Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe Länge: 1.876 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	70	
	Schwerverkehrsanteil	k. A.	
	Fahrbahnparken	Kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	60 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	Nein	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischverkehr eine akzeptable Führungsform sein.	
	Maßnahmen	Prüfung Straßenzustand, besonders Bankette	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 2. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Keine Maßnahmen	Punkte 2 0 0 2

Fahrländer Chaussee		Bereich: N1	
zwischen Kartzow und Königsweg		Abschnittsnummer: 246	
Lage: außerorts, anbaufrei Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe Länge: 1.722 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	72	
	Schwerverkehrsanteil	k. A.	
	Fahrbahnparken	k. A.	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	70 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	Nein	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischverkehr eine akzeptable Führungsform sein.	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 2. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Keine Maßnahmen	Punkte 2 0 0 2

Bergstraße		Bereich: N1	
zwischen Satzkorn und B 273		Abschnittsnummer: 248	
Lage: außerorts, anbaufrei			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe			
Länge: 1.880 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	103	
	Schwerverkehrsanteil	27%.	
	Fahrbahnparken	Kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	1. Teilstück (zwischen Satzkorn und Eichenallee): 100 km/h 2. Teilstück (zwischen Eichenallee und B 273): 80 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	II bis III	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	1. Teilstück: Freigegebener Gehweg 2. Teilstück: Mischverkehr	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	Nein	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	Nein	
Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015) aber aufgrund des hohen Lkw-Anteils gerade im Steigungsbereich werden auf diesem Abschnitt Defizite gesehen		
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	gemeinsamer Geh- und Radweg aufgrund des hohen LKW-Anteils	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich III kann eine Trennung zwi- schen dem Rad- und Kfz-Verkehr sinnvoll sein, ge- rade bei einem hohen LKW- Anteil.	
	Maßnahmen	Bau eines gemeinsamen Geh- und Radwegs zwischen B 273 und dem Sportplatz.	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 2. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität II	Punkte 2 3 2 7

10.1.6 Bereich N2



Zielnetz

- Radschnellverbindung
- Hauptroute 2. Stufe
- Hauptroute 1. Stufe
- Grundnetz



1:69.320

Kartengrundlage:
WebAtlas © GeoBasis-De/LGB 2017

Gellertstraße/ Ketziner Straße		Bereich: N2	
zwischen Ortsausgang Fahrland und Am Wiesenrand		Abschnittsnummer: 10	
Lage: außerorts, anbaufrei			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 2.559 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	670	
	Schwerverkehrsanteil	7,9 %	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	60 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	III	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	gemeinsamer Geh- und Radweg, straßenbegleitend, Zweirichtungsverkehr	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	2	
	Benutzungspflicht	ja	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	ja	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr (auf der südlichen Straßenseite)	
	Argumentation nach ERA	Bei Belastungsklasse III ist eine Führung auf von der Fahrbahn getrennten Anlagen sinnvoll. Der Gemeinsame Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr hat eine Breite von 2,50 m aufzuweisen, um die Standards der ERA zu erfüllen.	
	Maßnahmen	Bei einer Erneuerung den gemeinsamen Geh- und Radweg auf 2,50 m verbreitern.	
	Kommentar	Baulast des Landesbetriebs Straßenwesen	
		Kriterien	Punkte
	Hauptroute 1. Stufe	3	
	Bewertung Bestand:	1	
	Verkehrssicherheit:	0	
	Priorität III	4	
	Priorität bezüglich der Umsetzung		

Potsdamer Chaussee		Bereich: N2	
zwischen Gemarkungsgrenze Berlin und Ortseingang Potsdam		Abschnittsnummer: 11	
Lage: außerorts, anbaufrei			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 710 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	1138	
	Schwerverkehrsanteil	4,2 %	
	Fahrbahnparken	k. A.	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	III	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr im Straßenraum	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	nein	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich III wird eine eigene Radverkehrsanlage empfohlen.	
	Maßnahmen	Bau eines gemeinsamen Geh- und Radwegs straßenbegleitend zur Bundesstraße 2.	
	Kommentar	Die Anbindung der Waldsiedlung ist über die B 2 sinnvoll. Die Baulast liegt beim Landesbetrieb Straßenwesen. Der Radwegebedarfsplan des Landes wird derzeit überarbeitet. Die Alternativstrecke durch den Gutspark ist vorhanden aber auf Berliner Gebiet mit Polygonalpflaster befestigt und für Radfahrer nur sehr eingeschränkt nutzbar.	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität I	Punkte 3 3 2 8

Potsdamer Chaussee/ Am Wiesenrand		Bereich: N2									
zwischen Sacrower Allee und Gellertstraße		Abschnittsnummer: 12									
Lage: außerorts, teilweise angebaut											
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe											
Länge: 4.834 m											
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	1520									
	Schwerverkehrsanteil	3 %									
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken									
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	70 km/h									
	Belastungsbereich nach ERA	IV									
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	gemeinsamer Geh- und Radweg, straßenbegleitend, Zweirichtungsverkehr									
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	1,60 - 2,00									
	Benutzungspflicht	ja									
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	ja									
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)									
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr									
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich IV ist eine Benutzungspflicht sinngemäß. Der Gemeinsame Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr sollte eine Breite von 2,50 m aufweisen, damit die Breitenanforderungen der ERA eingehalten werden können.									
	Maßnahmen	Bei der Realisierung von Krampnitz wird entwicklungsbedingt ein gemeinsamer Geh- und Radweg an der Straßenwestseite erforderlich.									
	Kommentar	Baulast des Landesbetriebs Straßenwesen									
	Priorität bezüglich der Umsetzung	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Kriterien</th> <th>Punkte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Hauptroute 1. Stufe</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Bewertung Bestand:</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Verkehrssicherheit:</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Priorität III</td> <td>5</td> </tr> </tbody> </table>	Kriterien	Punkte	Hauptroute 1. Stufe	3	Bewertung Bestand:	2	Verkehrssicherheit:	0	Priorität III
Kriterien	Punkte										
Hauptroute 1. Stufe	3										
Bewertung Bestand:	2										
Verkehrssicherheit:	0										
Priorität III	5										

Am Wiesenrand		Bereich: N2
zwischen Gellertstraße und Am Rehweg		Abschnittsnummer: 13
Lage: außerorts, anbaufrei Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe Länge: 813 m		
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	1820
	Schwerverkehrsanteil	5,5 %
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h
	Belastungsbereich nach ERA	IV
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Radfahrstreifen, im Straßenraum, Einrichtungsverkehr (Anlagen für beide Fahrrichtungen vorhanden), abschnittsweise gemeinsamer Geh- und Radweg stadtauswärts
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	1,60 - 1,70 Radfahrstreifen 1,60 gemeinsamer Geh- und Radweg
	Benutzungspflicht	ja
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	ja
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015), aber Konflikte zwischen Radfahrern und Fahrgästen des ÖPNV durch ungünstige Radverkehrsführung durch den Wartebereich der Haltestelle Bassewitz (stadtauswärts)
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Radfahrstreifen (1,85 inkl. Markierung)
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich IV ist eine Benutzungspflicht notwendig.
	Maßnahmen	Durchfahrung der Busbucht Heinrich-Heine-Weg und Bassewitz in Fahrtrichtung stadtauswärts herstellen. Mit der Verlängerung der Straßenbahn nach Krampnitz eine Radverkehrsanlage prüfen.
	Kommentar	Nördlich der Straße Am Kirchberg Landesbetrieb Straßenwesen Baulastträger.
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Priorität I aufgrund der geplanten Entwicklung von Krampnitz

Am Wiesenrand/ Tschudistraße		Bereich: N2	
zwischen Am Rehweg und Amundsenstraße		Abschnittsnummer: 14	
Lage: innerorts, teilweise angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 840 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	1820	
	Schwerverkehrsanteil	5,5 %	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	IV	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	gemeinsamer Geh- und Radweg stadtauswärts, Gehweg, Rad frei stadteinwärts, straßenbegleitend, Einrichtungsverkehr (Anlagen für beide Fahrtrichtungen vorhanden)	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	1,75 - 3,00	
	Benutzungspflicht	ja	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	nur abschnittsweise	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich IV ist eine Benutzungspflicht empfohlen. Die Breiten des Gehwegs sind nicht ausreichend, um die Standards der ERA und der StVO zu erfüllen. Deswegen sind diese auf Mindestens 2,50m zu verbreitern, wobei dies im Bereich der Brücken nicht im Bestand möglich ist.	
	Maßnahmen	Mit der Verlängerung der Straßenbahn nach Kramnitz eine Radverkehrsanlage prüfen.	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität II	Punkte 3 3 0 6

Straße nach Sacrow / Krampnitzer Straße / Kladower Straße		Bereich: N2	
zwischen B2 und Berlin		Abschnittsnummer: 162	
Lage: innerorts & außerorts, teilweise angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe			
Länge: 7.012 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	50	
	Schwerverkehrsanteil	k. A.	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h, abschnittsweise Tempo-30-Zone	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr im Straßenraum	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	-	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischverkehr zu empfehlen.	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 2. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Keine Maßnahmen	Punkte 2 0 0 2

Ehemaliger Grenzpostenweg		Bereich: N2	
zwischen Kladower Straße und Krampnitzer Weg		Abschnittsnummer: 163	
Lage: außerorts			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe			
Länge: 1.577 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	kein Kfz-Verkehr zulässig	
	Schwerverkehrsanteil	k. A.	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	k. A.	
	Belastungsbereich nach ERA	kein Belastungsbereich, da Kfz-Verkehr nicht zulässig	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	gemeinsamer Geh- und Radweg, eigenständig geführt, Zweirichtungsverkehr	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	2	
	Benutzungspflicht	ja	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	nein (es kann mit einem erhöhten Fußverkehrsaufkommen gerechnet werden)	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	gemeinsame Führung mit dem Fußgängerverkehr auf dem Weg	
	Argumentation nach ERA	-	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 2. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: keine Maßnahmen	Punkte 2 0 0 2

Braumannweg		Bereich: N2	
zwischen Kampnitzer Weg und Seepromenade		Abschnittsnummer: 205	
Lage: innerorts Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe Länge: 563 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	gering	
	Schwerverkehrsanteil	k. A.	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr im Straßenraum	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	-	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischverkehr zu empfehlen. Fahrbahnbreite und Belastungszahlen machen Mischverkehr möglich	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 2. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität III	Punkte 2 3 0 5

Am Park		Bereich: N2	
zwischen Potsdamer Chaussee und Gemarkungsgrenze		Abschnittsnummer: 217	
Lage: innerorts Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe Länge: 478 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	k. A.	
	Schwerverkehrsanteil	k. A.	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	-	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	nein	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	-	
	Maßnahmen		
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 2. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Keine Maßnahmen	Punkte 2 0 0 2

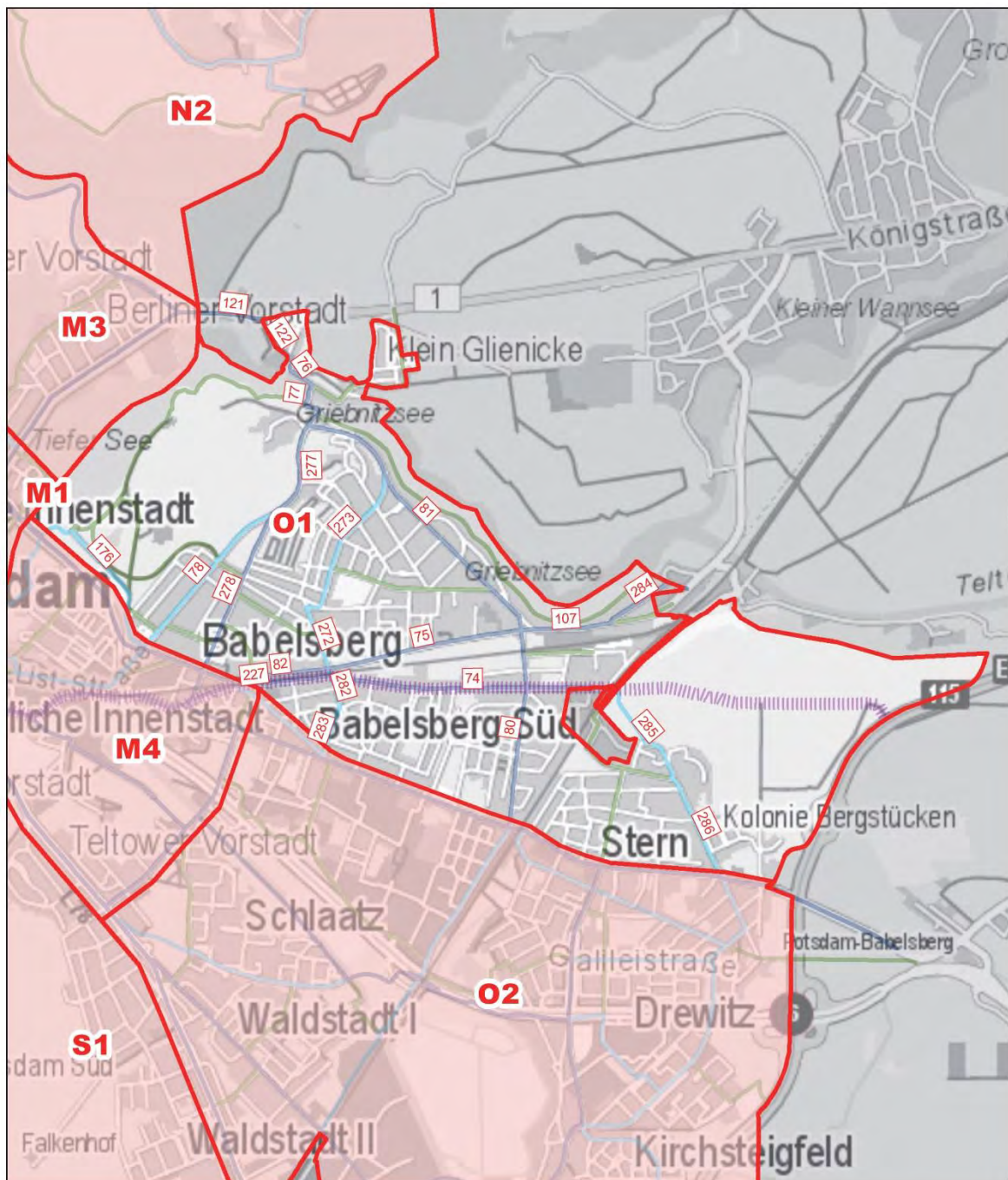
Potsdamer Chaussee		Bereich: N2	
zwischen Groß Glienicke und Gemeindegrenze Seeburg (L 20)		Abschnittsnummer: 219	
Lage: innerorts, teilweise angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 2.548 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	324	
	Schwerverkehrsanteil	4%	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	70 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	II bis III	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	ja	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	ein gemeinsamer Geh- und Radweg ist bei der Verkehrsbelastung Außerorts sinnvoll	
	Argumentation nach ERA	-	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	Baulast des Landesbetriebs Straßenwesen	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Keine Maßnahmen	Punkte 3 0 0 3

Potsdamer Chaussee		Bereich: N2
zwischen Ortseingang Groß Glienicke in Höhe Gutspark und Sacrower Allee		Abschnittsnummer: 263
Lage: innerorts, angebaut		
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe		
Länge: 774 m		
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	945
	Schwerverkehrsanteil	4,8 %
	Fahrbahnparken	abschnittsweise
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h, abschnittsweise Tempo-30-Zone
	Belastungsbereich nach ERA	I bis II
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr im Straßenraum
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-
	Benutzungspflicht	nein
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr Schutzstreifen bei 50 km/h möglich.
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich nach ERA II ist eine Führung im Mischverkehr oder mit Schutzstreifen bei geringem Schwerverkehrsanteil und einer übersichtlichen Linienführung möglich.
	Maßnahmen	Prüfung von Schutzstreifen beidseitig. Furtmarkierungen im Bereich des Kreisverkehrs (Potsdamer Chaussee/L20), da Radfahrer hier aus beiden Richtungen zu erwarten sind.
	Kommentar	Grundhafter Ausbaue der Potsdamer Straße geplant, bei dem auch die Schutzstreifen mit umgesetzt werden.
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität II

Dorfstraße und Seepromenade		Bereich: N2	
zwischen Potsdamer Chaussee und Braumannweg		Abschnittsnummer: 264	
Lage: innerorts, teilweise angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe			
Länge: 1.778 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	110	
	Schwerverkehrsanteil	4,5 %	
	Fahrbahnparken	abschnittsweise	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	-	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Schutzstreifen	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischverkehr zu empfehlen.	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 2. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Keine Maßnahmen	Punkte 2 0 0 2

Fährstraße		Bereich: N2	
zwischen Krampnitzer Straße und Anlegestelle Fähre		Abschnittsnummer: 294	
Lage: innerorts			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe			
Länge: 535 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	k. A.	
	Schwerverkehrsanteil	k. A.	
	Fahrbahnparken	einseitig	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	nein	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischverkehr zu empfehlen.	
	Maßnahmen		
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 2. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Keine Maßnahmen	Punkte 2 0 0 2

10.1.7 Bereich O1



Zielnetz

-  Radschnellverbindung
-  Hauptroute 2. Stufe
-  Hauptroute 1. Stufe
-  Grundnetz



1:43.600

Kartengrundlage:
WebAtlas © GeoBasis-De/LGB 2017

Rudolf-Breitscheid-Straße		Bereich: O1									
zwischen Karl-Marx-Straße und Plantagenstraße		Abschnittsnummer: 75									
Lage: innerorts, angebaut											
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe											
Länge: 1.303 m											
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	480									
	Schwerverkehrsanteil	2,1 %									
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken									
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h									
	Belastungsbereich nach ERA	II									
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Schutzstreifen, im Straßenraum, Einrichtungsverkehr									
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	1,2									
	Benutzungspflicht	nein									
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-									
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)									
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Schutzstreifen									
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich II sind Schutzstreifen eine zu empfehlende Führungsform.									
	Maßnahmen	Schutzstreifen auf größtmögliches Maß verbreitern.									
	Kommentar	Fahrbahnbelag sollte im Rahmen des Deckenprogramms erneuert werden.									
	Priorität bezüglich der Umsetzung	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Kriterien</th> <th>Punkte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Hauptroute 1. Stufe</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Bewertung Bestand:</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Verkehrssicherheit:</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Priorität III</td> <td>5</td> </tr> </tbody> </table>	Kriterien	Punkte	Hauptroute 1. Stufe	3	Bewertung Bestand:	2	Verkehrssicherheit:	0	Priorität III
Kriterien	Punkte										
Hauptroute 1. Stufe	3										
Bewertung Bestand:	2										
Verkehrssicherheit:	0										
Priorität III	5										

Waldmüllerstraße		Bereich: O1	
zwischen Wilhelm-Leuschner-Straße und Lankestraße		Abschnittsnummer: 76	
Lage: innerorts, einseitig angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 294 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	gering	
	Schwerverkehrsanteil	k. A.	
	Fahrbahnparken	durchgehend	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h, Tempo-30-Zone	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr im Straßenraum auf Kleinsteinpflaster	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	-	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischverkehr die vorzuziehende Führungsform aber aufgrund des Pflasters fahren viele Radfahrer auf der südlichen Nebenanlage.	
	Maßnahmen	Bei der Straßenerneuerung glattes Kleinsteinpflaster oder Asphalt verwenden.	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität III	Punkte 3 2 0 5

Lankestraße		Bereich: O1	
zwischen Allee nach Glienicke und Waldmüllerstraße		Abschnittsnummer: 77	
Lage: innerorts			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 259 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	104	
	Schwerverkehrsanteil	k. A.	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr im Straßenraum	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	nein	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischverkehr die vorzuziehende Führungsform. Die Belastungszahlen und Fahrbahnbreiten machen Mischverkehr unproblematisch.	
	Maßnahmen	In Fahrbahnrand ein glattes Pflaster vorsehen.	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität III	Punkte 3 2 0 5

Alt Nowawes/ Allee nach Glienicke		Bereich: O1	
zwischen Rudolf-Breitscheid-Straße und Karl-Liebknecht-Straße		Abschnittsnummer: 78	
Lage: innerorts			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe			
Länge: 1.251 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	773	
	Schwerverkehrsanteil	0%	
	Fahrbahnparken	abschnittsweise	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	II	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	andere Radwege	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)		
	Benutzungspflicht	nein	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	anderer Radweg	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich II ist Mischverkehr mit einem nichtbenutzungspflichtigen Radweg eine geeignete Führungsform.	
	Maßnahmen		
	Kommentar	-	
		Kriterien	Punkte
	Hauptroute 2. Stufe	2	
	Bewertung Bestand:	0	
	Verkehrssicherheit:	0	
	Keine Maßnahmen	2	
	Priorität bezüglich der Umsetzung		

August-Bebel-Straße		Bereich: O1
zwischen Rudolf-Breitscheid-Straße und Großbeerenstraße		Abschnittsnummer: 80
Lage: innerorts		
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe		
Länge: 1.323 m		
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	600
	Schwerverkehrsanteil	6 %
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h
	Belastungsbereich nach ERA	II
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Fahrtichtung Süd: Gehweg, Rad frei, getrennter Geh- und Radweg kurz vor der Großbeerenstraße Fahrtrichtung Nord: abschnittsweise anderer Radweg (nicht benutzungspflichtig), welcher sehr schmal ist
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	1,00 – 1,20
	Benutzungspflicht	nein
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Gehweg, Rad frei in Richtung Süden Schutzstreifen und anderer Radweg in Richtung Norden.
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich II kann Mischverkehr/Schutzstreifen mit einer ergänzenden, nicht benutzungspflichtigen Führungsform empfohlen werden.
	Maßnahmen	Schutzstreifen einseitig in Fahrtrichtung Nord prüfen.
	Kommentar	Markierungspläne vorhanden
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Maßnahme in Umsetzung.

Karl-Marx-Straße		Bereich: O1	
zwischen Rudolf-Breitscheid-Straße und Allee-nach-Glienicke (Babelsberg)		Abschnittsnummer: 81	
Lage: innerorts, angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 2.046 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	280	
	Schwerverkehrsanteil	2,1 %	
	Fahrbahnparken	abschnittsweise	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr im Straßenraum	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	nein	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich nach ERA I ist Mischverkehr die vorzuziehende Führungsform. Die Belastungszahlen und Fahrbahnbreiten (auch im Belastungsbereich nach ERA II) machen Mischverkehr unproblematisch.	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Keine Maßnahmen	Punkte 3 0 0 3

Rudolf-Breitscheid-Straße		Bereich: O1	
zwischen Plantagenstraße und Wattstraße (Babelsberg)		Abschnittsnummer: 82	
Lage: innerorts, angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 629 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	490	
	Schwerverkehrsanteil	3,1 %	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Einbahnstraße, Radfahrer in Gegenrichtung frei mit Schutzstreifen, im Straßenraum	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	nein	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr (Schutzstreifen in Gegenrichtung)	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischnutzung die vorzuziehende Führungsform. Aufgrund der Einbahnstraße wird der Radverkehr entgegen dieser, durch einen Schutzstreifen gesichert.	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Keine Maßnahmen	Punkte 3 0 0 3

Rudolf-Breitscheid-Straße		Bereich: O1	
zwischen August-Bebel-Straße und Stubenrauchstraße		Abschnittsnummer: 107	
Lage: innerorts			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 605 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	232	
	Schwerverkehrsanteil	2%	
	Fahrbahnparken	abschnittsweise	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Schutzstreifen bis Bahnhof Griebnitzsee und Mischverkehr	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	1,25	
	Benutzungspflicht	-	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischverkehr zu empfehlen.	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Keine Maßnahmen	Punkte 3 0 0 3

Königstraße		Bereich: O1									
zwischen Glienicker Brücke und Mövenstraße		Abschnittsnummer: 121									
Lage: innerorts, anbaufrei											
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe											
Länge: 416 m											
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	1190									
	Schwerverkehrsanteil	4,2 %									
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken									
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h									
	Belastungsbereich nach ERA	III									
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Radfahrstreifen, im Straßenraum, Einrichtungsverkehr (Anlagen für beide Fahrrichtungen vorhanden)									
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	1,75									
	Benutzungspflicht	ja									
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	ja									
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)									
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Radfahrstreifen									
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich III kann eine Benutzungspflicht sinngemäß sein.									
	Maßnahmen	-									
	Kommentar	Berlin, Bezirk Steglitz-Zehlendorf									
	Priorität bezüglich der Umsetzung	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Kriterien</th> <th>Punkte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Hauptroute 1. Stufe</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Bewertung Bestand:</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Verkehrssicherheit:</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Priorität III</td> <td>4</td> </tr> </tbody> </table>	Kriterien	Punkte	Hauptroute 1. Stufe	3	Bewertung Bestand:	1	Verkehrssicherheit:	0	Priorität III
Kriterien	Punkte										
Hauptroute 1. Stufe	3										
Bewertung Bestand:	1										
Verkehrssicherheit:	0										
Priorität III	4										

Mövenstraße		Bereich: O1	
zwischen Königstraße und Wilhelm-Leuschner-Straße		Abschnittsnummer: 122	
Lage: innerorts, teilweise angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 290 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	nur Anliegerverkehr da Sackgasse für den Kfz-Verkehr	
	Schwerverkehrsanteil	k. A.	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur		
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	nein	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischverkehr die zu empfehlende Führungsform.	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	Sackgasse für Radfahrer passierbar	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: keine Maßnahmen	Punkte 3 0 0 3

Am Babelsberger Park		Bereich: O1	
zwischen Mühlenstraße und Humboldtbrücke		Abschnittsnummer: 176	
Lage: innerorts, anbaufrei Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe Länge: 963 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	nur Anliegerverkehr	
	Schwerverkehrsanteil	k. A.	
	Fahrbahnparken	k. A.	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Fahrradstraße, Mischverkehr im Straßenraum	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	2,50 - 3,00	
	Benutzungspflicht	nein	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Fahrradstraße und Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischverkehr zu empfehlen.	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 2. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: keine Maßnahmen	Punkte 2 0 0 2

Plantagenstraße		Bereich: O1	
zwischen R.-Breitscheid-Straße und Goetheplatz		Abschnittsnummer: 272	
Lage: innerorts, angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe			
Länge: 435 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	120	
	Schwerverkehrsanteil	4,2%	
	Fahrbahnparken	abschnittsweise	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	-	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischverkehr die zu empfehlende Führungsform.	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 2. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Keine Maßnahmen	Punkte 1 0 0 1

Beringstraße / Goethestraße		Bereich: O1	
zwischen Plantagenstraße und Karl-Marx-Straße		Abschnittsnummer: 273	
Lage: innerorts, angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe			
Länge: 1.119 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	k. A.	
	Schwerverkehrsanteil	k. A.	
	Fahrbahnparken	k. A.	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	k. A.	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	-	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischverkehr die zu empfehlende Führungsform.	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 2. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Keine Maßnahmen	Punkte 1 0 0 1

Allee nach Glienicke		Bereich: O1	
zwischen der Karl-Liebnecht-Straße und Lankestraße		Abschnittsnummer: 277	
Lage: innerorts, teilweise angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 787 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	100	
	Schwerverkehrsanteil	2,0%	
	Fahrbahnparken	nein	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	-	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischverkehr die zu empfehlende Führungsform.	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Keine Maßnahmen	Punkte 3 0 0 3

Alt Nowawes		Bereich: O1	
zwischen R.-Breitscheid-Straße und Allee nach Glienicke		Abschnittsnummer: 278	
Lage: innerorts, angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 1.149 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	100	
	Schwerverkehrsanteil	2,5%	
	Fahrbahnparken	nein	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	getrennter Geh- und Radweg	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	-	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	-	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Keine Maßnahmen	Punkte 3 0 0 3

Paul-Neumann-Straße		Bereich: O1	
zwischen R-Breitscheid-Straße und Pestalozzistraße		Abschnittsnummer: 282	
Lage: innerorts, angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe			
Länge: 274 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	190	
	Schwerverkehrsanteil	3,2 %	
	Fahrbahnparken	einseitig	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	-	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischverkehr die zu empfehlende Führungsform.	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 2. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Keine Maßnahmen	Punkte 1 0 0 1

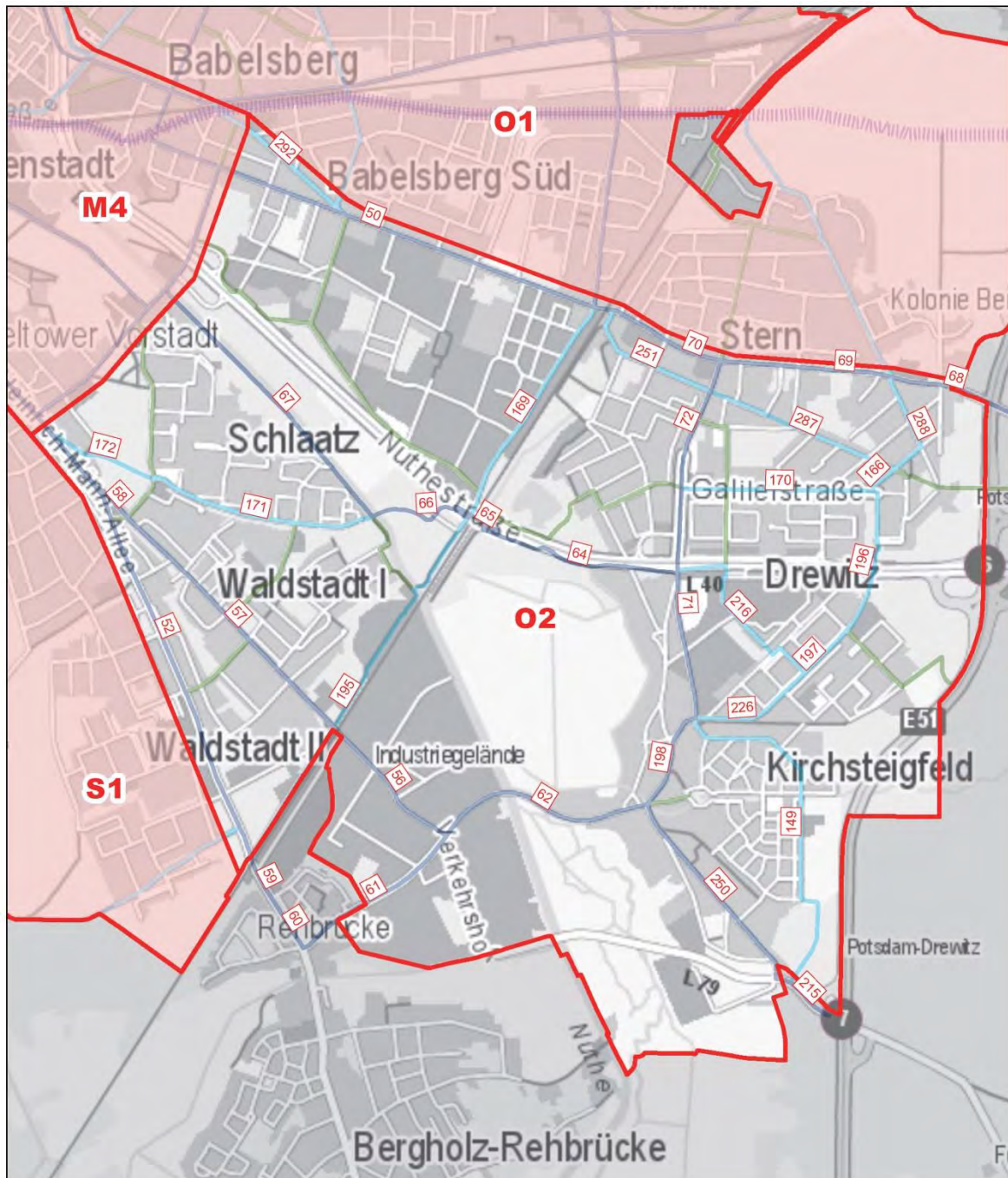
Pestalozzistraße		Bereich: O1	
zwischen der P.-Neumann-Straße und Großbeerenstraße		Abschnittsnummer: 283	
Lage: innerorts, teilweise angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe			
Länge: 341 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	160	
	Schwerverkehrsanteil	3,2 %	
	Fahrbahnparken	einseitig	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	-	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischverkehr die zu empfehlende Führungsform.	
	Maßnahmen	Pflaster im Einmündungsbereich mit der Großbeerenstraße und Kopernikusstraße entfernen.	
	Kommentar	-	
		Kriterien	Punkte
	Hauptroute 2. Stufe	1	
	Bewertung Bestand:	0	
	Verkehrssicherheit:	0	
	Keine Maßnahmen	1	
	Priorität bezüglich der Umsetzung		

Stubenrauchstraße		Bereich: O1	
zwischen R.-Breitscheid-Straße und Stadtgrenze Berlin		Abschnittsnummer: 284	
Lage: innerorts, angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 603 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	k. A.	
	Schwerverkehrsanteil	k. A.	
	Fahrbahnparken	abschnittsweise	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	-	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischverkehr die zu empfehlende Führungsform.	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Keine Maßnahmen	Punkte 3 0 0 3

An der Parforceheide und ehemaliger Postenweg		Bereich: O1	
zwischen Stahnsdorfer Straße und Steinstraße		Abschnittsnummer: 285	
Lage: innerorts, teilweise angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe			
Länge: 752 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	k. A.	
	Schwerverkehrsanteil	k. A.	
	Fahrbahnparken	abschnittsweise	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	An der Parforceheide = Mischverkehr	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	-	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischverkehr die zu empfehlende Führungsform.	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 2. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Keine Maßnahmen	Punkte 2 0 0 2

Steinstraße		Bereich: O1	
zwischen Großbeerenstraße und An der Parforceheide		Abschnittsnummer: 286	
Lage: innerorts, angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe			
Länge: 760 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	220	
	Schwerverkehrsanteil	4,3%	
	Fahrbahnparken	abschnittsweise	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	-	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischverkehr die zu empfehlende Führungsform.	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 2. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Keine Maßnahmen	Punkte 2 0 0 2

10.1.8 Bereich O2



Zielnetz

- Radschnellverbindung
- Hauptroute 1. Stufe
- Hauptroute 2. Stufe
- Grundnetz



1:31.520

Kartengrundlage:
WebAtlas © GeoBasis-De/LGB 2017

Großbeerenstraße		Bereich: O2	
zwischen Lutherplatz und Wetzlarer Straße		Abschnittsnummer: 50	
Lage: innerorts, angebaut Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe Länge: 2.295 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	1200	
	Schwerverkehrsanteil	5,2 %	
	Fahrbahnparken	zwischen Ahornstraße und Wetzlarer Straße einseitig	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h zw. Fritz-Zubeil-Straße und Wetzlarer Str. 30 km/h zw. Lutherplatz und Fritz-Zubeil-Straße	
	Belastungsbereich nach ERA	II und III	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Radfahrstreifen zwischen Lutherplatz und Walter-Klausch-Straße, beidseitig Schutzstreifen zwischen Walter-Klausch-Straße und Wetzlarer Straße beidseitig außer zwischen Ahornstraße und Wetzlarer Straße getrennter Rad- und Gehweg in Richtung stadtauswärts	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	1,25 - 2,0	
	Benutzungspflicht	teilweise	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	nur abschnittsweise	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Überbreite Schutzstreifen mit Sicherheitsabstand zu den parkenden Fahrzeugen	
	Argumentation nach ERA	Aufgrund der Geschwindigkeitsunterschiede schwanken die Belastungsbereiche zwischen II und III.	
	Maßnahmen	Überbreite Schutzstreifen mit Sicherheitsabstand zu den parkenden Fahrzeugen markieren.	
	Kommentar		
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität II	Punkte 3 2 2 7

Heinrich-Mann-Allee		Bereich: O2
zwischen Waldstraße/Horstweg und Arthur-Scheunert-Allee		Abschnittsnummer: 52
Lage: innerorts, teilweise angebaut		
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe		
Länge: 2.397 m		
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	1600
	Schwerverkehrsanteil	2,6 %
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h, Saarmunder Straße 30 km/h
	Belastungsbereich nach ERA	III
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Richtung stadteinwärts: gemeinsamer Geh- und Radweg straßenbegleitend, Einrichtungsverkehr Richtung stadtauswärts: Mischverkehr auf Nebenfahrbahn und Saarmunder Straße ansonsten ebenfalls gemeinsame Geh- und Radwege
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-
	Benutzungspflicht	ja aber die Radverkehrsanlagen sind weit abgesetzt von der Heinrich-Mann-Allee
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	nur abschnittsweise
	Verkehrssicherheit	Auffälligkeiten an der Einmündung Am Moosfenn/ Heinrich-Mann-Allee mit abbiegenden Kfz und Radfahrern
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Radfahrstreifen auf der Fahrbahn
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich III kann eine Benutzungspflicht sinngemäß sein.
	Maßnahmen	Radfahrstreifen markieren, südlich der Straße Zum Teufelssee Schutzstreifen
	Kommentar	-
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität I

Drewitzer Straße		Bereich: O2
zwischen Bahnübergang und Am Buchhorst		Abschnittsnummer: 56
Lage: innerorts, teilweise angebaut Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe Länge: 760 m		
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	950
	Schwerverkehrsanteil	7,7 %
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h
	Belastungsbereich nach ERA	II bis III
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr im Straßenraum
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-
	Benutzungspflicht	nein
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Schutzstreifen
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich II sind Schutzstreifen eine zu empfehlende Führungsform.
	Maßnahmen	Bei einem grundhaften Ausbau die Fahrbahn verbreitern für Schutzstreifen, Entwässerung
	Kommentar	-
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität II

Drewitzer Straße		Bereich: O2
zwischen Bahnübergang und An der alten Zauche		Abschnittsnummer: 57
Lage: innerorts, angebaut Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe Länge: 1.416 m		
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	1020
	Schwerverkehrsanteil	8,3 %
	Fahrbahnparken	Längsparken in Höhe Erich-Weinert-Str.
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h
	Belastungsbereich nach ERA	II bis III
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Schutzstreifen
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	1,25
	Benutzungspflicht	nein
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Schutzstreifen
	Argumentation nach ERA	Aufgrund der Allee sind andere Führungsformen nicht möglich, ohne erhebliche Verkehrsgefährdungen für den Radfahrer zu erzeugen.
	Maßnahmen	Markierung von Schutzstreifen zwischen Erich-Weinert-Straße und Bahnübergang stadtauswärts, prüfen und ggf. markieren.
	Kommentar	-
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Wenn Markierung anordnungsfähig, Umsetzung sobald die Markierung erneuert werden muss.

Drewitzer Straße		Bereich: O2	
zwischen An der alten Zauche und Heinrich-Mann-Allee		Abschnittsnummer: 58	
Lage: innerorts, angebaut Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe Länge: 210 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	67	
	Schwerverkehrsanteil	k. A.	
	Fahrbahnparken	Querparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr im Straßenraum	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	nein	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischverkehr vorzusehen.	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	Sackgasse für Radfahrer geöffnet	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Keine Maßnahmen	Punkte 3 0 0 3

Arthur-Scheunert-Allee		Bereich: O2	
zwischen Heinrich-Mann-Allee und Beethovenstraße (Gemeinde Nuthetal)		Abschnittsnummer: 59	
Lage: innerorts, angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 205 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	1290	
	Schwerverkehrsanteil	3,3 %	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	III	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	gemeinsamer Geh- und Radweg, straßenbegleitend, Zweirichtungsverkehr bis Bahnübergang und gemeinsame Geh- und Radwege im Einrichtungsverkehr im Bereich des Bahnübergangs.	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	1,80 - 2,20	
	Benutzungspflicht	ja	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	nein	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Argumentation nach ERA	Der gemeinsame Geh- und Radweg sollte eine Breite von 2,50 m aufweisen, damit die Breitenanforderungen der ERA eingehalten werden können.	
	Maßnahmen	gemeinsamen Geh- und Radweg verbreitern	
	Kommentar	Gemeindegebiet Nuthetal	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität III	Punkte 3 2 0 5

Arthur-Scheunert-Allee		Bereich: O2
zwischen Beethovenstraße und Verdistraße/L79 (Gemeinde Nuthetal)		Abschnittsnummer: 60
Lage: innerorts, angebaut		
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe		
Länge: 279 m		
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	1290
	Schwerverkehrsanteil	k. A.
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h
	Belastungsbereich nach ERA	III
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	getrennter Geh- und Radweg, straßenbegleitend, Zweirichtungsverkehr
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	2,1
	Benutzungspflicht	ja
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	ja
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	getrennter Geh- und Radweg in Fahrtrichtung Süden gemeinsamer Geh- und Radweg in Fahrtrichtung Norden
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich III kann eine Benutzungspflicht sinngemäß sein.
	Maßnahmen	-
	Kommentar	Gemeindegebiet Nuthetal
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität III

Am Buchhorst		Bereich: O2	
zwischen Arthur-Scheunert-Allee und Nuthedamm		Abschnittsnummer: 61	
Lage: innerorts, angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 883 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	800	
	Schwerverkehrsanteil	6,3 %	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	II	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	getrennter Geh- und Radweg beidseitig, straßenbegleitend, Einrichtungsverkehr	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	1,0 - 1,9 (getrennter Rad- / Gehweg);	
	Benutzungspflicht	ja	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	nur abschnittsweise	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	anderer Radweg sowie Schutzstreifen	
	Argumentation nach ERA	Auch die Standards der StVO sind nicht eingehalten, sodass die Benutzungspflicht aufgehoben werden sollte. Schutzstreifen sind beim Belastungsbereich II dort wo möglich, eine geeignete Führungsform	
	Maßnahmen	Markierung von Schutzstreifen zwischen Am Verkehrshof und Nuthedamm prüfen und ggf. markieren.	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität II	Punkte 3 2 2 7

Nuthedamm		Bereich: O2	
zwischen Am Buchhorst und Trebbiner Straße (Drewitz)		Abschnittsnummer: 62	
Lage: innerorts, anbaufrei Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe Länge: 1.087 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	820	
	Schwerverkehrsanteil	3,7 %	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	I bis II	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr, teilweise Schutzstreifen, im Straßenraum, Zweirichtungsverkehr	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	nein	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr, teilweise Schutzstreifen	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich II sind Schutzstreifen eine zu empfehlende Führungsform; auch Mischnutzung kann in bestimmten Fällen sinnvoll sein.	
	Maßnahmen	Prüfen, ob Schutzstreifen durchgängig realisierbar sind.	
	Kommentar	Engstellen im Bereich der Brücken für den Kfz-Verkehr	
		Kriterien	Punkte
	Hauptroute 1. Stufe	3	
	Bewertung Bestand:	0	
	Verkehrssicherheit:	0	
	Keine Maßnahmen	3	
	Priorität bezüglich der Umsetzung		

Wartungsweg Fernwärme (parallel zu Nuthestraße)		Bereich: O2
zwischen Wetzlarer Bahn und Neuendorfer Straße		Abschnittsnummer: 64
Lage: innerorts, anbaufrei Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe Länge: 977 m		
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	kein Kfz-Verkehr zulässig
	Schwerverkehrsanteil	k. A.
	Fahrbahnparken	k. A.
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	k. A.
	Belastungsbereich nach ERA	kein Belastungsbereich, da Kfz-Verkehr nur in Ausnahmefällen gestattet
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Wartungsweg, kein öffentlicher Weg
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	3,00 - 3,50
	Benutzungspflicht	nein
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr
	Argumentation nach ERA	Parallel verlaufender Fuß- und Radweg benötigt eine Breite von mind. 2,50 m.
	Maßnahmen	grundhafter Ausbau des Weges für Fußgänger und Radfahrer
	Kommentar	-
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Bereits in Umsetzung.

Nuthestraße		Bereich: O2									
(Brücke der L 40 über die Wetzlarer Bahn)		Abschnittsnummer: 65									
Lage: innerorts, anbaufrei Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe Länge: 324 m											
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	8000									
	Schwerverkehrsanteil	k. A.									
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken									
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	100 km/h (auf der L 40)									
	Belastungsbereich nach ERA	IV									
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	gemeinsamer Geh- und Radweg, straßenbegleitend, Zweirichtungsverkehr									
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	1,5									
	Benutzungspflicht	ja									
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	nein									
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)									
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr									
	Argumentation nach ERA	Parallel verlaufender Fuß- und Radweg benötigt eine Breite von mind. 2,50 m.									
	Maßnahmen	Bei einem Ersatzneubau der Brücke durch den Landesbetrieb Straßenwesens eine breite Nebenanlage anlegen.									
	Kommentar	Brücke in der Baulast des Landesbetriebs Straßenwesens (LS)									
	Priorität bezüglich der Umsetzung	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Kriterien</th> <th>Punkte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Hauptroute 1. Stufe</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Bewertung Bestand:</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Verkehrssicherheit:</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Priorität II</td> <td>6</td> </tr> </tbody> </table>	Kriterien	Punkte	Hauptroute 1. Stufe	3	Bewertung Bestand:	3	Verkehrssicherheit:	0	Priorität II
Kriterien	Punkte										
Hauptroute 1. Stufe	3										
Bewertung Bestand:	3										
Verkehrssicherheit:	0										
Priorität II	6										

Weg Nuthe - Wetzlarer Straße		Bereich: O2									
zwischen Wetzlarer Straße und Trambrücke Nuthe		Abschnittsnummer: 66									
Lage: innerorts, anbaufrei											
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe											
Länge: 448 m											
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	kein Kfz-Verkehr zulässig									
	Schwerverkehrsanteil	k. A.									
	Fahrbahnparken	k. A.									
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	k. A.									
	Belastungsbereich nach ERA	I									
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	gemeinsamer Geh- und Radweg, im Brückenbereich Gehweg, eigenständig geführt, Zweirichtungsverkehr									
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	2,80 (Gehweg 1,25 -1,40)									
	Benutzungspflicht	ja									
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	ja									
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)									
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr									
	Argumentation nach ERA	Gemeinsame Geh- und Radweg benötigen eine Breite von mind. 2,50 m.									
	Maßnahmen	Verbreiterung der bestehenden Trambrücke für Fußgänger und Radfahrer erneut prüfen oder ggf. einen Brückenneubau für Fußgänger und Radfahrer vorsehen.									
	Kommentar	-									
	Priorität bezüglich der Umsetzung	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Kriterien</th> <th>Punkte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Hauptroute 1. Stufe</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Bewertung Bestand:</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Verkehrssicherheit:</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Priorität II</td> <td>6</td> </tr> </tbody> </table>	Kriterien	Punkte	Hauptroute 1. Stufe	3	Bewertung Bestand:	3	Verkehrssicherheit:	0	Priorität II
Kriterien	Punkte										
Hauptroute 1. Stufe	3										
Bewertung Bestand:	3										
Verkehrssicherheit:	0										
Priorität II	6										

Weg an der Nuthe		Bereich: O2									
(Horstweg und Trambrücke Nuthe)		Abschnittsnummer: 67									
Lage: innerorts, anbaufrei											
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe											
Länge: 1.557 m											
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	kein Kfz-Verkehr zulässig									
	Schwerverkehrsanteil	k. A.									
	Fahrbahnparken	k. A.									
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	k. A.									
	Belastungsbereich nach ERA	kein Belastungsbereich, da Kfz-Verkehr nicht zulässig									
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	gemeinsamer Geh- und Radweg, eigenständig geführt, Zweirichtungsverkehr									
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	2,5									
	Benutzungspflicht	ja									
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	ja									
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)									
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr									
	Argumentation nach ERA	-									
	Maßnahmen	-									
	Kommentar	Die Erneuerung der Brücke Horstweg über die Nuthe ist geplant, wobei die Unterquerung des Horstwegs verbessert werden soll (bisher häufig bei Hochwasser gesperrt).									
	Priorität bezüglich der Umsetzung	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Kriterien</th> <th>Punkte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Hauptroute 1. Stufe</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Bewertung Bestand:</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Verkehrssicherheit:</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>keine Maßnahmen</td> <td>3</td> </tr> </tbody> </table>	Kriterien	Punkte	Hauptroute 1. Stufe	3	Bewertung Bestand:	0	Verkehrssicherheit:	0	keine Maßnahmen
Kriterien	Punkte										
Hauptroute 1. Stufe	3										
Bewertung Bestand:	0										
Verkehrssicherheit:	0										
keine Maßnahmen	3										

Großbeerenstraße		Bereich: O2	
zwischen Steinstraße und bis Gemarkungsgrenze		Abschnittsnummer: 68	
Lage: innerorts, teilweise angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 1.259 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	1290	
	Schwerverkehrsanteil	3,9 %	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	III	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	1,50 / 2,50	
	Benutzungspflicht	ja	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	ja	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich III kann eine Benutzungspflicht sinngemäß sein. Der Gemeinsame Geh- und Radweg sollte eine Breite von 2,50 m aufweisen, damit die Breitenanforderungen der ERA eingehalten werden können.	
	Maßnahmen	Bei Baumaßnahme umpflastern. Genauere Betrachtung der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung.	
	Kommentar	gepflastert wie getrennter Geh- und Radweg	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Bei Baumaßnahmen in dem Abschnitt.	

Großbeerenstraße		Bereich: O2	
zwischen Flotowstraße und Steinstraße		Abschnittsnummer: 69	
Lage: innerorts, anbaufrei			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 443 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	930	
	Schwerverkehrsanteil	5,4 %	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	II	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	getrennter Geh- und Radweg, straßenbegleitend, Einrichtungsverkehr	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	1,5	
	Benutzungspflicht	ja	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	ja	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	getrennter Geh- und Radweg oder Schutzstreifen (zusätzlich anderer Radweg)	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich nach ERA II sind Schutzstreifen eine zu empfehlende Führungsform. Ergänzt werden können diese durch nichtbenutzungspflichtige Formen.	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	-	
		Kriterien	Punkte
	Hauptroute 1. Stufe	3	
	Bewertung Bestand:	0	
	Verkehrssicherheit:	0	
	Keine Maßnahmen	3	
	Priorität bezüglich der Umsetzung		

Großbeerenstraße		Bereich: O2	
zwischen August-Bebel-Straße und Flotowstraße		Abschnittsnummer: 70	
Lage: innerorts, angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 1.042 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	830	
	Schwerverkehrsanteil	6,3 %	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	II	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Schutzstreifen, im Straßenraum, Einrichtungsverkehr (Anlagen für beide Fahrrichtungen vorhanden)	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	1,30 - 1,60	
	Benutzungspflicht	nein	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Schutzstreifen	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich II sind Schutzstreifen eine zu empfehlende Führungsform.	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Keine Maßnahmen	Punkte 3 0 0 3

Neuendorfer Straße/ Zum Kirchsteigfeld		Bereich: O2
zwischen Galileistraße und Sternstraße		Abschnittsnummer: 71
Lage: innerorts, angebaut Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe Länge: 1.114 m		
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	1530
	Schwerverkehrsanteil	1,6 %
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h
	Belastungsbereich nach ERA	III
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Richtung Süd: gemeinsamer Geh- und Radweg zwischen Galileistraße und Nuthestraße, Radfahrstreifen zwischen Nuthestr. & Gerlachstr., Mischverkehr zwischen Gerlachstraße und Gartenhandel, gemeinsamer Geh- und Radweg zwischen Gartenhandel und Sternstraße Richtung Nord: Schutzstreifen und Gehweg Rad frei zwischen Sternstraße und Gerlachstraße, getrennter Geh- und Radweg zwischen Gerlachstraße und Galileistraße
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	1,20 - 2,60
	Benutzungspflicht	ja
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	nur abschnittsweise
	Verkehrssicherheit	Auffälligkeiten bei Abbiegeunfällen an der Ausfahrt der L 40 in Höhe Porta (2011-2015)
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Schutzstreifen in beide Richtungen (inkl. Gehweg Radfahrer frei und anderem Radweg).
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich III kann eine Benutzungspflicht sinngemäß sein. Bei einer übersichtlichen Linienführung können aber auch Schutzstreifen verwendet werden.
	Maßnahmen	Markierung von Schutzstreifen
	Kommentar	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität II

Neuendorfer Straße		Bereich: O2	
zwischen Galileistraße und Großbeerenstraße (Stern)		Abschnittsnummer: 72	
Lage: innerorts, angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 646 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	1220	
	Schwerverkehrsanteil	2 %	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	III	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Schutzstreifen und anderer Radweg, straßenbegleitend, Einrichtungsverkehr	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	1,5	
	Benutzungspflicht	nein	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	ja	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Schutzstreifen als Führungsform und nicht benutzungspflichtiger Radweg	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich III kann eine Benutzungspflicht sinngemäß sein. Bei einer übersichtlichen Linienführung sind Schutzstreifen eine sichere Führungsform.	
	Maßnahmen	Knotenpunktgestaltung Großbeerenstraße: Gehweg und anderer Radweg sind weit voneinander getrennt. Der Radweg sollte mit Piktogrammen kenntlich gemacht werden.	
	Kommentar	-	
		Kriterien	Punkte
	Hauptroute 1. Stufe	3	
	Bewertung Bestand:	0	
	Verkehrssicherheit:	0	
	Keine Maßnahmen	3	
	Priorität bezüglich der Umsetzung		

Ricarda-Huch-Straße		Bereich: O2									
zwischen Zum Kirchsteigfeld und L79		Abschnittsnummer: 149									
Lage: innerorts Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe Länge: 1.951 m											
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	933									
	Schwerverkehrsanteil	1%									
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken									
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h									
	Belastungsbereich nach ERA	II									
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr und anderer Radweg									
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-									
	Benutzungspflicht	nein									
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-									
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)									
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr und anderer Radweg oder Schutzstreifen									
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich II sind Schutzstreifen als auch Mischverkehr mit einer Kombination anderer Radweg zu empfehlende Radverkehrsführungen.									
	Maßnahmen	Prüfung von Schutzstreifen									
	Kommentar	-									
	Priorität bezüglich der Umsetzung	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Kriterien</th> <th>Punkte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Hauptroute 2. Stufe</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Bewertung Bestand:</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Verkehrssicherheit:</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Priorität III</td> <td>4</td> </tr> </tbody> </table>	Kriterien	Punkte	Hauptroute 2. Stufe	2	Bewertung Bestand:	2	Verkehrssicherheit:	0	Priorität III
Kriterien	Punkte										
Hauptroute 2. Stufe	2										
Bewertung Bestand:	2										
Verkehrssicherheit:	0										
Priorität III	4										

Otto-Haseloff-Straße		Bereich: O2	
zwischen Ziolkowskistraße und Galileistraße		Abschnittsnummer: 166	
Lage: innerorts			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe			
Länge: 155 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	k. A.	
	Schwerverkehrsanteil	k. A.	
	Fahrbahnparken	beidseitig	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	nein	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischverkehr zu empfehlen.	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	Die Maßnahme wurde aufgrund des politischen Beschlusses der SVV in die Priorität 1 eingeordnet, um zwischen den stark genutzten Radwegen Lindenallee und Am Urnenfeld einen Lückenschluss herzustellen.	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 2. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Keine Maßnahmen	Punkte 2 0 0 2

Wetzlarer Straße		Bereich: O2
zwischen Großbeerenstraße und L40		Abschnittsnummer: 169
Lage: innerorts, angebaut		
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe		
Länge: 1.186 m		
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	1220
	Schwerverkehrsanteil	6,9 %
	Fahrbahnparken	durchgehend
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h
	Belastungsbereich nach ERA	III
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	gemeinsamer Geh- und Radweg, straßenbegleitend, Zweirichtungsverkehr
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	2,5 - 4,5
	Benutzungspflicht	ja
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	ja
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	gemeinsamer Geh- und Radweg, straßenbegleitend, Zweirichtungsverkehr.
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich III kann eine Benutzungspflicht sinngemäß sein.
	Maßnahmen	Prüfung, ob ein Radfahrstreifen in Fahrtrichtung Norden möglich und sinnvoll ist. Regelmäßige Erneuerung der Furtmarkierungen und Betrachtung der Unfallentwicklung
	Kommentar	Zweirichtungsradwege mit vielen Einmündungen haben grundsätzlich ein höheres Unfallrisiko. Daher ist eine Prüfung der Benutzungspflicht sinngemäß.
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 2. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität III

Galileistraße/ Konrad-Wolf-Allee		Bereich: O2	
zwischen Neuendorfer Straße und Gaußstraße		Abschnittsnummer: 170	
Lage: innerorts, angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe			
Länge: 944 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	500	
	Schwerverkehrsanteil	3,6 %	
	Fahrbahnparken	abschnittsweise	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	II	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr im Straßenraum	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	nein	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Schutzstreifen	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich II sind Schutzstreifen eine zu empfehlende Führungsform. Der bestehende Straßenquerschnitt lässt das Markieren von Schutzstreifen zu (mit Sicherheitsstreifen zu parkenden Kfz).	
	Maßnahmen	Schutzstreifen prüfen und ggf. markieren	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 2. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität II	Punkte 3 3 0 6

Am Nuthetal		Bereich: O2	
zwischen An der Alten Zauche und Wieselkiez nördlich der Straßenbahn		Abschnittsnummer: 171	
Lage: innerorts, einseitig angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe			
Länge: 1.102 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	510	
	Schwerverkehrsanteil	2 %	
	Fahrbahnparken	abschnittsweise	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr auf der Fahrbahn	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	nein	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischverkehr zu empfehlen. Belastungszahlen und Fahrbahnbreiten machen Mischverkehr möglich.	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 2. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Keine Maßnahmen	Punkte 2 0 0 2

Weg an Tramgleisen Abzweig Schlaatz		Bereich: O2	
von der Heinrich-Mann-Allee zu An der Alten Zauche/Am Nuthetal		Abschnittsnummer: 172	
Lage: innerorts, anbaufrei			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe			
Länge: 549 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	nur Anliegerverkehr im Bereich der Heinrich-Mann-Allee	
	Schwerverkehrsanteil	k. A.	
	Fahrbahnparken	k. A.	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	k. A.	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	3,3	
	Benutzungspflicht	ja	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	ja	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	gemeinsamer Geh- und Radweg, separat Mischverkehr (Bereich Erschließungsstraße)	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischverkehr zu empfehlen. Belastungszahlen und Fahrbahnbreiten machen Mischverkehr möglich. Breiten des gemeinsamen Geh- und Radweges entsprechen den Anforderungen der ERA.	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	-	
		Kriterien	Punkte
	Hauptroute 2. Stufe	2	
	Bewertung Bestand:	0	
	Verkehrssicherheit:	0	
	keine Maßnahmen	2	
	Priorität bezüglich der Umsetzung		

Wetzlarer Straße		Bereich: O2									
zwischen Nuthestraße und Heinrich-Mann-Allee		Abschnittsnummer: 195									
Lage: innerorts, anbaufrei											
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe											
Länge: 1.988 m											
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	nur Anliegerverkehr da Querung der Nuthestraße für Kfz derzeit nicht möglich									
	Schwerverkehrsanteil	k. A.									
	Fahrbahnparken	k. A.									
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	k. A.									
	Belastungsbereich nach ERA	I									
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Grünweg, Erschließungsweg Deponie									
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-									
	Benutzungspflicht	-									
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-									
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)									
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	unbefestigter Weg, der teilweise im Bereich der Mutterbodendeponie durch den Schwerverkehr befahren wird									
	Argumentation nach ERA	-									
	Maßnahmen	Errichtung einer Radverkehrsverbindung, die die spätere Verlängerung der Wetzlarer Straße ermöglicht.									
	Kommentar	Verlängerung der Wetzlarer Straße geplant.									
	Priorität bezüglich der Umsetzung	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Kriterien</th> <th>Punkte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Hauptroute 2. Stufe</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Bewertung Bestand:</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Verkehrssicherheit:</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Priorität III</td> <td>4</td> </tr> </tbody> </table>	Kriterien	Punkte	Hauptroute 2. Stufe	2	Bewertung Bestand:	2	Verkehrssicherheit:	0	Priorität III
Kriterien	Punkte										
Hauptroute 2. Stufe	2										
Bewertung Bestand:	2										
Verkehrssicherheit:	0										
Priorität III	4										

Gaußstraße / Konrad-Wolf-Allee		Bereich: O2									
zwischen Galileistr. und Fritz-Lang-Str.		Abschnittsnummer: 196									
Lage: innerorts, teilweise angebaut											
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe											
Länge: 713 m											
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	480									
	Schwerverkehrsanteil	4,2 %									
	Fahrbahnparken	abschnittsweise									
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	Geschwindigkeit: Gaußstr. 30 km/h, Konrad-Wolf-Allee 50 km/h									
	Belastungsbereich nach ERA	I und II									
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	anderer Radweg, eigenständig geführt, Zweirichtungsverkehr									
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	3,05									
	Benutzungspflicht	nein									
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-									
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)									
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr, ab Ende Gaußstraße (Waldstück) getrennter Geh- und Radweg									
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischverkehr zu empfehlen.									
	Maßnahmen	-									
	Kommentar	Maßnahme im Rahmen der Gartenstadt Drewitz geplant									
	Priorität bezüglich der Umsetzung	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Kriterien</th> <th>Punkte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Hauptroute 2. Stufe</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Bewertung Bestand:</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Verkehrssicherheit:</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Keine Maßnahmen</td> <td>3</td> </tr> </tbody> </table>	Kriterien	Punkte	Hauptroute 2. Stufe	2	Bewertung Bestand:	1	Verkehrssicherheit:	0	Keine Maßnahmen
Kriterien	Punkte										
Hauptroute 2. Stufe	2										
Bewertung Bestand:	1										
Verkehrssicherheit:	0										
Keine Maßnahmen	3										

Konrad-Wolf-Allee		Bereich: O2	
zwischen Fritz-Lang-Straße und Slatan-Dudow-Straße		Abschnittsnummer: 197	
Lage: innerorts, teilweise angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe			
Länge: 416 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	590	
	Schwerverkehrsanteil	4,1 %	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr im Straßenraum Mischverkehr auf der Fahrbahn im Einrichtungsverkehr, Zweirichtungsverkehr	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	-	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I kann Mischverkehr eine mögliche Führungsform sein, wenn die Straßenbreiten geeignet und die Linienführung geradlinig ist. Belastungszahlen und Fahrbahnbreiten machen Mischverkehr möglich.	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 2. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Keine Maßnahmen	Punkte 2 0 0 2

Sternstraße		Bereich: O2	
zwischen Zum Kirchsteigfeld und Trebbiner Straße		Abschnittsnummer: 198	
Lage: innerorts, angebaut Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe Länge: 501 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	960	
	Schwerverkehrsanteil	2,4 %	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	I bis II	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Richtung Süden: Zwischen Zum Kirchsteigfeld- Alt Drewitz getrennter Geh- und Radweg; von Alt-Drewitz bis Ende der Kurve gemeinsamer Geh- und Radweg; ab Ende der Kurve bis Trebbiner Straße Mischverkehr Richtung Norden: von Trebbiner Straße bis kurz vor der Sternstraße im Straßenraum	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	1,55 Schutzstreifen 1,40 getrennter Geh- und Radweg 2,05 gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Benutzungspflicht	teilweise	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	nein	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Schutzstreifen	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich II sind Schutzstreifen eine zu empfehlende Führungsform.	
	Maßnahmen	Prüfen, ob Schutzstreifen durchgängig realisierbar sind.	
	Kommentar		
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität III	Punkte 3 2 0 5

L 79		Bereich: O2	
zwischen Trebbiner Straße und Auffahrt Autobahn 115		Abschnittsnummer: 215	
Lage: außerorts			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 319 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	1403	
	Schwerverkehrsanteil	1%	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	70 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	IV	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	ja	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	ja	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich IV ist eine Trennung von Rad- und Kfz-Verkehr sinngemäß.	
	Maßnahmen	Notwendigkeit der Bedarfsschaltung für Radfahrer prüfen.	
	Kommentar	Baulast Landesbetrieb Straßenwesen	
		Kriterien	Punkte
	Hauptroute 1. Stufe	3	
	Bewertung Bestand:	2	
	Verkehrssicherheit:	0	
	Priorität III	5	
	Priorität bezüglich der Umsetzung		

Stern-Center / Gerlachstraße / Sternstraße		Bereich: O2	
zwischen Zum Kirchsteigfeld und Konrad-Wolf-Allee		Abschnittsnummer: 216	
Lage: innerorts			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe			
Länge: 978 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	k. A.	
	Schwerverkehrsanteil	k. A.	
	Fahrbahnparken	einseitig	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	-	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	nein	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	-	
	Maßnahmen		
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 2. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Keine Maßnahmen	Punkte 2 0 0 2

Konrad-Wolf-Allee		Bereich: O2									
zwischen Slatan-Dudow-Straße und Zum Kirchsteigfeld		Abschnittsnummer: 226									
Lage: innerorts, teilweise angebaut											
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe											
Länge: 478 m											
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	640									
	Schwerverkehrsanteil	3,5 %									
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken									
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h									
	Belastungsbereich nach ERA	II									
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr im Straßenraum									
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-									
	Benutzungspflicht	nein									
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-									
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)									
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr									
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich II können Schutzstreifen eine mögliche Führungsform sein, wenn die Straßenbreiten geeignet und die Linienführung geradlinig ist.									
	Maßnahmen	Prüfung von Schutzstreifen									
	Kommentar	-									
	Priorität bezüglich der Umsetzung	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Kriterien</th> <th>Punkte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Hauptroute 2. Stufe</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Bewertung Bestand:</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Verkehrssicherheit:</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Priorität III</td> <td>5</td> </tr> </tbody> </table>	Kriterien	Punkte	Hauptroute 2. Stufe	2	Bewertung Bestand:	3	Verkehrssicherheit:	0	Priorität III
Kriterien	Punkte										
Hauptroute 2. Stufe	2										
Bewertung Bestand:	3										
Verkehrssicherheit:	0										
Priorität III	5										

Trebbiner Straße		Bereich: O2	
zwischen L79 und Nuthedamm		Abschnittsnummer: 250	
Lage: innerorts, angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 1.063 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	270	
	Schwerverkehrsanteil	k. A.	
	Fahrbahnparken	Abschnittsweise	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	Nein	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischverkehr zu empfehlen. Die Belastungszahlen machen Mischverkehr unproblematisch.	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	-	
		Kriterien	Punkte
	Hauptroute 1. Stufe	3	
	Bewertung Bestand:	0	
	Verkehrssicherheit:	0	
	Keine Maßnahmen	3	
	Priorität bezüglich der Umsetzung		

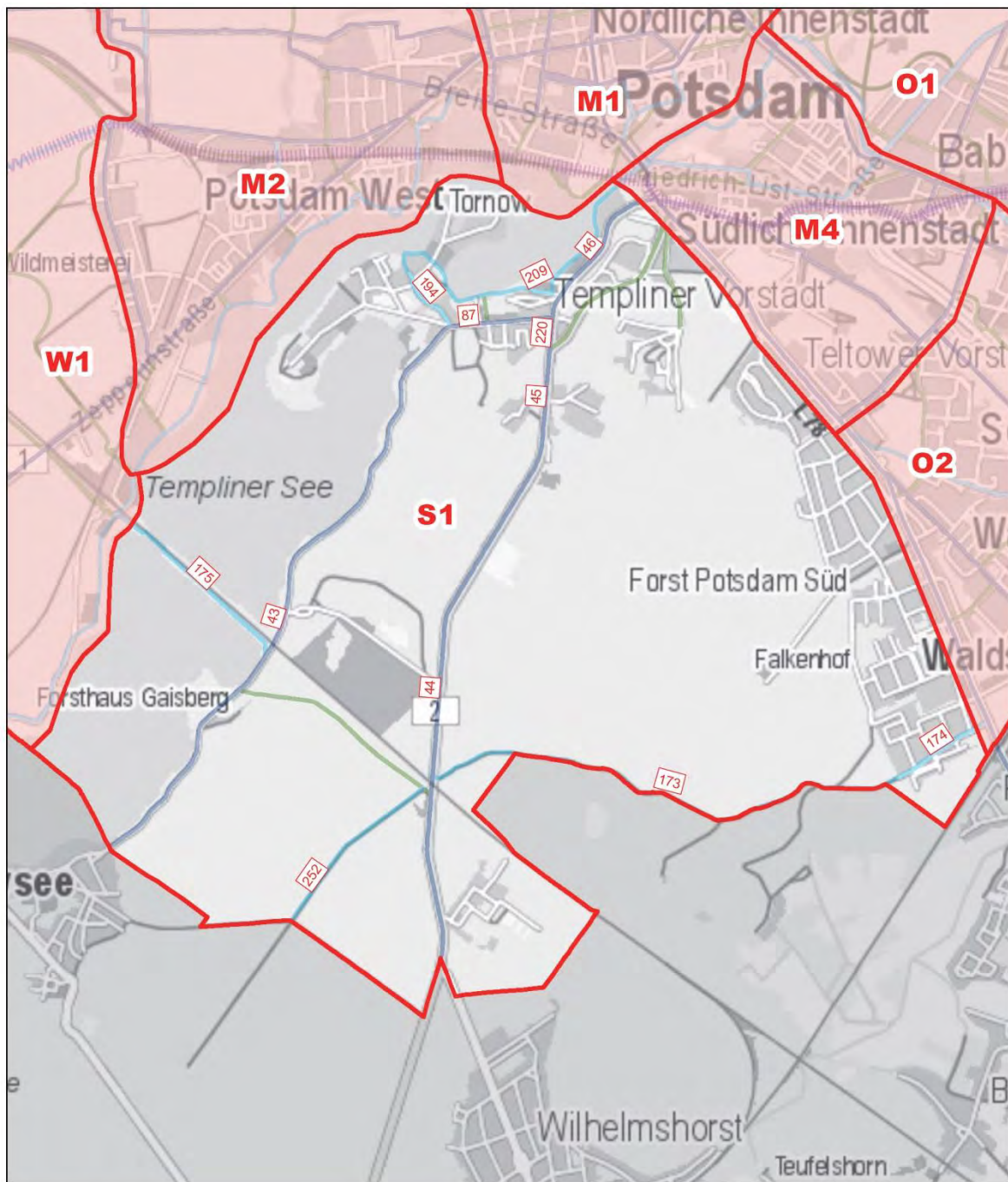
Bahnhofstraße		Bereich: O2
zwischen Großbeerenstraße und Neuendorfer Straße		Abschnittsnummer: 251
Lage: innerorts, angebaut Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe Länge: 701 m		
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	k. A.
	Schwerverkehrsanteil	gering
	Fahrbahnparken	durchgehend
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h
	Belastungsbereich nach ERA	I
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-
	Benutzungspflicht	Nein
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr ggf. auf Fahrradstraße
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischverkehr zu empfehlen.
	Maßnahmen	Prüfung, ob der Radverkehr dominant ist für die Einrichtung einer Fahrradstraße.
	Kommentar	-
	Priorität bezüglich der Umsetzung	kurzfristige Maßnahme

Schwarzschildstraße / Ziolkowskistraße		Bereich: O2
zwischen Neuendorfer Straße und Gaußstraße		Abschnittsnummer: 287
Lage: innerorts, angebaut Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe Länge: 962 m		
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	k. A.
	Schwerverkehrsanteil	k. A.
	Fahrbahnparken	abschnittsweise
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h
	Belastungsbereich nach ERA	I
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-
	Benutzungspflicht	-
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischverkehr die zu empfehlende Führungsform.
	Maßnahmen	Ausbau des Wegs für Radfahrer am Ostende der Schwarzschildstraße herstellen.
	Kommentar	-
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 2. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität III

Jagdhausstraße / Otto-Haseloff-Straße		Bereich: O2	
zwischen Großbeerenstraße und Ziolkowskistraße		Abschnittsnummer: 288	
Lage: innerorts, angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe			
Länge: 540 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	65	
	Schwerverkehrsanteil	2,2%	
	Fahrbahnparken	abschnittsweise	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	-	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischverkehr die zu empfehlende Führungsform.	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 2. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Keine Maßnahmen	Punkte 2 0 0 2

Kopernikusstraße		Bereich: O2
zwischen Benzstraße und Großbeerenstraße		Abschnittsnummer: 292
Lage: innerorts, angebaut Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe Länge: 838 m		
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	k. A.
	Schwerverkehrsanteil	k. A.
	Fahrbahnparken	abschnittsweise
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h
	Belastungsbereich nach ERA	I
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-
	Benutzungspflicht	-
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischverkehr die zu empfehlende Führungsform.
	Maßnahmen	Bei einer grundhaften Erneuerung ist das Pflaster der Fahrbahn gegen Asphalt zu ersetzen oder geschnittenes Pflaster zu verwenden.
	Kommentar	-
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 2. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: bei einer grundhaften Erneuerung

10.1.9 Bereich S1



Zielnetz

- Radschnellverbindung
- Hauptroute 2. Stufe
- Hauptroute 1. Stufe
- Grundnetz



1:43.150

Kartengrundlage:
WebAtlas © GeoBasis-De/LGB 2017

Templiner Straße		Bereich: S1
zwischen Gemarkungsgrenze und Ortseingang Potsdam		Abschnittsnummer: 43
Lage: außerorts, anbaufrei Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe Länge: 3.832 m		
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	530
	Schwerverkehrsanteil	2,3 %
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	60 km/h
	Belastungsbereich nach ERA	III
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	gemeinsamer Geh- und Radweg, straßenbegleitend, Zweirichtungsverkehr
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	2,5
	Benutzungspflicht	ja
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	ja
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr
	Argumentation nach ERA	In Anbetracht der weiteren Führung wird eine Benutzungspflicht empfohlen. Der Gemeinsame Geh- und Radweg sollte eine Breite von 2,50 m aufweisen, damit die Breitenanforderungen der ERA eingehalten werden können.
	Maßnahmen	In Teilabschnitten ist der gemeinsame Geh- und Radweg erneuerungsbedürftig, z.B. im Bereich des Waldbads Templin oder zwischen Kieskittenberg und Zufahrt ELKA. Querungshilfe am Ortseingang Potsdam prüfen.
	Kommentar	Erneuerung der Templiner Straße geplant
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Im Zusammenhang mit der Straßenbaumaßnahme Templiner Straße Außerorts.

Michendorfer Chaussee		Bereich: S1
zwischen Ortsschild Potsdam und Peter-Huchel-Chaussee (Abzweig nach Wilhelmshorst)		Abschnittsnummer: 44
Lage: außerorts, anbaufrei		
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe		
Länge: 3.543 m		
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	1420
	Schwerverkehrsanteil	4,9 %
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	100 km/h
	Belastungsbereich nach ERA	IV
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	2,00 - 2,60
	Benutzungspflicht	ja
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	ja
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr
	Argumentation nach ERA	In Anbetracht der weiteren Führung wird eine Benutzungspflicht vorgesehen. Der Gemeinsame Geh- und Radweg sollte eine Breite von 2,50 m aufweisen, damit die Breitenanforderungen der ERA eingehalten werden können.
	Maßnahmen	-
	Kommentar	Baulast Landesbetrieb Straßenwesen
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität III

Michendorfer Chaussee		Bereich: S1	
zwischen Ortsschild und Brauhausberg		Abschnittsnummer: 45	
Lage: innerorts, teilweise angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 627 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	1420	
	Schwerverkehrsanteil	4,9 %	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	III	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	gemeinsamer Geh- und Radweg in beiden Fahrtrichtung, straßenbegleitend, Zweirichtungsverkehr	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	2,1	
	Benutzungspflicht	ja	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	ja	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	gemeinsamer Geh- und Radweg aufgrund des geringen Fußverkehrs	
	Argumentation nach ERA	-	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	-	
		Kriterien	Punkte
	Hauptroute 1. Stufe	3	
	Bewertung Bestand:	1	
	Verkehrssicherheit:	0	
	Priorität III	4	
	Priorität bezüglich der Umsetzung		

Leipziger Straße		Bereich: S1	
zwischen Heinrich-Mann-Allee und Templiner Straße		Abschnittsnummer: 46	
Lage: innerorts, angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 1.099 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	970	
	Schwerverkehrsanteil	4,1 %	
	Fahrbahnparken	abschnittsweise	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	II	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Richtung stadteinwärts: getrennter Rad- und Gehweg, im Einrichtungsverkehr bis zur Haltestelle Leipziger Straße, danach Radfahrstreifen Richtung stadtauswärts: Radfahrstreifen	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	1,40 - 1,80	
	Benutzungspflicht	ja	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	fast durchgehend erfüllt	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Radfahrstreifen	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich II ist keine Benutzungspflicht vorzusehen. Es kommen jedoch auch Radfahrstreifen in Betracht, z.B. bei ungünstigen Fahrbahnquerschnitten. Radfahrstreifen sollten einschließlich Markierung mind. 1,85 m breit sein. Der heute getrennte Geh- und Radweg sollte zu einem Radfahrstreifen umgebaut werden. Evtl. kann hierfür teilweise die Zweispurigkeit aufgehoben werden.	
	Maßnahmen	Radfahrstreifen bei Neumarkierung durchgängig im Regelfall herstellen.	
	Kommentar	Teilweise Einbahnstraße, die für Radfahrer in beide Richtungen freigegeben ist.	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität III	Punkte 3 1 0 4

Templiner Straße		Bereich: S1	
zwischen Ortseingang Potsdam und Michendorfer Chaussee		Abschnittsnummer: 87	
Lage: innerorts, angebaut Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe Länge: 1.101 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	720	
	Schwerverkehrsanteil	2,3 %	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	II	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Richtung stadteinwärts: getrennter Geh- und Radweg, ab Haltestelle Templiner Eck Schutzstreifen bis Michendorfer Chaussee. Richtung stadtauswärts: Gehweg, Rad frei, ab Haltestelle Templiner Eck Schutzstreifen bis Alter Tornow.	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	1,3 - 2,6	
	Benutzungspflicht	teilweise ja	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	ja	
Verkehrssicherheit	Keine Auffälligkeiten (2011-2015) aber Ende des Zweirichtungsradwegs in Potsdam ungünstig. Viele Radfahrer nutzen den nördlichen Gehweg in Gegenrichtung.		
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischnutzung/Schutzstreifen und Gehweg, Rad frei	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich II ist Mischnutzung/ Schutzstreifen auf der Fahrbahn mit einer weiteren Angebotsform empfohlen. Schutzstreifen lassen sich nicht auf beiden Straßenseiten realisieren.	
	Maßnahmen	Ende des Zweirichtungsradwegs verdeutlichen. Querungshilfe am Ortseingang Potsdam prüfen.	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Im Zusammenhang mit der Straßenbaumaßnahme Templiner Straße Außerorts.	

Caputher Heuweg		Bereich: S1	
zwischen Springbruch und Michendorfer Chaussee		Abschnittsnummer: 173	
Lage: innerorts, teilweise angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe			
Länge: 3.301 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	k. A.	
	Schwerverkehrsanteil	k. A.	
	Fahrbahnparken	durchgehend	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h, Tempo-30-Zone	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr im Straßenraum	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	nein	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischverkehr zu empfehlen. Belastungszahlen und Fahrbahnbreiten machen Mischverkehr möglich.	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 2. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Keine Maßnahmen	Punkte 2 0 0 2

Caputher Heuweg		Bereich: S1	
Am Springbruch – H.-Mann-Allee (Waldstadt)		Abschnittsnummer: 174	
Lage: innerorts, teilweise angebaut Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe Länge: 698 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	-	
	Schwerverkehrsanteil	-	
	Fahrbahnparken	durchgehend	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h, Tempo-30-Zone	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr im Straßenraum	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	nein	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2013)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischverkehr zu empfehlen. Belastungszahlen und Fahrbahnbreiten machen Mischverkehr möglich.	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 2. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Keine Maßnahmen	Punkte 2 0 0 2

Templiner Damm		Bereich: S1									
zwischen Templiner Straße und An der Pirscheide		Abschnittsnummer: 175									
Lage: egal											
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe											
Länge: 1.390 m											
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	kein Kfz-Verkehr zulässig									
	Schwerverkehrsanteil	k. A.									
	Fahrbahnparken	k. A.									
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	k. A.									
	Belastungsbereich nach ERA	kein Belastungsbereich, da Kfz-Verkehr nicht zulässig									
Bestand Radwege	Vorhandene Radweginfrastruktur	unbefestigter Pfad, von der Templiner Straße als gemeinsamer Geh- und Radweg beschildert, Treppenanlage mit Schiebeschiene und Gangsteg an der Eisenbahnbrücke, auf dem das Rad nur geschoben genutzt werden kann									
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-									
	Benutzungspflicht	-									
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-									
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)									
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Grünweg, ohne Verkehrszeichen									
	Argumentation nach ERA	-									
	Maßnahmen	Ausbau Wege zur Bahnbrücke									
	Kommentar	Erneuerung des Gangstegs und Umsetzung der Treppenanlagen im Rahmen der Instandsetzung der Brücke für 2017 geplant.									
	Priorität bezüglich der Umsetzung	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Kriterien</th> <th>Punkte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Hauptroute 2. Stufe</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Bewertung Bestand:</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Verkehrssicherheit:</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Priorität III</td> <td>4</td> </tr> </tbody> </table>	Kriterien	Punkte	Hauptroute 2. Stufe	2	Bewertung Bestand:	2	Verkehrssicherheit:	0	Priorität III
Kriterien	Punkte										
Hauptroute 2. Stufe	2										
Bewertung Bestand:	2										
Verkehrssicherheit:	0										
Priorität III	4										

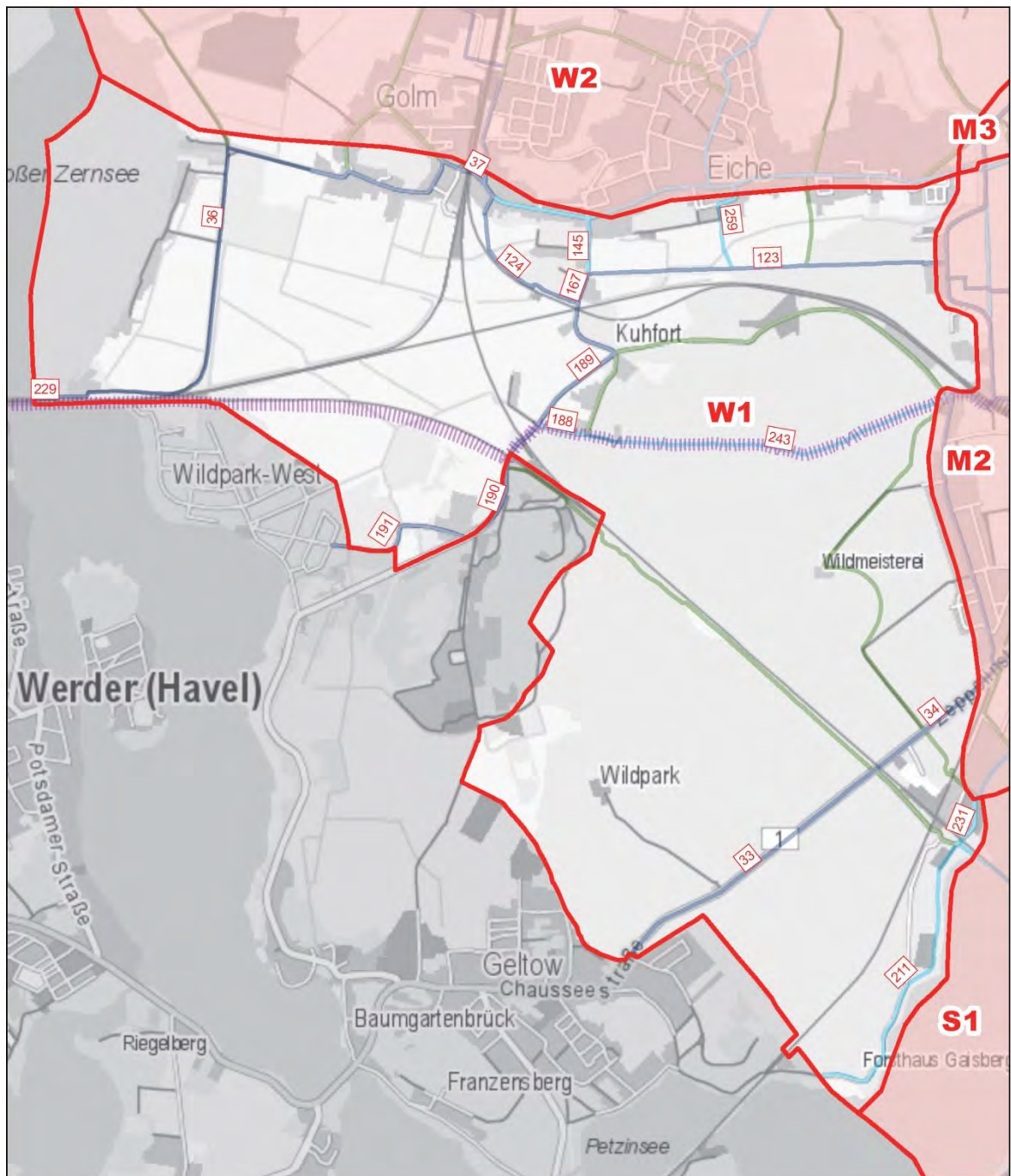
Alter Tornow		Bereich: S1	
zwischen Templiner Straße und Tornowstraße		Abschnittsnummer: 194	
Lage: innerorts			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe			
Länge: 609 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	250	
	Schwerverkehrsanteil	8 %	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h, Tempo-30-Zone	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr im Straßenraum	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	-	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischverkehr zu empfehlen. Fahrbahnbreite und Belastungszahlen machen Mischverkehr möglich	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 2. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Keine Maßnahmen	Punkte 2 0 0 2

Uferweg Nuthepark - Hermannswerder		Bereich: S1									
zwischen Neue Fahrt und Fähre Hermannswerder		Abschnittsnummer: 209									
Lage: innerorts, anbaufrei Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe Länge: 2.193 m											
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	gering, da nur Anliegerverkehr									
	Schwerverkehrsanteil	k. A.									
	Fahrbahnparken	k. A.									
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	k. A.									
	Belastungsbereich nach ERA	I in den Abschnitten mit Kfz-Verkehr									
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Uferweg für Fußgänger und Radfahrer, in Speicherstadt und zwischen Tornowstraße und Judengraben Mischverkehr. Im Bereich des Wasserwerksgrundstücks ist kein Uferweg vorhanden.									
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	2,5- 3,0									
	Benutzungspflicht	-									
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-									
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)									
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	gemeinsamer Geh- und Radweg									
	Argumentation nach ERA	-									
	Maßnahmen	Anbindung zur Leipziger Straße ausbauen. Zw. Tornowstraße und Judengraben: Weg ausbauen, Neubau Uferweg im Bereich Wasserwerk, Nuthepark: Weg in Asphalt befestigen									
	Kommentar	Planung zum Ausbau der Anbindung zur Leipziger Straße vorhanden.									
	Priorität bezüglich der Umsetzung	<table border="1"> <tr> <td>Kriterien</td> <td>Punkte</td> </tr> <tr> <td>Hauptroute 2. Stufe</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Bewertung Bestand:</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Verkehrssicherheit:</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Priorität III</td> <td>5</td> </tr> </table>	Kriterien	Punkte	Hauptroute 2. Stufe	2	Bewertung Bestand:	3	Verkehrssicherheit:	0	Priorität III
Kriterien	Punkte										
Hauptroute 2. Stufe	2										
Bewertung Bestand:	3										
Verkehrssicherheit:	0										
Priorität III	5										

Michendorfer Chaussee		Bereich: S1	
zwischen Brauhausberg und Templiner Straße		Abschnittsnummer: 220	
Lage: innerorts			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 214 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	1000	
	Schwerverkehrsanteil	-	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	II bis III	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Richtung stadtauswärts: Mischverkehr Richtung stadteinwärts: gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	2,1	
	Benutzungspflicht	-	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	gemeinsamer Geh- und Radweg zwischen Brauhausberg und Templiner Straße aufgrund des geringen Fußverkehrsaufkommens vertretbar.	
	Argumentation nach ERA	-	
	Maßnahmen	Bei Umdrehung der Einbahnstraße in der Leipziger Straße Schutzstreifen stadtauswärts prüfen.	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Bei Umdrehung der Einbahnstraße in der Leipziger Straße.	

Caputher Heuweg		Bereich: S1	
zwischen Gemarkungsgrenze Gemeinde Schwielowsee und Michendorfer Chaussee		Abschnittsnummer: 252	
Lage: egal, anbaufrei Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe Länge: 1.837 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	Kfz-Verkehr nicht zulässig	
	Schwerverkehrsanteil	k. A.	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	k. A.	
	Belastungsbereich nach ERA	kein Belastungsbereich, da Kfz-Verkehr nicht zulässig	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Waldweg	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	-	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	wie im Bestand	
	Argumentation nach ERA	-	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 2. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Keine Maßnahmen	Punkte 2 0 0 2

10.1.10 Bereich W1



Zielnetz

- Radschnellverbindung
- Hauptroute 2. Stufe
- Hauptroute 1. Stufe
- Grundnetz



1:37.570

Kartengrundlage:
WebAtlas © GeoBasis-De/LGB 2017

Zeppelinstraße		Bereich: W1									
zwischen der Gemarkungsgrenze bis Bahnlinie Berliner Außenring		Abschnittsnummer: 33									
Lage: außerorts, anbaufrei											
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe											
Länge: 1.784 m											
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	2120									
	Schwerverkehrsanteil	2,6 %									
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken									
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	70 km/h									
	Belastungsbereich nach ERA	IV									
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	stadtauswärts gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr, stadteinwärts Radweg im Einrichtungsverkehr									
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	1,7									
	Benutzungspflicht	ja									
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	nein									
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)									
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	gemeinsamer Geh- und Radweg									
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich IV ist eine Benutzungspflicht empfohlen.									
	Maßnahmen	-									
	Kommentar	Baulast des Landesbetriebs Straßenwesen Es gibt Planungen zum Bau einer Busspur mit Fahrradmitbenutzung.									
	Priorität bezüglich der Umsetzung	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Kriterien</th> <th>Punkte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Hauptroute 1. Stufe</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Bewertung Bestand:</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Verkehrssicherheit:</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Keine Maßnahmen</td> <td>3</td> </tr> </tbody> </table>	Kriterien	Punkte	Hauptroute 1. Stufe	3	Bewertung Bestand:	0	Verkehrssicherheit:	0	Keine Maßnahmen
Kriterien	Punkte										
Hauptroute 1. Stufe	3										
Bewertung Bestand:	0										
Verkehrssicherheit:	0										
Keine Maßnahmen	3										

Zepelinstraße		Bereich: W1	
zwischen Bahnlinie und Forststraße/Am Luftschiffhafen		Abschnittsnummer: 34	
Lage: innerorts, anbaufrei Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe Länge: 920 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	2130	
	Schwerverkehrsanteil	5,2 %	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	III	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	stadtauswärts wie stadteinwärts gem. Geh- und Radweg, straßenbegleitend, Zweirichtungsverkehr	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	1,80-3,0	
	Benutzungspflicht	teilweise	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	teilweise nicht erfüllt	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	gemeinsamer Geh- und Radweg (südlich der Straße im Einrichtungs- und nördlich der Straße im Zweirichtungsverkehr)	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich III kann eine Benutzungspflicht sinngemäß sein.	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Keine Maßnahmen	Punkte 3 0 0 3

Galiner Damm/ Golmer Damm/ Geiselbergstraße/ Weinmeisterstraße		Bereich: W1
zwischen Brücke Werder – Potsdam und der Reiherbergstraße		Abschnittsnummer: 36
Lage: innerorts, teilweise angebaut Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe Länge: 3.621 m		
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	57
	Schwerverkehrsanteil	k. A.
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h
	Belastungsbereich nach ERA	I
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	zw. Brücke Werder und Galiner Damm gemeinsamer Geh- und Radweg, danach Mischverkehr im Straßenraum
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-
	Benutzungspflicht	nein
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Fahrradstraße am Galiner Damm und Golmer Damm
	Argumentation nach ERA	"Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist." (VwV StVO)
	Maßnahmen	Prüfung, ob eine Fahrradstraße im Galiner und Golmer Damm eingerichtet werden kann.
	Kommentar	Planung der Brücke Werder-Potsdam Teil der Machbarkeitsuntersuchung zu Radschellverbindungen.
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kurzfristig

Reiherbergstraße		Bereich: W1	
zwischen Weinmeisterstraße und Am Urnenfeld		Abschnittsnummer: 37	
Lage: innerorts, angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 365 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	440	
	Schwerverkehrsanteil	5 %	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr, zwischen Am Urnenfeld und Karl-Liebnecht-Straße Schutzstreifen beidseitig	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	nein	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I wird Mischverkehr empfohlen. Mischverkehr ist bei einer Fahrbahnbreite zwischen 6,00 und 7,00 m bis zu einer Verkehrsstärke von 500 Kfz/h unproblematisch.	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Keine Maßnahmen	Punkte 3 0 0 3

Lindenallee		Bereich: W1									
zwischen Kuhforter Damm und Am Neuen Palais (Eiche)		Abschnittsnummer: 123									
Lage: innerorts, anbaufrei											
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe											
Länge: 2.065 m											
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	nur am östlichen Beginn Kfz-Verkehr zulässig									
	Schwerverkehrsanteil	k. A.									
	Fahrbahnparken	Längsparken im Bereich der Uni									
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	k. A.									
	Belastungsbereich nach ERA	I									
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	gemeinsamer Geh- und Radweg, eigenständig geführt, Zweirichtungsverkehr									
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	2,5									
	Benutzungspflicht	ja									
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	ja									
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)									
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	gemeinsamer Geh- und Radweg, separat									
	Argumentation nach ERA	-									
	Maßnahmen	Alleenpfliegewerk erstellen									
	Kommentar	Maßnahmen zur Universitätserweiterung im Umfeld geplant									
	Priorität bezüglich der Umsetzung	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Kriterien</th> <th>Punkte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Hauptroute 1. Stufe</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Bewertung Bestand:</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Verkehrssicherheit:</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>keine Maßnahmen</td> <td>3</td> </tr> </tbody> </table>	Kriterien	Punkte	Hauptroute 1. Stufe	3	Bewertung Bestand:	0	Verkehrssicherheit:	0	keine Maßnahmen
Kriterien	Punkte										
Hauptroute 1. Stufe	3										
Bewertung Bestand:	0										
Verkehrssicherheit:	0										
keine Maßnahmen	3										

Am Urnenfeld/ Kuhforter Damm		Bereich: W1	
zwischen Reiherbergstraße und Kuhforter Damm		Abschnittsnummer: 124	
Lage: innerorts, teilweise angebaut Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe Länge: 954 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	nur Anliegerverkehr zulässig	
	Schwerverkehrsanteil	k. A.	
	Fahrbahnparken	k. A.	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Fahrradstraße	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	nein	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Fahrradstraße	
	Argumentation nach ERA	-	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Keine Maßnahmen	Punkte 3 0 0 3

Kuhforter Damm		Bereich: W1
zwischen Kaiser-Friedrich-Straße und Lindenallee		Abschnittsnummer: 145
Lage: innerorts, teilweise angebaut		
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe		
Länge: 320 m		
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	476
	Schwerverkehrsanteil	5%
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h
	Belastungsbereich nach ERA	I bis II
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-
	Benutzungspflicht	nein
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr möglich
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischverkehr zu empfehlen/ Fahrbahnbreite und Belastungszahlen ermöglichen Mischverkehr.
	Maßnahmen	Im Zusammenhang mit dem Außerortsabschnitt, Prüfung eines gem- Geh- und Radwegs in Zweirichtungen in dem Abschnitt mit Querungshilfe.
	Kommentar	Aufgrund der Priorität 1 des benachbarten Abschnitts wird dieser Teil des Kuhforter Damms ebenfalls in der ersten Priorität mit abgearbeitet damit eine durchgängige Radverkehrsanlage hergestellt wird.
		Kriterien Hauptroute 2. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität 1 (s. Kommentar)

Kuhforter Damm		Bereich: W1									
zwischen Lindenallee und Bahnübergang		Abschnittsnummer: 167									
Lage: innerorts, teilweise angebaut											
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe											
Länge: 171 m											
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	476									
	Schwerverkehrsanteil	5 %									
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken									
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h									
	Belastungsbereich nach ERA	I bis II									
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr									
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-									
	Benutzungspflicht	nein									
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-									
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)									
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform										
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischverkehr zu empfehlen/ Fahrbahnbreite und Belastungszahlen ermöglichen Mischverkehr.									
	Maßnahmen	Im Zusammenhang mit dem Außerortsabschnitt, Prüfung eines gemeinsamer Geh- und Radwegs in Zweirichtungen in dem Abschnitt mit Querungshilfe.									
	Kommentar	Priorität I aufgrund Beschluss der SVV									
	Priorität bezüglich der Umsetzung	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Kriterien</th> <th>Punkte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Hauptroute 1. Stufe</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Bewertung Bestand:</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Verkehrssicherheit:</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Priorität I</td> <td>6</td> </tr> </tbody> </table>	Kriterien	Punkte	Hauptroute 1. Stufe	3	Bewertung Bestand:	3	Verkehrssicherheit:	0	Priorität I
Kriterien	Punkte										
Hauptroute 1. Stufe	3										
Bewertung Bestand:	3										
Verkehrssicherheit:	0										
Priorität I	6										

Kuhforter Damm		Bereich: W1	
zwischen Werderscher Damm und Werdersteig		Abschnittsnummer: 188	
Lage: innerorts			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe			
Länge: 2.422 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	keine Belastungszahlen vorhanden aber dem Augenschein nach gering	
	Schwerverkehrsanteil	k. A.	
	Fahrbahnparken	k. A.	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h (Kuhforter Damm)	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr im Straßenraum	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	nein	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischverkehr zu empfehlen.	
	Maßnahmen	Grundhafter Ausbau des Weges/der Straße in Asphalt.	
	Kommentar	Radschnellverbindung Werder – Potsdam	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 2. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität II	Punkte 2 2 0 4

Kuhforter Damm / Werderscher Damm		Bereich: W1	
zwischen dem Bahnübergang und den Bahnbrücken		Abschnittsnummer: 189	
Lage: außerorts, anbaufrei Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe Länge: 1.215 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	460	
	Schwerverkehrsanteil	4,1 %	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	80 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	III	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr im Straßenraum	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	nein	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015), aber aufgrund der hohen Geschwindigkeit ist aus Verkehrssicherheitsgründen eine eigene Radverkehrsanlage sinnvoll		
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich III ist eine Benutzungspflicht sinngemäß. In Anbetracht der weiteren Führung wird ein gemeinsamer Geh- und Radweg mit einer Breite von mind. 2,50 m empfohlen.	
	Maßnahmen	Bau eines gemeinsamen Geh- und Radwegs.	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität I	Punkte 3 3 2 8

Werderscher Damm		Bereich: W1	
zwischen südlich der Bahnbrücken und Fuchsweg		Abschnittsnummer: 190	
Lage: außerorts, anbaufrei			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 647 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	530	
	Schwerverkehrsanteil	k. A.	
	Fahrbahnparken	k. A.	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	80 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	III bis IV	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	gemeinsamer Geh- und Radweg, straßenbegleitend, Zweirichtungsverkehr	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	2	
	Benutzungspflicht	ja	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	ja	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich III und IV ist eine vom Kfz-Verkehr getrennte Anlage für den Radverkehr sinnvoll.	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Keine Maßnahmen	Punkte 2 0 0 2

Fuchsweg		Bereich: W1	
zwischen Werderscher Damm und Gemarkungsgrenze		Abschnittsnummer: 191	
Lage: außerorts, anbaufrei			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 876 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	keine Belastungszahlen vorhanden aber dem Augenschein nach gering	
	Schwerverkehrsanteil	k. A.	
	Fahrbahnparken	k. A.	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr im Straßenraum	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	nein	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischverkehr zu empfehlen.	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Keine Maßnahmen	Punkte 2 0 0 2

An der Pirschheide		Bereich: W1	
bis Gemarkungsgrenze		Abschnittsnummer: 211	
Lage: innerorts, anbaufrei Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe Länge: 1.812 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	nur Anliegerverkehr Campingplatz, da Sackgasse	
	Schwerverkehrsanteil	k. A.	
	Fahrbahnparken	ja	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr im Straßenraum,	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	-	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	-	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 2. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Keine Maßnahmen	Punkte 2 0 0 2

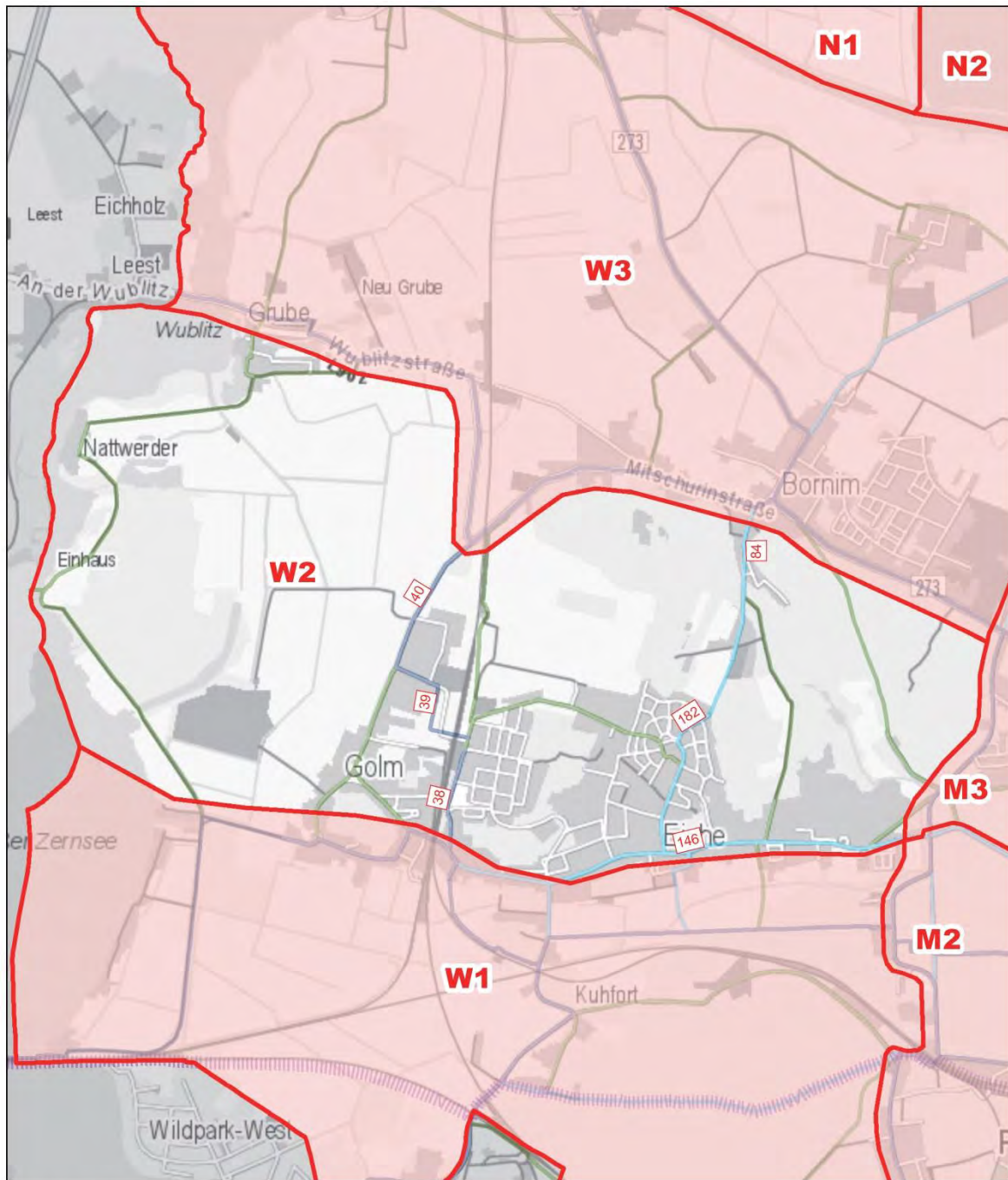
Brücke Werder – Potsdam		Bereich: W1									
parallel der Eisenbahnbrücke		Abschnittsnummer: 229									
Lage: außerorts											
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe											
Länge: 123 m											
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	kein Kfz-Verkehr zulässig									
	Schwerverkehrsanteil	k. A.									
	Fahrbahnparken	k. A.									
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	k. A.									
	Belastungsbereich nach ERA	I									
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	gemeinsamer Geh- und Radweg und Fußgängergangsteg mit Treppe und Schiebeschiene									
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-									
	Benutzungspflicht	nein									
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-									
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015) aber Gangsteg zu schmal für Begegnungsfall									
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	aufgrund der Radschnellverbindung getrennter Geh- und Radweg mit 6 m Breite									
	Argumentation nach ERA	Hier sind die Qualitätskriterien der Machbarkeitsstudie zu Radschnellverbindungen anzuwenden.									
	Maßnahmen	Bau einer Fußgänger- und Radfahrerbrücke									
	Kommentar	Planung der Brücke Werder-Potsdam Teil der Machbarkeitsuntersuchung zu Radschnellverbindungen.									
	Priorität bezüglich der Umsetzung	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Kriterien</th> <th>Punkte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Hauptroute 1. Stufe</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Bewertung Bestand:</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Verkehrssicherheit:</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Priorität I</td> <td>8</td> </tr> </tbody> </table>	Kriterien	Punkte	Hauptroute 1. Stufe	3	Bewertung Bestand:	3	Verkehrssicherheit:	2	Priorität I
Kriterien	Punkte										
Hauptroute 1. Stufe	3										
Bewertung Bestand:	3										
Verkehrssicherheit:	2										
Priorität I	8										

Uferweg Templiner See		Bereich: W1									
Weg zwischen Bahnhof Pirschheide und An der Pirschheide (Uferweg)		Abschnittsnummer: 231									
Lage: egal, anbaufrei											
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe											
Länge: 312 m											
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	kein Kfz-Verkehr zulässig									
	Schwerverkehrsanteil	k. A.									
	Fahrbahnparken	k. A.									
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	k. A.									
	Belastungsbereich nach ERA	kein Belastungsbereich, da Kfz-Verkehr nicht zulässig									
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Grünweg									
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	2,00 - 3,00									
	Benutzungspflicht	ja									
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	nein									
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)									
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	gemeinsamer Geh- und Radweg									
	Argumentation nach ERA	Aufgrund der geringen Frequentierung kann eine gemeinsame Führung von Fußgängern und Radfahrern empfohlen werden.									
	Maßnahmen	keine									
	Kommentar	-									
	Priorität bezüglich der Umsetzung	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Kriterien</th> <th>Punkte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Hauptroute 2. Stufe</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Bewertung Bestand:</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Verkehrssicherheit:</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>keine Maßnahmen</td> <td>2</td> </tr> </tbody> </table>	Kriterien	Punkte	Hauptroute 2. Stufe	1	Bewertung Bestand:	1	Verkehrssicherheit:	0	keine Maßnahmen
Kriterien	Punkte										
Hauptroute 2. Stufe	1										
Bewertung Bestand:	1										
Verkehrssicherheit:	0										
keine Maßnahmen	2										

Werdersteig		Bereich: W1	
zwischen Kuhforter Damm und Werderscher Damm		Abschnittsnummer: 243	
Lage: außerorts			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe			
Länge: 2.213 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	k. A.	
	Schwerverkehrsanteil	k. A.	
	Fahrbahnparken	k. A.	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	k. A.	
	Belastungsbereich nach ERA		
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Waldweg	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	nein	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Grünweg	
	Argumentation nach ERA	-	
	Maßnahmen		
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 2. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität III	Punkte 2 2 0 4

Ecksteinweg		Bereich: W1	
zwischen Lindenallee und Kaiser-Friedrich-Straße (Eiche)		Abschnittsnummer: 259	
Lage: innerorts, anbaufrei Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe Länge: 568 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	nur am nördlichen Beginn Kfz-Verkehr zulässig	
	Schwerverkehrsanteil	k. A.	
	Fahrbahnparken	-	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr im Straßenraum bzw. Feldweg	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	-	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	-	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 2. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: keine Maßnahmen	Punkte 2 0 0 2

10.1.11 Bereich W2



Zielnetz

- Radschnellverbindung
- Hauptroute 1. Stufe
- Hauptroute 2. Stufe
- Grundnetz



1:39.120

Kartengrundlage:
WebAtlas © GeoBasis-De/LGB 2017

Karl-Liebknecht-Straße		Bereich: W2	
zwischen Reiherbergstraße und In der Feldmark (Golm)		Abschnittsnummer: 38	
Lage: innerorts, angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 617 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	210	
	Schwerverkehrsanteil	k. A.	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Schutzstreifen beidseitig	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	1,35	
	Benutzungspflicht	nein	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)		
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Schutzstreifen	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischverkehr vorzusehen. Bei geeigneten Fahrbahnbreiten und bei höheren Verkehrsstärken können aber auch Schutzstreifen vorteilhaft sein.	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Keine Maßnahmen	Punkte 3 0 0 3

Am Mühlenberg		Bereich: W2	
zwischen Karl-Liebknecht-Straße und Bornimer Chaussee (Golm)		Abschnittsnummer: 39	
Lage: innerorts			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 766 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	30	
	Schwerverkehrsanteil	k. A.	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr im Straßenraum	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	nein	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischverkehr vorzusehen.	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Keine Maßnahmen	Punkte 3 0 0 3

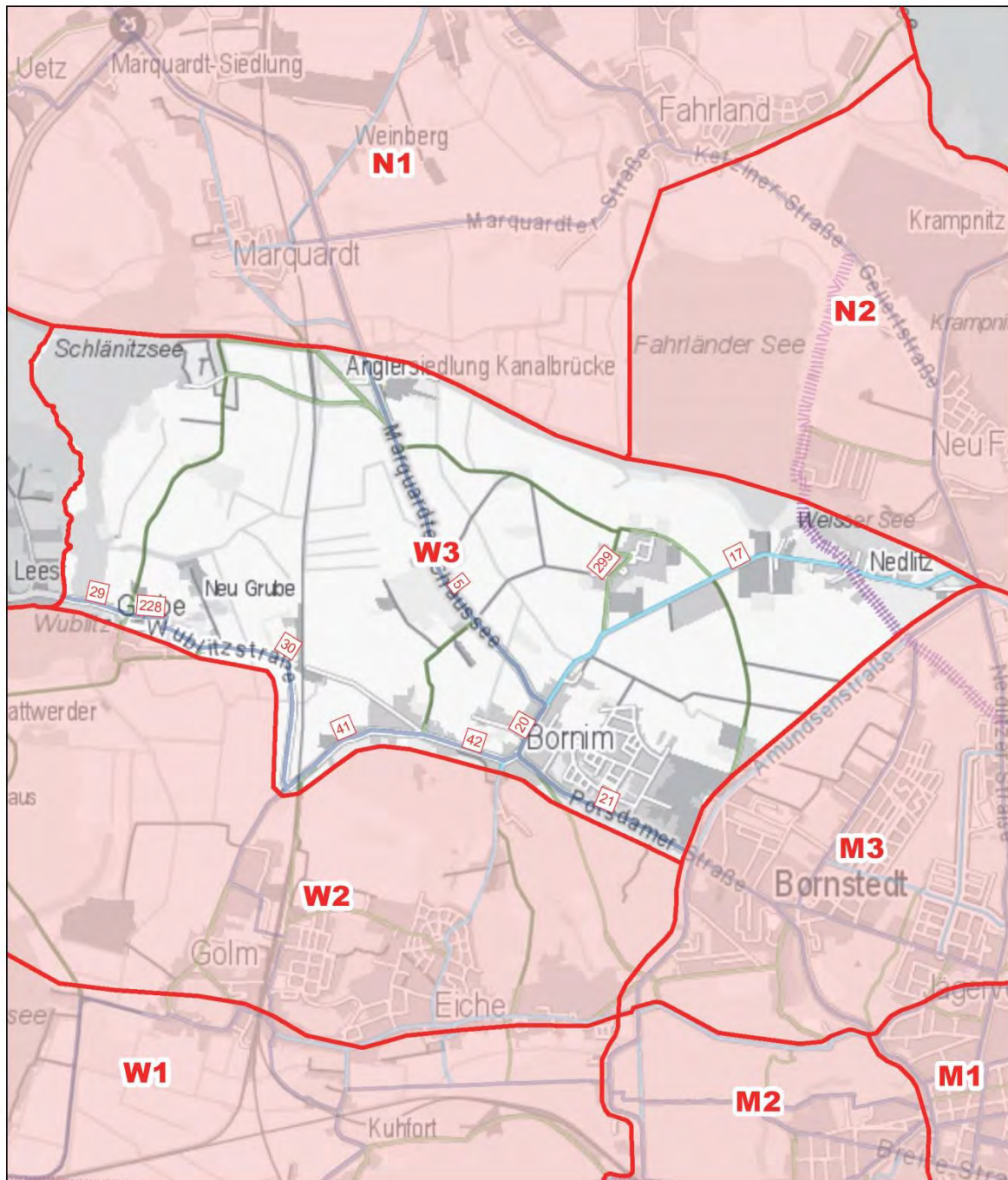
Bornimer Chaussee		Bereich: W2	
zwischen Am Mühlenberg und Wublitzstraße (Golm)		Abschnittsnummer: 40	
Lage: außerorts			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 896 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	370	
	Schwerverkehrsanteil	7,3 %	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	70 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	III	
Bestand Radwege	Vorhandene Radweginfrastruktur	gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr (ab dem Kreisverkehr an der Bornimer Chaussee), danach Mischverkehr im Straßenraum	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	nein	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015), aber aufgrund der Geschwindigkeit und der Allee ist ein eigenständiger Geh- und Radweg sinnvoll		
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich III kann eine Benutzungspflicht sinngemäß sein. Der gemeinsame Geh- und Radweg sollte eine Breite von 2,50 m aufweisen, damit die Breitenanforderungen der ERA eingehalten werden können.	
	Maßnahmen	Bau des gemeinsamen Geh- und Radwegs	
	Kommentar	An der Kreuzung Bornimer Chaussee/ Wublitzstraße plant der Landesbetrieb Straßenwesen einen Kreisverkehr mit Querungshilfen. Aus diesem Grund ist der Weg auf Beschluss der SVV mit höchster Priorität zu bearbeiten.	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität I	Punkte 3 3 2 8

Hugstraße		Bereich: W2	
zwischen Mitschurinstraße und Herzbergstraße		Abschnittsnummer: 84	
Lage: innerorts			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe			
Länge: 542 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	k. A.	
	Schwerverkehrsanteil	k. A.	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	nein	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischverkehr zu empfehlen.	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 2. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Keine Maßnahmen	Punkte 2 0 0 2

Kaiser-Friedrich-Straße / Reiherbergstraße		Bereich: W2	
zwischen Am Urnenfeld und Am Neuen Palais		Abschnittsnummer: 146	
Lage: innerorts, angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe			
Länge: 2.890 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	840	
	Schwerverkehrsanteil	3,8 %	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	II	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr freigegebener Gehweg (zwischen Weg nach Bornim und Am Neuen Palais)	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	-	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich II kann Mischverkehr eine mögliche Führungsform sein, wenn die Straßenbreiten geeignet und die Linienführung geradlinig ist.	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	-	
		Kriterien	Punkte
	Hauptroute 2. Stufe	2	
	Bewertung Bestand:	0	
	Verkehrssicherheit:	0	
	Keine Maßnahmen	2	
	Priorität bezüglich der Umsetzung		

Herzbergstraße / Weißdornstraße / Baumschulenweg / Mehlbeerenweg		Bereich: W2	
zwischen Hugstraße und Kaiser-Friedrich-Straße		Abschnittsnummer: 182	
Lage: innerorts, teilweise angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe			
Länge: 1.706 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	nur Anliegerverkehr, da Sackgasse	
	Schwerverkehrsanteil	k. A.	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Waldweg, teilweise unbefestigt	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	2,3	
	Benutzungspflicht	ja	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	nein	
Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015) aber durch fehlende Befestigung oft sandig, was in Verbindung mit der Gefällestrecke als Gefahr eingestuft wird		
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischverkehr zu empfehlen. In Tempo-30-Zonen sind benutzungspflichtige Radwege auszuschließen. Die Belastungszahlen und Fahrbahnbreiten machen Mischverkehr möglich.	
	Maßnahmen	unbefestigtes Stück in Asphalt ausbauen	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 2. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität II	Punkte 2 2 2 6

10.1.12 Bereich W3



Zielnetz

-  Radschnellverbindung
-  Hauptroute 2. Stufe
-  Hauptroute 1. Stufe
-  Grundnetz



1:51.120

Kartengrundlage:
WebAtlas © GeoBasis-De/LGB 2017

Marquardter Chaussee		Bereich: W3	
zwischen Ortseingang Potsdam Bornim und Rückertstraße		Abschnittsnummer: 5	
Lage: außerorts, anbaufrei			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 2.548 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	1380	
	Schwerverkehrsanteil	8 %	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	IV	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	2	
	Benutzungspflicht	ja	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	ja	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich IV ist eine Benutzungspflicht notwendig.	
	Maßnahmen	Der Gemeinsame Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr hat eine Breite von 2,50 m aufzuweisen, um die Standards der ERA zu erfüllen. Daher sollte eine Verbreiterung geprüft werden.	
	Kommentar	Querungshilfe am Ortseingang vorhanden	
		Kriterien	Punkte
	Hauptroute 1. Stufe	3	
	Bewertung Bestand:	2	
	Verkehrssicherheit:	0	
	Priorität III	5	
	Priorität bezüglich der Umsetzung		

Rückertstraße/ Lerchensteig		Bereich: W3	
Marquardter Chaussee und Nedlitzer Straße		Abschnittsnummer: 17	
Lage: innerorts, teilweise angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 2. Stufe			
Länge: 3.883 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	380	
	Schwerverkehrsanteil	1,3 %	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr im Straßenraum	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	nein	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist eine benutzungspflichtige Führungsform auszuschließen.	
	Maßnahmen	1.) Bau eines Geh- und Radwegs an der Rückertstraße zwischen der Alten Rückertstraße und der Max-Eyth-Allee 2.) Bau eines Geh- und Radwegs zwischen der Max-Eyth-Allee und dem AWO-Standort am Lerchensteig	
	Kommentar	Priorität I aufgrund Beschluss der SVV. 2.) steht unter Vorbehalt der Einstellung der Herstellungskosten in den Haushalt 2018/2019 zusätzlich zu den bereits in der mittelfristigen Haushaltsplanung für die Umsetzung des Radverkehrskonzepts vorgesehenen Mittel.	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 2. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität I	Punkte 2 0 0 2

Rückertstraße		Bereich: W3	
zwischen B273 (Marquardter Chaussee) und Potsdamer Straße		Abschnittsnummer: 20	
Lage: innerorts, angebaut			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 436 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	1520	
	Schwerverkehrsanteil	7,9 %	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	III	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	gemeinsamer Geh- und Radweg, straßenbegleitend, Zweirichtungsverkehr	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	2,3	
	Benutzungspflicht	ja	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	nein	
Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015) aber Radverkehrsführung an der Einmündung Rückertstraße/ Marquardter Chaussee zu weit von der Hauptfahrbahn abgesetzt		
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	gemeinsamer Geh- und Radweg in Gegenrichtung Rad frei	
	Argumentation nach ERA	Zweirichtungsradwege innerorts sollten vermieden werden, daher ist die Führung auf der Fahrbahn und gleichzeitig ein Benutzungsrecht der linken Nebenanlage zweckdienlich.	
	Maßnahmen	Entlang der abknickenden Vorfahrt Rückertstraße/ Marquardter Chaussee ist die direkte Führung für den Radverkehrs herstellen. Pläne dazu in der Vorplanung Radroute C vorhanden.	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität II	Punkte 3 2 2 7

Potsdamer Straße		Bereich: W3
zwischen Rückertstraße und Amundsenstraße		Abschnittsnummer: 21
Lage: innerorts, angebaut		
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe		
Länge: 1.587 m		
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	2330
	Schwerverkehrsanteil	5,2 %
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h ²²
	Belastungsbereich nach ERA	IV
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	stadtauswärts: gemeinsamer Geh- und Radweg; zwischen Amundsenstraße und Raubfang im Zweirichtungsverkehr stadteinwärts: Mischverkehr bis Lindstedter Chaussee, Radweg zwischen Lindstedter Chaussee bis Haltestelle Amundsenstraße, danach getrennter Geh- und Radweg
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	1,4 - 2,0
	Benutzungspflicht	abschnittsweise
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	nur abschnittsweise
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	stadtauswärts: Gemeinsamer Geh- und Radweg stadteinwärts: Radweg; in den Bereichen, wo dies nicht möglich ist, Sicherung des Radverkehrs durch Schutzstreifen
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich IV ist eine Benutzungspflicht empfohlen.
	Maßnahmen	Schutzstreifen zwischen Hugstraße und Lindstedter Chaussee stadteinwärts prüfen und ggf. markieren.
	Kommentar	-
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Priorität II

Wublitzstraße		Bereich: W3
zwischen Gemarkungsgrenze und Laubenweg (West)		Abschnittsnummer: 29
Lage: Wublitzbrücke und Rampe außerorts, danach innerorts		
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe		
Länge: 542 m		
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	955
	Schwerverkehrsanteil	4 %
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h
	Belastungsbereich nach ERA	I bis II aufgrund der niedrigen Geschwindigkeit
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr im Straßenraum
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-
	Benutzungspflicht	nein
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr
	Argumentation nach ERA	Der Belastungsbereich II lässt Mischverkehr zu. Aufgrund des geplanten Ersatzneubaus der Wublitzbrücke wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit wahrscheinlich erhöht, sodass eine eigene Radverkehrsanlage sinnvoll wird.
	Maßnahmen	Bei Ersatzneubau der Brücke ist eine Anlage eines gemeinsamen Geh- und Radwegs sinnvoll.
	Kommentar	Baulast des Landesbetriebs Straßenwesen. Ersatzneubau der Wublitzbrücke durch den Landesbetrieb Straßenwesen vorgesehen.
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Bei einem Ersatzneubau der Wublitzbrücke

Wublitzstraße		Bereich: W3	
zwischen Laubenweg (Ost) und Bornimer Chaussee/Golmer Chaussee		Abschnittsnummer: 30	
Lage: außerorts, anbaufrei Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe Länge: 2.035 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	955	
	Schwerverkehrsanteil	2,5 %	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	70 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	IV	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Weg mit Rad frei beschildert, straßenbegleitend, Zweirichtungsverkehr	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	2,1	
	Benutzungspflicht	ja	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	ja	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich IV ist eine Benutzungspflicht empfohlen.	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	Baulast des Landesbetriebs Straßenwesen	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Keine Maßnahmen	Punkte 3 0 0 3

Golmer Chaussee		Bereich: W3	
zwischen Bornimer Chaussee/Wublitzstraße und Ortseingang Bornim		Abschnittsnummer: 41	
Lage: außerorts, anbaufrei			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 1.197 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	500	
	Schwerverkehrsanteil	5,4 %	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	II	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Weg mit Rad frei beschildert, straßenbegleitend, Zweirichtungsverkehr	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	2,1	
	Benutzungspflicht	ja	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	ja	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	wie im Bestand	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich II ist außerorts die Mischnutzung eine Möglichkeit. Die Freigabe der Nebenanlage als nichtbenutzungspflichtiger gemeinsamer Geh- und Radweg ist eine Alternative für unsichere Radfahrer.	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	Baulast beim Landesbetrieb Straßenwesen.	
		Kriterien	Punkte
	Hauptroute 1. Stufe	3	
	Bewertung Bestand:	0	
	Verkehrssicherheit:	0	
	Keine Maßnahmen	3	
	Priorität bezüglich der Umsetzung		

Golmer Chaussee/ Mitschurinstraße/ Hugstraße		Bereich: W3	
zwischen Ortsschild und Potsdamer Straße		Abschnittsnummer: 42	
Lage: innerorts, angebaut Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe Länge: 798 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	500	
	Schwerverkehrsanteil	5,4 %	
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr im Straßenraum	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-	
	Benutzungspflicht	nein	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr	
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischverkehr vorzusehen.	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Keine Maßnahmen	Punkte 3 0 0 3

Laubenweg		Bereich: W3	
zwischen Wublitzstraße und Wublitzstraße (Grube)		Abschnittsnummer: 228	
Lage: innerorts, anbaufrei			
Radwegenetzfunktion: Hauptroute 1. Stufe			
Länge: 395 m			
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	nur Anliegerverkehr, da Sackgasse für den Kfz-Verkehr	
	Schwerverkehrsanteil	k. A.	
	Fahrbahnparken	teilweise	
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h	
	Belastungsbereich nach ERA	I	
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr und östlich der Feuerwehr als gem. Geh- und Radweg	
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	2,5 gemeinsamer Geh- und Radweg	
	Benutzungspflicht	ja	
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-	
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten (2011-2015)	
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr und gem. Geh- und Radweg	
	Argumentation nach ERA	-	
	Maßnahmen	-	
	Kommentar	-	
	Priorität bezüglich der Umsetzung	Kriterien Hauptroute 1. Stufe Bewertung Bestand: Verkehrssicherheit: Keine Maßnahmen	Punkte 3 0 0 3

Max-Eyth-Allee		Bereich: W3									
zwischen Lerchensteig und Gutsgartenweg		Abschnittsnummer: 299									
Lage: innerorts, teilweise angebaut											
Radwegenetzfunktion: Grundnetz											
Länge: 994 m											
Bestand Kfz-Verkehr	Kfz / maßgebliche Spitzenstunde	50									
	Schwerverkehrsanteil	9%									
	Fahrbahnparken	kein Fahrbahnparken									
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50n km/h									
	Belastungsbereich nach ERA	I									
Bestand Radwege	Vorhandene Radwegeinfrastruktur	Mischverkehr									
	Breite der Radverkehrsanlage (m)	-									
	Benutzungspflicht	nein									
	Mindestbreite der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage nach StVO	-									
	Verkehrssicherheit	keine Auffälligkeiten									
Empfehlungen	Empfehlungen zur Führungsform	Mischverkehr									
	Argumentation nach ERA	Im Belastungsbereich I ist Mischverkehr zu empfehlen.									
	Maßnahmen	Bau eines Geh- und Radwegs zwischen Lerchensteig und dem TÜV.									
	Kommentar	Bau eines Geh- und Radweg und Priorität I aufgrund Beschluss der SVV									
	Priorität bezüglich der Umsetzung	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Kriterien</th> <th>Punkte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Grundnetz</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Bewertung Bestand:</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Verkehrssicherheit:</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Priorität I</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table>	Kriterien	Punkte	Grundnetz	1	Bewertung Bestand:	0	Verkehrssicherheit:	0	Priorität I
Kriterien	Punkte										
Grundnetz	1										
Bewertung Bestand:	0										
Verkehrssicherheit:	0										
Priorität I	1										

11 Straßenverzeichnis

Allee nach Glienicke	202
Allee nach Sanssouci/ Am Grünen Gitter/ Ökonomieweg Park Sanssouci	90
Alleestraße/ Am Neuen Garten	58
Alt Nowawes.....	203
Alt Nowawes/ Allee nach Glienicke.....	192
Alter Tornow.....	255
Am Alten Markt	82
Am Babelsberger Park	199
Am Buchhorst	217
Am Kanal.....	67
Am Mühlenberg.....	279
Am Nuthetal	232
Am Park	183
Am Schragen/ Jägerallee	120
Am Urnenfeld/ Kuhforter Damm	265
Am Wiesenrand.....	178
Am Wiesenrand/ Tschudistraße.....	179
Am Wildpark/Forststraße.....	89
Amundsenstraße	115, 116
Amundsenstraße/Am Neuen Palais	88
An der Parforceheide und ehemaliger Postenweg	207
An der Pirschheide	272
Arthur-Scheunert-Allee	215, 216
Auf dem Kiewitt.....	106
Auffahrt L 40 R.-Breitscheid-Straße.....	151
August-Bebel-Straße	193
B 273.....	157, 158
Babelsberger Straße	152
Bahnhofstraße	242
Behlertstraße.....	62
Bergstraße	173
Beringstraße / Goethestraße.....	201
Berliner Straße.....	65, 66, 118
Bertinistraße / Bertiniweg / Fritz-von-der-Lancken-Straße	126
Bornimer Chaussee	280
Braumannweg	182
Breite Straße.....	56, 100
Brücke Werder – Potsdam	273
Caputher Heuweg.....	252, 253, 258
Charlottenstraße	70, 71, 86
Communs.....	91
Dorfstraße und Seepromenade.....	186
Dortustraße	69, 74
Drewitzer Straße.....	212, 213, 214
Ecksteinweg.....	276
Ehemaliger Grenzpostenweg	181
Erwin-Barth-Straße.....	127

Fahrländer Chaussee	171, 172
Fahrländer Straße	166
Fährstraße	187
Feuerbachstraße.....	109
Friedrich-Ebert-Straße	60, 73, 78, 79
Friedrich-Engels-Straße	145, 146, 147
Friedrich-List-Straße	153
Fuchsweg.....	271
Galileistraße/ Konrad-Wolf-Allee	231
Galiner Damm/ Golmer Damm/ Geiselbergstraße/ Weinmeisterstraße.....	262
Gaußstraße / Konrad-Wolf-Allee.....	235
Gellertstraße/ Ketziner Straße	175
Georg-Hermann-Allee	130, 132
Geschwister-Scholl-Straße	93, 94, 95
Glienicker Brücke.....	119
Golmer Chaussee.....	291
Golmer Chaussee/ Mitschurinstraße/ Hugstraße	292
Großbeerenstraße	210, 223, 224, 225
Gutenbergstraße	85
Hans-Thoma-Straße.....	63
Hauptstraße.....	168, 169
Hebbelstraße	64
Hegelallee	75
Heinrich-Mann-Allee	134, 135, 136, 148, 211
Herzbergstraße / Weißdornstraße / Baumschulenweg / Mehlbeerenweg	283
Horstweg	140, 141, 142
Hugstraße	281
Humboldtstraße / Burgstraße	83
Jagdhausstraße / Otto-Haseloff-Straße.....	244
Jägerallee.....	59
Kaiser-Friedrich-Straße / Reiherbergstraße	282
Karl-Liebknecht-Straße	138, 278
Karl-Marx-Straße	194
Kastanienallee	110
Ketziner Straße	160, 161
Kiepenheuerallee	128, 131
Kirschallee	124
Königstraße.....	197
Konrad-Wolf-Allee	236, 240
Kopernikusstraße	245
Kuhforter Damm.....	266, 267, 268
Kuhforter Damm / Werderscher Damm	269
Kurfürstenstraße	61
L 204	156
L 79	238
Lange Brücke/ Breite Straße.....	57
Lankestraße	191
Laubenweg	293
Leipziger Straße	250
Lennéstraße.....	98, 99
Lindenallee	264

Mangerstraße	72
Marquardter Chaussee	159, 285
Marquardter Straße	162, 170
Marquardter Straße/ Ketziner Straße (L 92)	163
Maulbeerallee	103
Max-Eyth-Allee	294
Michendorfer Chaussee	248, 249, 257
Mopke zwischen Am neuen Palais (Nord) und Am neuen Palais (Süd)	107
Mövenstraße	198
Nedlitzer Straße	112, 113
Neuendorfer Straße	227
Neuendorfer Straße/ Zum Kirchsteigfeld	226
Nuthedamm	218
Nuthestraße	149, 150, 220
Ökonomieweg Am Neuen Garten	129
Otto-Haseloff-Straße	229
Otto-Nagelstraße	80
Pappelallee	117
Paretzer Straße	164
Paul-Neumann-Straße	204
Pestalozzistraße	205
Plantagenstraße	200
Potsdamer Chaussee	176, 184, 185
Potsdamer Chaussee/ Am Wiesenrand	177
Potsdamer Straße	288
Potsdamer Straße/Bornstedter Straße	114
Reiherbergstraße	263
Ricarda-Huch-Straße	228
Rückertstraße	287
Rückertstraße/ Lerchensteig	286
Rudolf-Breitscheid-Straße	139, 189, 195, 196
Russische Kolonie	121
Schlaatzstraße	144
Schlaatzweg	143
Schopenhauerstraße	55, 76, 77, 84
Schulstraße	137
Schwanenallee	123
Schwarzer Weg	167
Schwarzschildstraße / Ziolkowskistraße	243
Steinstraße	208
Stern-Center / Gerlachstraße / Sternstraße	239
Sternstraße	237
Straße nach Sacrow / Krampnitzer Straße / Kladower Straße	180
Stubenrauchstraße	206
Templiner Damm	254
Templiner Straße	247, 251
Trebbiner Straße	241
Uetzer Dorfstraße/Fährweg	165
Uferweg Campus Jungfernsee	125
Uferweg Neuer Garten	122
Uferweg nordwestlich am Templiner See	104

Uferweg Nuthepark.....	154
Uferweg Nuthepark - Hermannswerder	256
Uferweg Templiner See.....	105
Uferweg Westseite der Neustädter Havelbucht	108
Voltaireweg	81
Waldmüllerstraße.....	190
Wartungsweg Fernwärme (parallel zu Nuthestraße).....	219
Weg an der Nuthe	222
Weg an Tramgleisen Abzweig Schlaatz	233
Weg Nuthe - Wetzlarer Straße	221
Weg zwischen Bahnhof Pirschheide und An der Pirschheide (Uferweg).....	274
Werderscher Damm	270
Werdersteig.....	275
Wetzlarer Straße	230, 234
Wublitzstraße	289, 290
Yorckstraße.....	68
Zeppelinstraße.....	92, 96, 97, 101, 102, 260, 261

12 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Arbeitsschritte des Radverkehrskonzeptes	6
Abbildung 2: Bürgerbeteiligung	7
Abbildung 3: Radverkehrsentwicklung 2000-2015	11
Abbildung 4: Beispielhafte Radwegeinfrastrukturen in Potsdam	15
Abbildung 5: Asphaltdecke	16
Abbildung 6: wassergebundene Decke auf Grünwegen	16
Abbildung 7: Unfallentwicklung mit Radverkehrsbeteiligung 2008-2015 für Potsdam und der BRD18	
Abbildung 8: Verteilung der Radverkehrsunfälle 2008-2015 nach Unfalltypen.....	20
Abbildung 9: Umgestaltung der Kreuzung Forststraße/Werderscher Damm.....	21
Abbildung 10: Hinweis auf den Schulterblick auf den Verkehrsinformationstafeln	28
Abbildung 11: Aktion Fahrradlicht	28
Abbildung 12: System der Radverkehrsförderung in Potsdam	31
Abbildung 13: Verlauf der Radschnellverbindung nach Teltow.....	33

Fotonachweis:

LHP, Axel Dörrie, Seite 21
LHP, Torsten von Einem, Seite 16 rechts
LHP, Gerrit Hartmann-Engel, Titelseite Mitte
LHP, Norman Niehoff, Seite 28 rechts
LHP, Barbara Plate, Titelseite rechts und links, Seite 28 links
Planersocietät, Patrik Hoenninger/ Nils Weiland, Seiten 7, 15 und 16 links

