

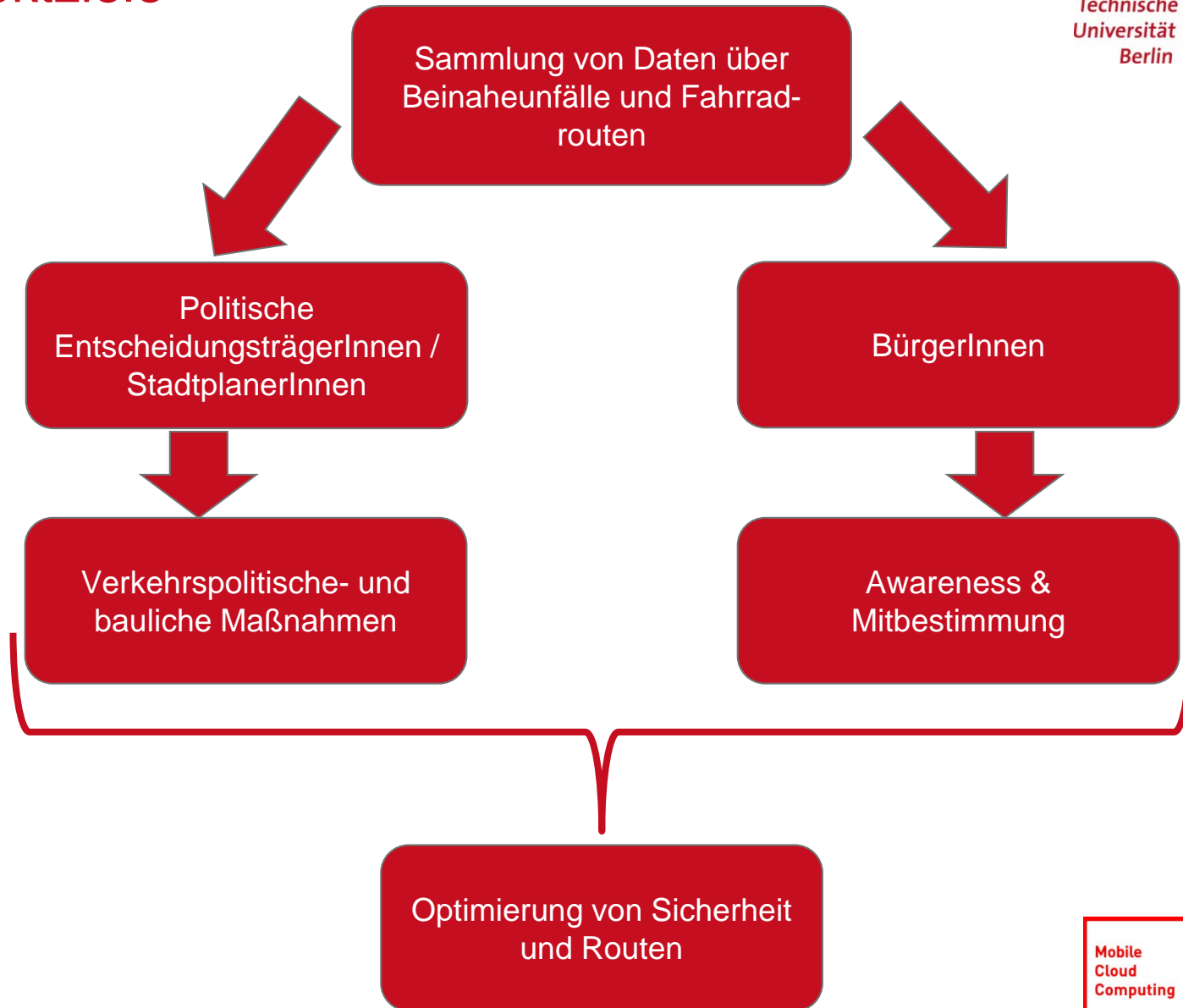


© D. Bernbach

Ergebnisse SimRa: August 2020

Besonders gefährliche Abschnitte

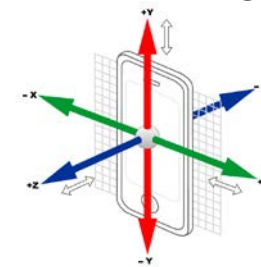
Projektziele



Hauptidee

Beschleunigungssensoren für die Erkennung von plötzlichen Bewegungen

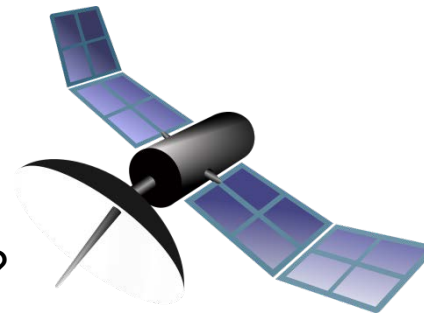
- Möglicher (Beinahe-)Unfall



<https://www.researchgate.net/profile/Jair-Garcia-Junior/publication/307754785/figure/fig/1/AS:459827492200448@1486642825367/Figura-2-Representacao-dos-eixos-do-acelerometro.png>

GPS-Koordinaten:

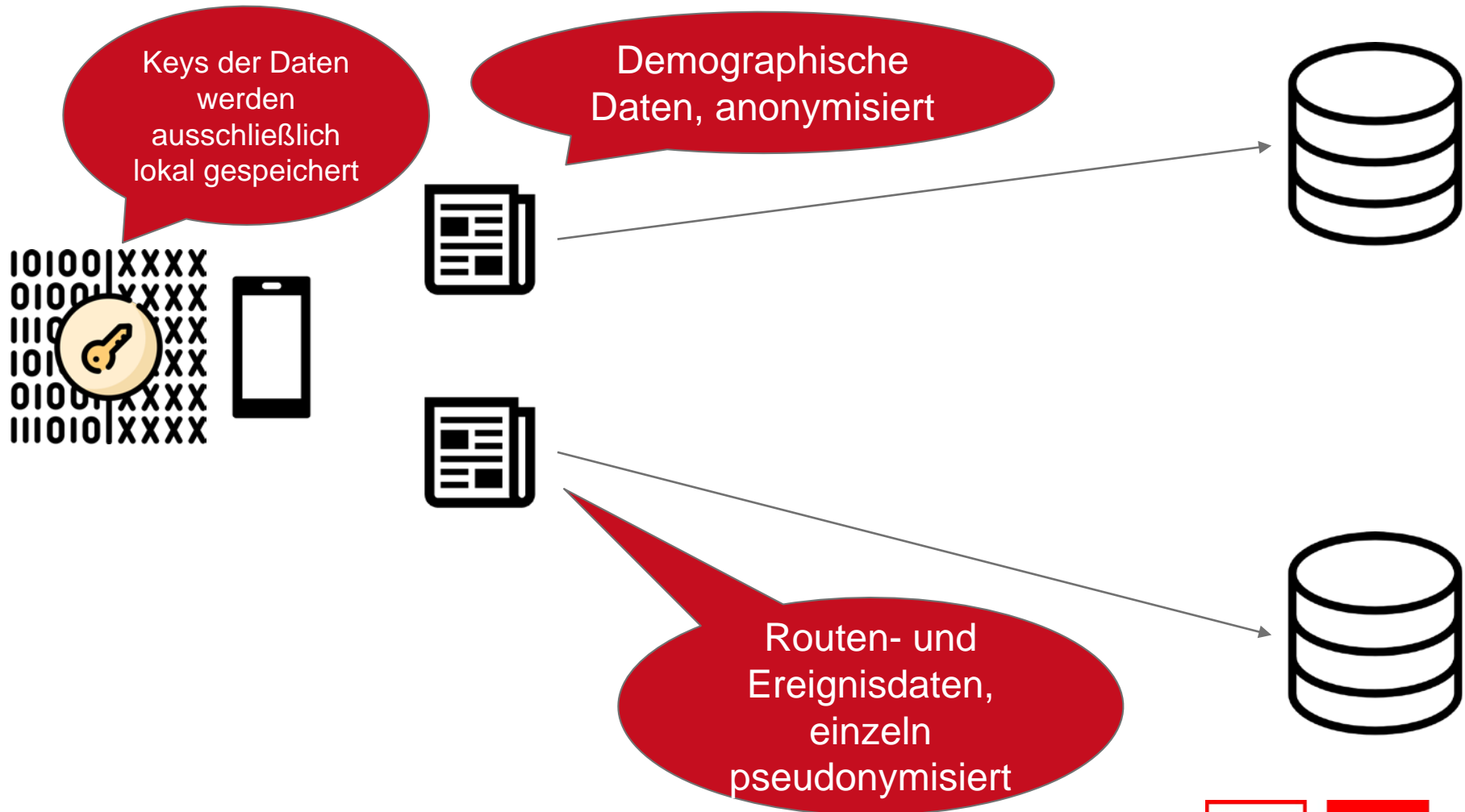
- Viel befahrene Straßenabschnitte
- Wo häufen sich (Beinahe-)Unfälle?



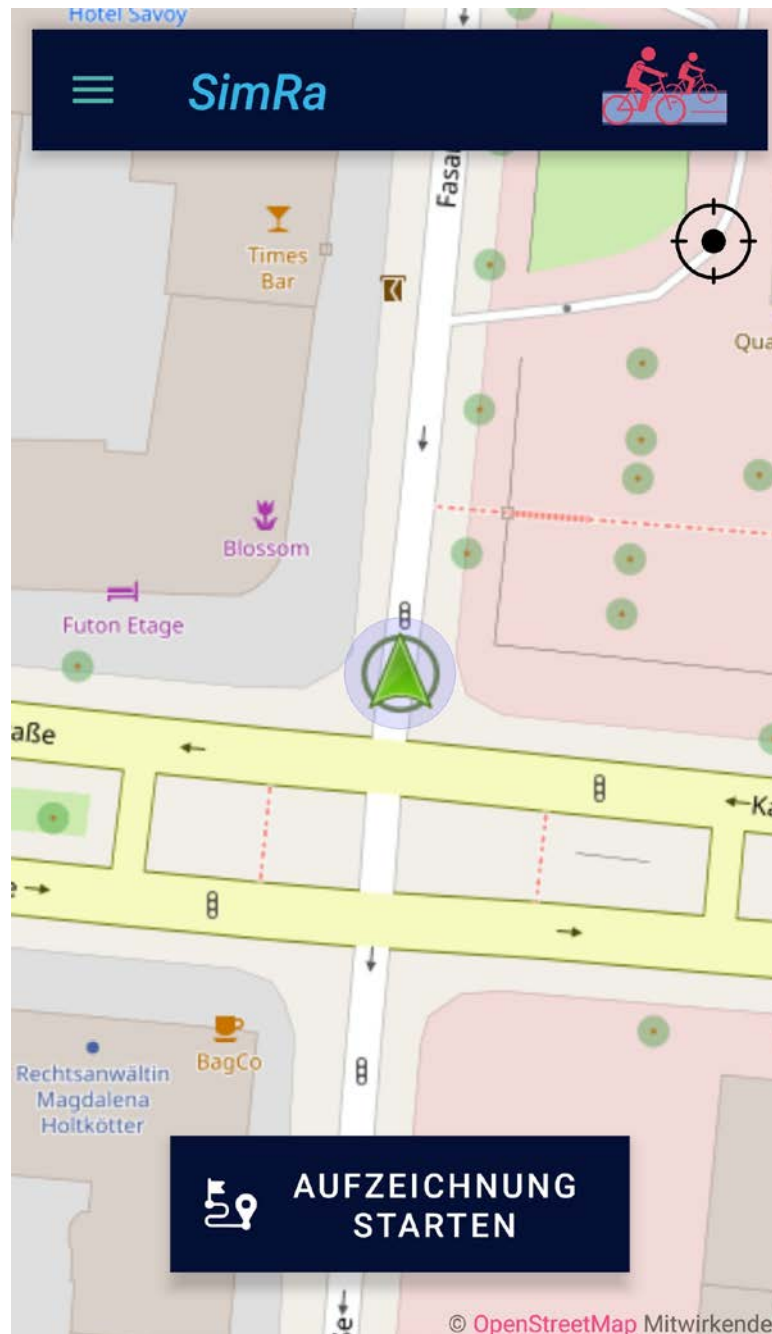
Ergänzung durch Nutzer

- Der Nutzer annotiert die Ereignisse

Fokus auf Privacy



SIMRA APP



Fahrteinstellungen

Unten finden Sie die Einstellungen, die für diese Fahrt verwendet werden. Sie können diese sowohl in diesem Fenster, als auch unter "Einstellungen" im Hauptmenü finden.

Fahrradtyp

City-/Trekkingrad ▼

Üblicher Ort des Geräts während der Fahrt:

Hosentasche ▼

- ☒ Auf dem Fahrrad wird ein Kind transportiert.
- ☐ Am Fahrrad ist ein Anhänger angebracht.
- ☐ Diese Einstellungen merken

FERTIG



Was ist hier passiert?

Art des Ereignisses

Beinahe-Abbiegeunfall ▼

Beteiligte Verkehrsteilnehmer

<input checked="" type="checkbox"/> PKW	<input type="checkbox"/> Fußgänger
<input type="checkbox"/> Taxi	<input type="checkbox"/> Fahrrad
<input type="checkbox"/> Lieferwagen	<input type="checkbox"/> Motorrad
<input type="checkbox"/> Bus	<input type="checkbox"/> E-Scooter
<input type="checkbox"/> LKW	<input type="checkbox"/> Sonstiges

☒ Diese Erfahrung war beängstigend

Optionaler Kommentar

Optionaler Kommentar

ZURÜCK FERTIG

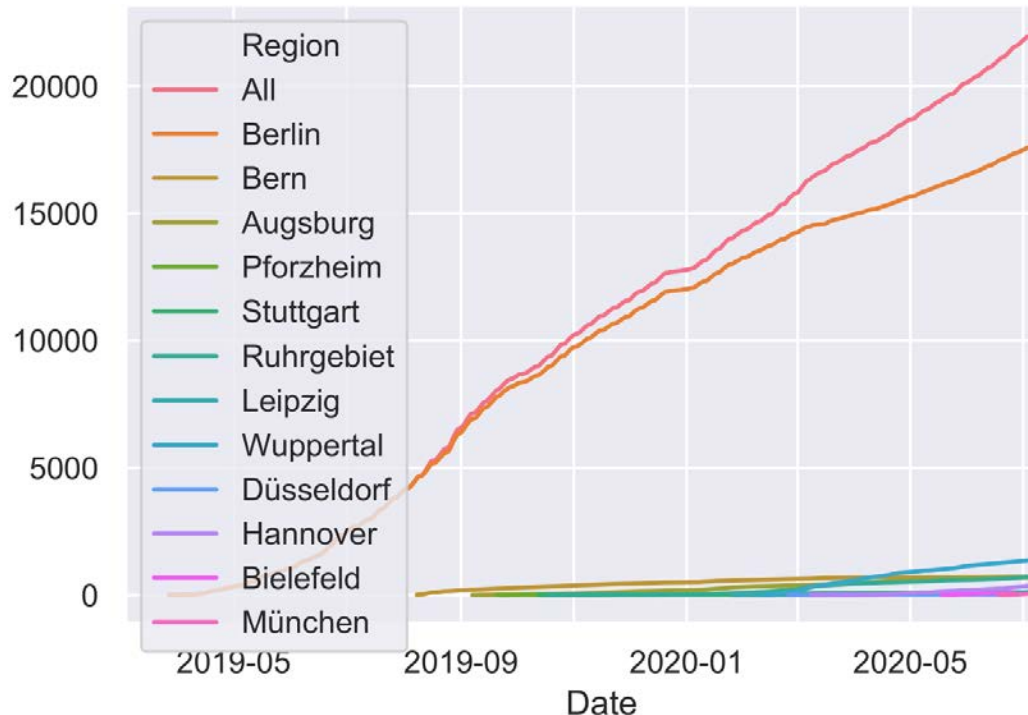
Untersuchte Incidenttypen

Zu dichtes Überholen
Ein- oder ausparkendes Fahrzeug
Beinahe-Abbiegeunfall
Entgegenkommender Verkehrsteilnehmer
Zu dichtes Auffahren
Beinahe-Dooring
Hindernis ausweichen
Sonstiges

AKTUELLER STAND

Aktueller Stand

- App verfügbar für Android 6+ (seit März '19) und iOS 11+ (seit Mai '19)
- Ablegerregionen: Bern, Augsburg, Pforzheim/Enzkreis, Stuttgart, Ruhrgebiet, Leipzig, Wuppertal/Remscheid/Solingen, Düsseldorf, Eichwalde/Zeuthen/Schulzendorf, Hannover, Bielefeld, München



Datensatz Berlin

Stand: 3.8.2020

Erfasste Fahrten: 18.350

Analysierte Fahrten: 17.358 (94,6%)

Erfasste Incidents: 7331

Analysierte Incidents: 7128 (97,2%)

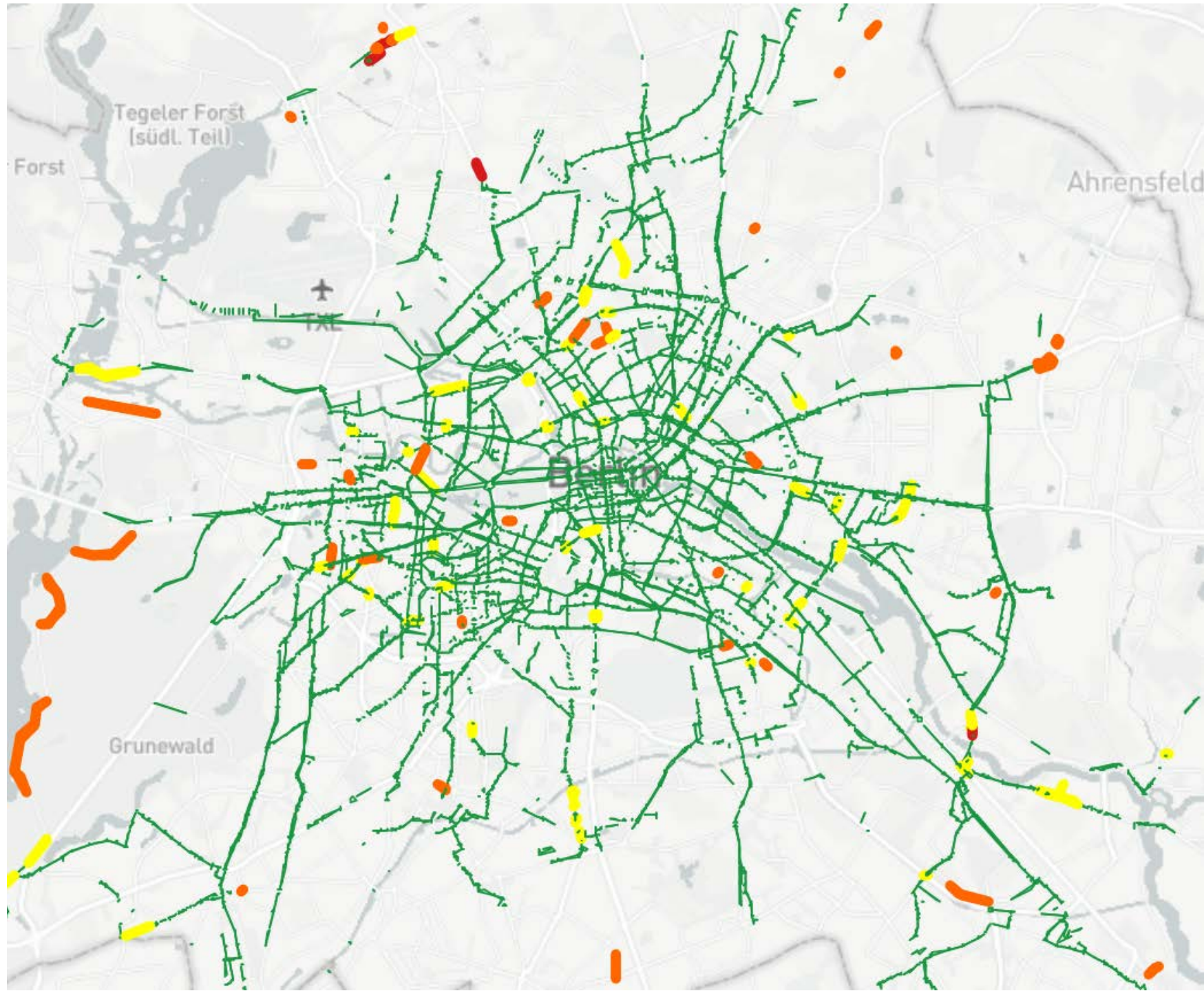
Angezeigte Straßenabschnitte (nur OSM-Typ „Highway“): >49 Fahrten oder >9 Fahrten mit Farbmarkierung orange oder rot

Gefährlichkeitsmetrik:

- #Incidents/#Fahrten
- „scary“ mit Gewicht 4,4

Coverage:

- Gesamt: 37,5% (32.164/85.687)
- Angezeigt: 7,2% (6205/85.687)



Links

Gefährlichkeitsscores:

https://simra-project.github.io/berlin_geojson_2.html

Quelle für Unfallzahlen 2019: <https://interaktiv.tagesspiegel.de/lab/alle-schlimmen-verkehrsunfaelle-in-berlin-auf-einer-karte/>

ERGEBNISSE

Alle Analyse wurden auf Basis der vorliegenden Informationen nach bestem Wissen und Gewissen durchgeführt. Ggf. weitere nicht bekannte Informationen könnten jedoch zu einem anderen als dem identifizierten Problem führen.

Der benannte Lösungsansatz ist nur als Diskussionsbasis und nicht als unmittelbare Umsetzungsempfehlung zu sehen. Eine entsprechende Analyse vor Ort durch Verkehrsplanungsexperten wurde nicht durchgeführt.

Da zu dichtes Überholen leider nicht automatisch erkannt werden kann, unterschätzen die erfassten Daten die Häufigkeit von zu dichtem Überholen.

Hinweise

Die folgenden Seiten beinhalten alle Straßenabschnitte und Kreuzungen, die auf Basis unserer Daten besonders gefährlich (mittel bis hoch oder hoch) sind. Es liegen jedoch nicht zu allen Straßenabschnitten und Kreuzungen Daten vor.

Die Einschätzung bezüglich Gefährlichkeit berücksichtigt SimRa-Daten und Unfallzahlen aus dem Jahr 2019.

Steglitz-Zehlendorf Potsdam

Kronprinzessinnenweg

zw. Havelchaussee & Königstraße

Gefährlichkeit: mittel-hoch

Incidents: 20 (2 scary)

Fahrten: 241

Fahrradunfälle 2019: 6 (0 Tote,
3 mit schwerer Verletzung
besonders kritisch scheint die
Kreuzung mit der König-
straße zu sein);



Problem: zu dichtes Überholen (Incident-Kommentare)
scheinbar kein Radweg (Google Street View von 2008)

Bild: Google Street
View von 2008

Lösungsansatz: der Kronprinzessinnenweg ist zwischen Hüttenweg und
Havelchaussee für den motorisierten Verkehr gesperrt – diese Regelung sollte auf
den gesamten Kronprinzessinnenweg ausgeweitet werden, da dieser sehr beliebt bei
Ausflüglern ist

Charlottenburg-Wilmersdorf

Spandauer Damm

zwischen Kaiser-Friedrich- und Sophie-Charlotte-Straße

Gefährlichkeit: mittel-hoch

Incidents: 3 (1 scary)

Fahrten: 24

Fahrradunfälle 2019: 7 (0 Tote,
1 mit schwerer Verletzung)

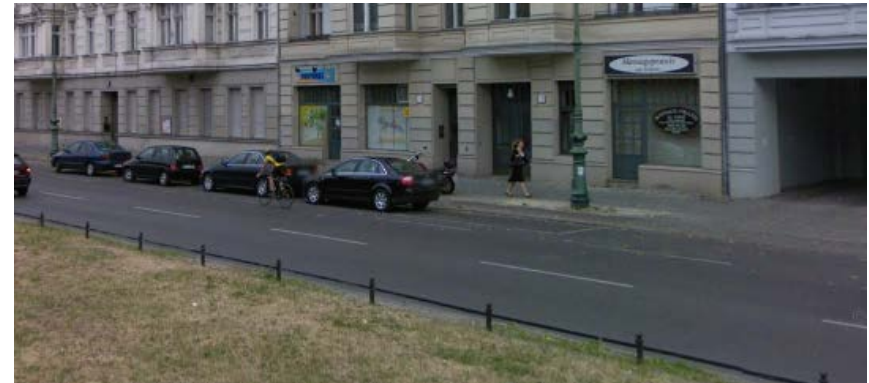


Bild: Google Street
View von 2008

Problem: extrem schmaler Radweg

beidseitig, Parkstreifen unmittelbar am Radweg => führt zu
Dooringsituationen und Konflikten mit Fußgängern

Lösungsansatz: Pop-Up Bikeline, geschützter Radweg, Alternative
Parkmöglichkeiten d.h. Auflösen der Parklinie

Kurfürstendamm

Gefährlichkeit: mittel-hoch

Incidents: 49 (8 scary)

Fahrten: 1056

Fahrradunfälle 2019: 39 (0 Tote, 7
mit schwerer Verletzung)

Problem: Enge: Blockierte Busspur,
zu dichtes Auffahren/Überholen
(Incident-Kommentare);
kein Radweg



Bild: Google Street View 2018

Lösungsansatz: Ku'damm als (insbesondere bei TouristInnen) beliebte
Einkaufsmeile zur autofreien Zone machen (vergleichbar zu Friedrichstr.)

Anmerkung: auf Karte nicht farbig markiert, da OSM diese in kleine Abschnitte zerlegt hat

Joachimsthaler Straße

zw. Ku'damm & Lietzenburger Straße

Gefährlichkeit: mittel-hoch

Incidents: 6 (8 scary)

Fahrten: 81

Fahrradunfälle 2019: 5 (0 Tote)

Problem: Parken in 2. Reihe, zu
dichtes Überholen
(Incident-Kommentare);
kein Radweg (Fotos)



Bild: https://live.staticflickr.com/326/18806541578_06143a4b18_b.jpg

Lösungsansatz: geschützten Radweg schaffen,
Parkverstöße verstärkt ahnen (mehr Kontrollen, sofortiges Umsetzen von
Falschparkern)

Xantener Straße

zwischen: Paulsborner Str., Konstanzer Str.

Gefährlichkeit: mittel-hoch

Incidents: 32 (5 scary)

Fahrten: 92

Fahrradunfälle 2019: 0



Bild: Google Street View von 2008

Problem: Straße sehr eng, Kfz-Abkürzungsstrecke für
Ku'damm, zugeparkt, Parksuchverkehr

Lösungsansatz: Durchgangsverkehr unterbinden (Einbahnstr., Sackgasse)
oder Parkstreifen durch Radweg ersetzen

Franklinstraße

Gefährlichkeit: mittel bis hoch

Incidents: 25 (5 scary)

Fahrten: 156

Fahrradunfälle 2019: 3



Bild: Google Street View von 2009

Problem: häufig zugeparkter Radweg [bereits 2014 2. Platz „mit 623 Blockaden“ innerhalb von 3 Monaten [Tagesspiegel](#)], häufig kommt es auch zu Probleme beim Ein-/Ausparken, hohe Geschwindigkeit im Fließverkehr

Lösungsansatz: geschützter Radweg oder konsequente Kontrollen mit sofortigem Umsetzen von Falschparkern

Reinickendorf & Wittenau

Waidmansluster Damm

Oraniendamm bis Kreuzung Dianastraße

Gefährlichkeit: hoch
Angaben beziehen sich auf
Mehrere Streckenabschnitte incl.
Fünf Kreuzungen
Incidents: 108 (71 scary)
Fahrten: 733
Fahrradunfälle 2019: 9



Bild: Google Street View von 2008

Problem: Nadelöhr für Querung der S-Bahngleise, Kein Radweg vorhanden bei einer sehr engen Straße, parkende Kfz erschweren die Situation, bestehende Parkverbote werden ignoriert. 80% aller Incidents sind auf dichtes Überholen zurückzuführen

Lösungsansatz: geschützter Radweg oder parallel verlaufende Fahrradstraße (bspw. Bondickstraße). Tempolimit 20 oder 30 km/h

Pankow & Prenzlauer Berg

Sellheimbrücke (Blankenburger Chaussee)

Gefährlichkeit: mittel-hoch

Incidents: 2 (2 scary)

Fahrten: 31

Fahrradunfälle 2019: 2



Bild: Google Street View von 2008

Problem: Enge Brücke ohne Geschwindigkeitsbegrenzung führt zu gefährlichen Überholmanövern

Lösungsansatz: Geschwindigkeitsbegrenzungen und Kontrollen (Blitzer), wenn es einen alternativen Fußweg gibt, könnte der Fußweg zu einem Radweg umfunktioniert werden

Blankenburger Chaussee Höhe Straße 52

Gefährlichkeit: mittel-hoch

Incidents: 2 (1 scary)

Fahrten: 19

Fahrradunfälle 2019: 3 (1 mit
schwerer Verletzung)



Bild: Google Street View von 2008

Problem: Kein Radweg, Radwege davor und danach enden jeweils in den Kreuzungsbereichen, Enge Straße ohne Geschwindigkeitsbegrenzung führt zu gefährlichen Überholmanövern

Lösungsansatz: Geschwindigkeitsbegrenzungen und Kontrollen (Blitzer), durch eine Verschmälerung des Grünstreifens könnte Platz für einen Radweg (bestenfalls gesichert) entstehen

Gesundbrunnen & Wedding

Prinzenallee

Gefährlichkeit: mittel-hoch

Incidents: 21 (3 scary)

Fahrten: 244

Fahrradunfälle 2019: 7



Bild: Google View von 2008

Problem: häufig zugeparkter Radweg oder weitere Hindernisse, die den Verkehr behindern (57% der Incidents) oder Probleme mit ein-/ausparkenden Fahrzeugen

Lösungsansatz: geschützter Radweg bzw. Popup-Bikelane hinter den parkenden Autos vergleichbar zu Kantstr., Parkverbote durchsetzen

Hochstraße

Gefährlichkeit: mittel bis hoch

Incidents: 57 (18 scary)

Fahrten: 685

Fahrradunfälle 2019: 5 (1 mit
schwerer Verletzung)



Bild: Google View von 2020

Problem: Durch einen deutlich zu schmalen Radweg bietet dieser keinen Schutz und es kommt sehr häufig zu einem zu dichten Überholen (88% der Incidents) und zum dichten Auffahren an den Kreuzungen

Lösungsansatz: Geschützter Radweg, Popup-Bikelane, Umwandlung zur Einbahnstraßen um das ähnliche Problem auf der Gustav-Meyer-Allee ebenfalls zu lösen, Tempolimit

An Kreuzung anliegende Straßen

Gustav-Meyer-Allee, Brunnenstraße und Rügener Straße

Gefährlichkeit: hoch

Incidents: 17 (9 scary)

Fahrten: 216

Fahrradunfälle 2019: 2



Bild: Google Street View von 2008

Problem: Beinahe alle Incidents sind auf gefährliche Überholvorgänge zurückzuführen, dies zeigt das Fehlen eines Radweges (Rügener Straße) oder die deutlich zu schmalen Radwege (Gustav-Meyer-Allee)

Lösungsansatz: Durch Drehen der Parkplätze (entlang der Fahrtrichtung) wäre problemlos eine Verbreiterung bestehender bzw. Einrichtung neuer Radwege möglich, Geschützte Radwege oder Popup-Bikelane. In der Gustav-Meyer-Allee wäre auch in Kombination mit der parallel verlaufenden Hochstraße eine Einbahnstraße hilfreich, so könnten Probleme auf beiden Straßen gelöst werden => beide Straßen als Einbahnstraßen ausführen, gewonnenen Platz für geschützten Zweirichtungsradweg nutzen

Steegerstraße

Gefährlichkeit: mittel bis hoch

Incidents: 4 (1 scary)

Fahrten: 54

Fahrradunfälle 2019: 3



Bild: Google View von 2008

Problem: kein Radweg und Parkstreifen trotz sehr schmaler Straße, daher alle Incidents beim dichten Überholen

Lösungsansatz: Geschützter Radweg, Popup-Bikelane statt Parkstreifen, Umwandlung zur Einbahnstraßen, um ausreichend Platz für einen Radweg zu schaffen, Tempolimit

Moabit

Erna-Samuel-Straße

Gefährlichkeit: hoch/mittel

Incidents: 10 (3 scary)

Fahrten: 150

Fahrradunfälle 2019: 0



Bild: Google View Bild von 2018

Problem: häufiges Drängeln durch dichtes Überholen oder dichtes Auffahren
oder zugeparkter Radweg und andere Hindernisse auf dem Radweg

Lösungsansatz: geschützter Radweg, Popup-Bikelane, Tempolimit

Mitte

Chausseestraße Höhe Zinnowitzer Straße

Gefährlichkeit: mittel bis hoch

Incidents: 26 (6 scary)

Fahrten: 415

Fahrradunfälle 2019: 8* (1 mit schwerer Verletzung)



Bild: Google View von 2008

Problem: häufiges Drängeln durch dichtes Überholen (77% der incidents) oder dichtes Auffahren, kein Radweg und extreme Mehrfachbenutzung der Straße, Tram, U-Bahn, parkende & fahrende Autos führt zu Platzproblemen

Lösungsansatz: Parkstreifen entfernen und Tempolimit, idealerweise Straße für Kfz sperren

* Chausseestraße gesamt: 24, davon 3 mit schwerer Verletzung

Friedrichstraße

inkl. angrenzende Schützenstraße zw. Friedrich- & Charlottenstr.

Gefährlichkeit: mittel-hoch

Incidents: 22 (9 scary)

Fahrten: 878

Fahrradunfälle 2019: 30 (0 Tote,
1 mit schwerer Verletzung)

Problem: Fahrbahnbehinderung,
Vorfahrtnehmen, zu dichtes
Auffahren/Überholen

(Incident-Kommentare); kein Radweg (Google Street View 2008)



Bild: Google Street View von 2008

Lösungsansatz: Friedrichstraße ausschließlich für FußgängerInnen und
Radelnde zugänglich machen (würde auch TouristInnen zugute kommen!)

Immerhin: ab 29.08. wird der Abschnitt zwischen Leipziger- und
Französischer Straße für fünf Monate autofrei.

Tempelhof-Schöneberg

Rathausstraße (PLZ 12105, Mariendorf)

Gefährlichkeit: mittel-hoch

Incidents: 27 (3 scary)

Fahrten: 275

Fahrradunfälle 2019: 2
(0 Tote)



Problem: Enge Straße mit Parkstreifen zwischen den Bäumen und ohne Radweg. Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 nur nachts. Fahrradfahrer werden oft sehr dicht überholt.

Bild: Google Street View von 2008

Lösungsansatz: Ganztägige Geschwindigkeitsbegrenzung, farbigen Schutzstreifen in der Mitte (!) des Fahrstreifens aufmalen, Einbahnstraße mit geschütztem Radweg (Mariendorfer Damm kann problemlos als Ausweichstrecke genutzt werden)

Neukölln

Stubenrauchstraße

zw. Teltowkanal & Seidelbastweg/Kanalstr.

Gefährlichkeit: mittel-hoch

Incidents: 14 (4 scary)

Fahrten: 333

Fahrradunfälle 2019: 3 (0 Tote,
1 mit schwerer Verletzung)

Problem: zu dichtes Überholen
(Incident-Kommentare)

Lösungsansatz: Tempolimit & Blitzer, geschützter Radweg
statt Parkstreifen



Bild: Google
Street View
von 2008

Friedrichshain - Kreuzberg

Weichselstraße Höhe Weserstraße

Gefährlichkeit: mittel-hoch

Incidents: 2 (2 scary)

Fahrten: 63

Fahrradunfälle 2019: 5 (davon 1
schwerverletzt)



Bild: Google View von 2008

Problem: Durch den fehlenden Radweg und der Mehrfachnutzung der Straße durch zwei Tramlinien kommt es zu gefährlichen Überholsituationen

Lösungsansatz: (geschützter) Radweg, einseitiges Parkverbot - dadurch würde auch ausreichend Platz für einen Radweg entstehen

Weichselstraße

zw. Weser- & Oderstr.

Gefährlichkeit: mittel-hoch

Incidents: 2 (2 scary)

Fahrten: 63

Fahrradunfälle 2019: 1*

(0 Tote, 1 mit schwerer
Verletzung)



Problem: zu dichtes Über-
holen (Incident-Kommentare); kein Radweg
+ Tramschienen (Google Street View von 2008)

Bild: Google Street
View von 2008

Lösungsansatz: (geschützten) Radweg statt Parkstreifen schaffen

* ganze Weichselstraße: 4, davon 1 mit schwerer Verletzung

Kynaststraße/-brücke

Gefährlichkeit: hoch

Incidents: 30 (3 scary)

Fahrten: 402

Fahrradunfälle 2019: 5 (0 Tote,
1 mit schwerer Verletzung)

Problem: Radweg teilweise gar
nicht, teilweise nur einseitig
vorhanden (Incident-Kommentare), sehr eng bei viel Verkehr (auch Tram!
Tagesspiegel-Karte zeigt mehrere Unfälle, die Schienenfahrzeuge
involvierten) – eine eher kleine Straße scheint sich ungeplant zu einer
enorm populären Route entwickelt zu haben

Lösungsansatz: Alternativrouten zur Entlastung schaffen (bspw.
Umgehungsstraße)



Bild: [Wikipedia](#)

Siehe auch <https://www.zitty.de/berlins-harteste-fahrradstrecken/>

Boxhagener Str.

Gefährlichkeit: mittel - hoch

Incidents: 11 (7 scary)

Fahrten: 395

Fahrradunfälle 2019: 14

(0 Tote, 2 mit schwerer
Verletzung)



Bild: Google Street View von 2008

Problem: kein Radweg, starker

Verkehr, ebenerdige Tramspuren

(Incident-Kommentare bzgl. Tram – scheinbar hat(te) eine Baustelle zur
Folge, dass Schienen überquert werden müssen; Google Street View 2008)

Lösungsansatz: Radweg schaffen, bei Bauarbeiten Konflikt des Verkehrs mit
Tram vermeiden (bspw. Ersatzverkehr, Umleitung), Tempolimit

Oranienstr. (zw. Alexandrinen- & Alter Jakobstr.)

Gefährlichkeit: mittel-hoch

Incidents: 6 (1 scary)

Fahrten: 161

Fahrradunfälle 2019: 4* (0 Tote, 1 mit schwerer Verletzung)

Problem: Fehlverhalten v. Verkehrsteilnehmern (Incident-Kommentare), starker Verkehr

Lösungsansatz: Umgehungsstraße oder Tempolimit mit Blitzer, Radweg statt Parkspur

* Ganze Oranienstraße: > 30 Unfälle 2019!

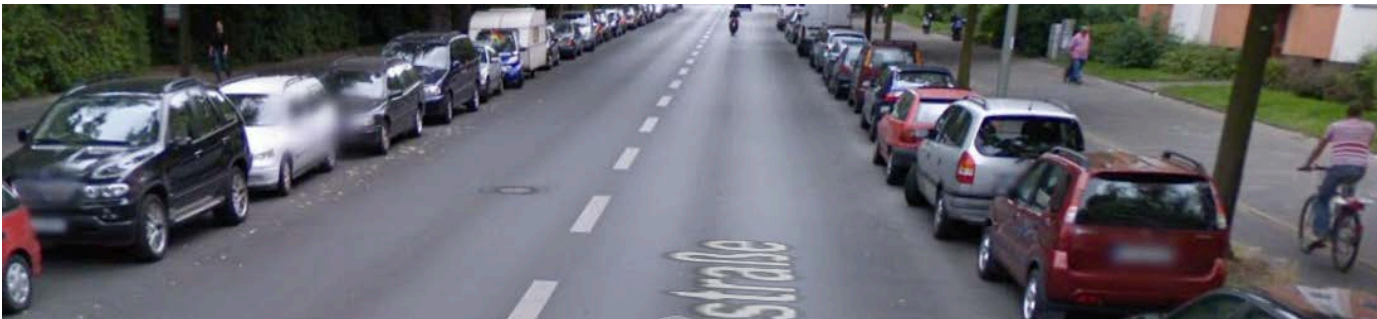


Bild: Google
Street View
von 2008

Siehe auch <https://www.zitty.de/berlins-harteste-fahrradstrecken/>

Lichtenberg, Marzahn & Hellersdorf

Märkische Allee Kreuzung Landsberger Allee

Gefährlichkeit: mittel-hoch

Incidents: 3 (3 scary)

Fahrten: 39

Fahrradunfälle 2019: 2



Bild: Google Street View von 2008

Problem: Schnellstraße ohne Radweg führt zu dichtem überholen, keine Radweg alternative vorhanden

Lösungsansatz: Die Radfahrer benötigen einen geschützten Radweg oder eine simple Route um die Schnellstraßen-ähnlichen Abschnitte zu umfahren

Treptow-Köpenick

Edisonstraße

Gefährlichkeit: mittel-hoch

Incidents: 177 (ca. 90 davon scary)

Fahrten: 1554

Fahrradunfälle 2019: 4 (0 Tote, 1 mit schwerer Verletzung)

Problem: ungünstig gelegene Zufahrten, zugeparkter Radweg (Incident-Locations, Kommentare; Google Street View 2008)

Lösungsansatz: Radweg durch Poller schützen, Ampeln/Bodenwellen an Zufahrten oder Schutzstreifen auf Straße und Tempolimit



Bild: Google
Street View
von 2008

Elsenstr./An den Treptowers

Gefährlichkeit: hoch

Incidents: 22 (7 scary)

Fahrten: 514

Fahrradunfälle 2019: 11

(0 Tote, 2 mit schwerer
Verletzung)

Problem: blockierter Radweg,

Drängeln (Incident-

Kommentare); starker Verkehr

(Google Street View 2008, persönl. Erfahrungswert)



Bild: Google
Street View
von 2008

Lösungsansatz: Radweg schützen (bspw. mit Pollern), Umgehungsstraße zur
Verkehrsentlastung, Tempolimit

Michael-Brückner-Straße

(zw. Brückenstraße & Sterndamm, am S-Bahnhof Schöneweide)

Gefährlichkeit: hoch

Incidents: 6 (4 scary)

Fahrten: 156

Fahrradunfälle 2019: 3* (0 Tote,
2 mit schwerer Verletzung)

Problem: zugeparkter Radweg &
starker Verkehr

(Incident-Kommentare)

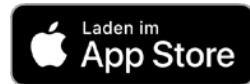


Bild: Google Street View von 2008

Lösungsansatz: Verkehr entlasten durch Umgehungsstraße, Tempolimit +
Blitzer, Radweg schützen (z.B. durch Poller)

* Bei Betrachtung der gesamten Michael-Brückner-Str. in Umgebung des S-Bahnhofs Schöneweide sind es 8, 6 davon schwer – und das auf einem sehr kurzen Straßenabschnitt!
Darum Gefährlichkeitswertung „hoch“.

Downloadlinks zur App



Beitragende

Folgende Personen haben an der Auswertung mitgewirkt:

Michael Behrisch, Marion, Michael, Leonard, Olaf Vogt, Camila Espinoza, Anna Blattner, das MCC-Team und weitere Personen, die anonym bleiben möchten.

Anhang: Segmente mit geringer Konfidenz (≤ 15 Fahrten)

Richard-Tauber-Damm

Gefährlichkeit: mittel-hoch

Incidents: 2 (1 scary)

Fahrten: 14

Fahrradunfälle 2019: 2
(0 Tote)



Problem: zu dichtes Überholen,
Abbiegeverhalten an Kreuzung mit Buckower Chaussee
(Incident-Kommentare), Radweg sehr schmal (Google Street View von
2008)

Lösungsansatz: breiterer, vor Autos geschützter Radweg; Kontrolle der
Einhaltung von Sicherheitsabstand beim Überholen und Abbiegen;
alternativ als farbigen Schutzstreifen in Spurmitte führen und Tempolimit

Schulstraße bis zur Reinickendorfer Straße

Gefährlichkeit: mittel-hoch
Incidents: 2 (1 scary)
Fahrten: 16
Fahrradunfälle 2019: 5* (2 mit
schwerer Verletzung)



Bild: Google View von 2008

Problem: es kommt zu dichtem Überholen trotz bestehenden Radwegs

Lösungsansatz: Geschwindigkeitsbegrenzung, geschützter Radweg

* Schulstraße gesamt: 10, davon 2 mit schwerer Verletzung

Konrad-Wolf-Straße Kreuzung Strausberger Straße

Gefährlichkeit: mittel-hoch

Incidents: 1 (1 scary)

Fahrten: 10

Fahrradunfälle 2019: 5*



Bild: Google Street View von 2008

Problem: Unübersichtliche Kreuzung
welche durch viele parkende Fahrzeuge und dem
Fehlen eines Radweges zur Gefahrenzone wird

Lösungsansatz: Die Radfahrer benötigen einen geschützten Radweg auf der
Hauptverkehrsstraße (Konrad-Wolf-Straße) dadurch ist der erhebliche
Geschwindigkeitsunterschied zu den anderen Verkehrsteilnehmern weniger
gefährlich. Alternativ könnte eine Ampel Abhilfe schaffen

* Konrad-Wolf-Straße gesamt: 11, davon 4 mit schwerer Verletzung

Baumschulenstraße

(zw. Sonnenallee & Britzer Kanal)

Gefährlichkeit: mittel-hoch

Incidents: 3 (3 scary)

Fahrten: 9

Fahrradunfälle 2019: 0* (0 Tote)

Problem: zu dichtes Überholen
von Lieferwagen
(Incident-Kommentare);
kein durchgehender Radweg
(Google Street View 2008)



Bild: Google Street View von 2008

Lösungsansatz: durchgehenden Radweg schaffen, ggf. Tempolimit + Blitzer

* Bei Betrachtung der gesamten Baumschulenstr., d.h. nicht nur des in unseren Daten auffälligen Abschnitts: 7