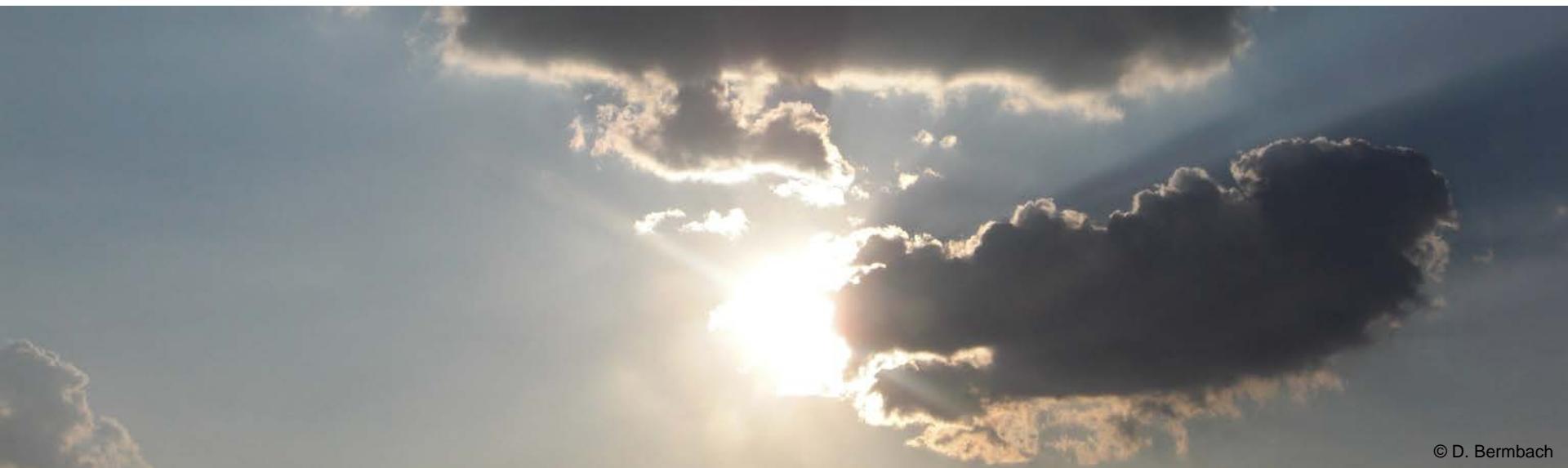


Mobile
Cloud
Computing

EINSTEIN
CENTER
Digital Future

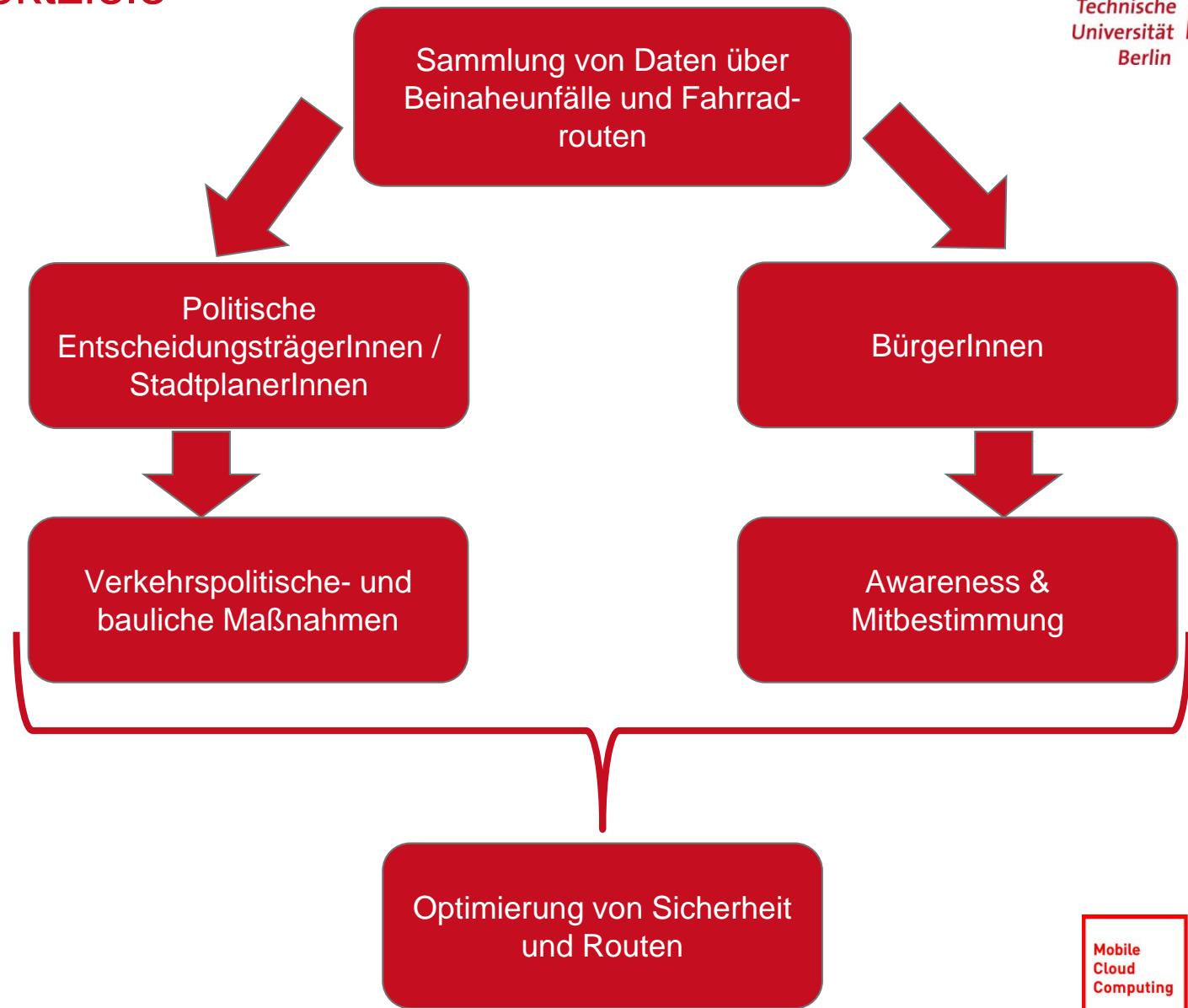


© D. Bermbach

Ergebnisse SimRa: August 2020

Alle Abschnitte

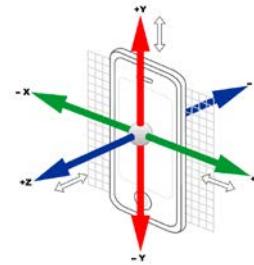
Projektziele



Hauptidee

Beschleunigungssensoren für die Erkennung von plötzlichen Bewegungen

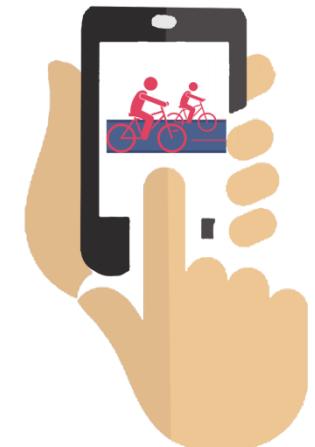
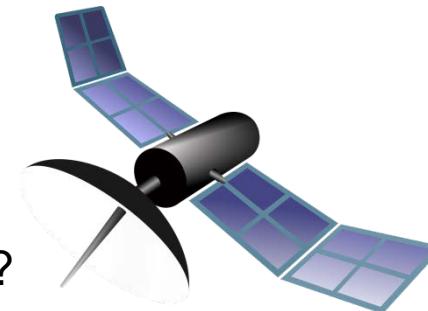
- Möglicher (Beinahe-)Unfall



https://www.researchgate.net/profile/lejair_Garcia_Junior/publication/392200448/@1486642825367/Figuras-Representacao-dos-eixos-do-acelerometro.png

GPS-Koordinaten:

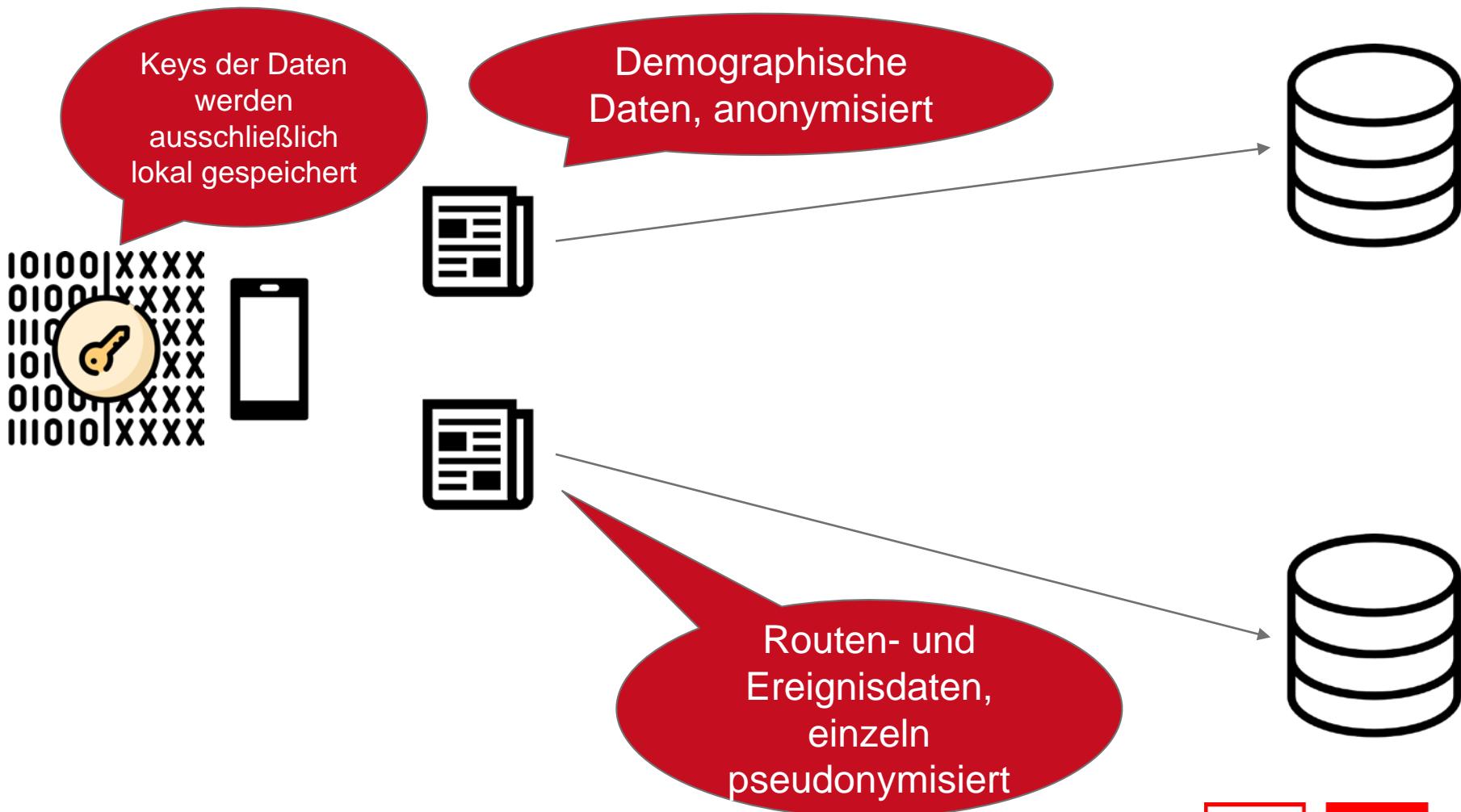
- Viel befahrene Straßenabschnitte
- Wo häufen sich (Beinahe-)Unfälle?



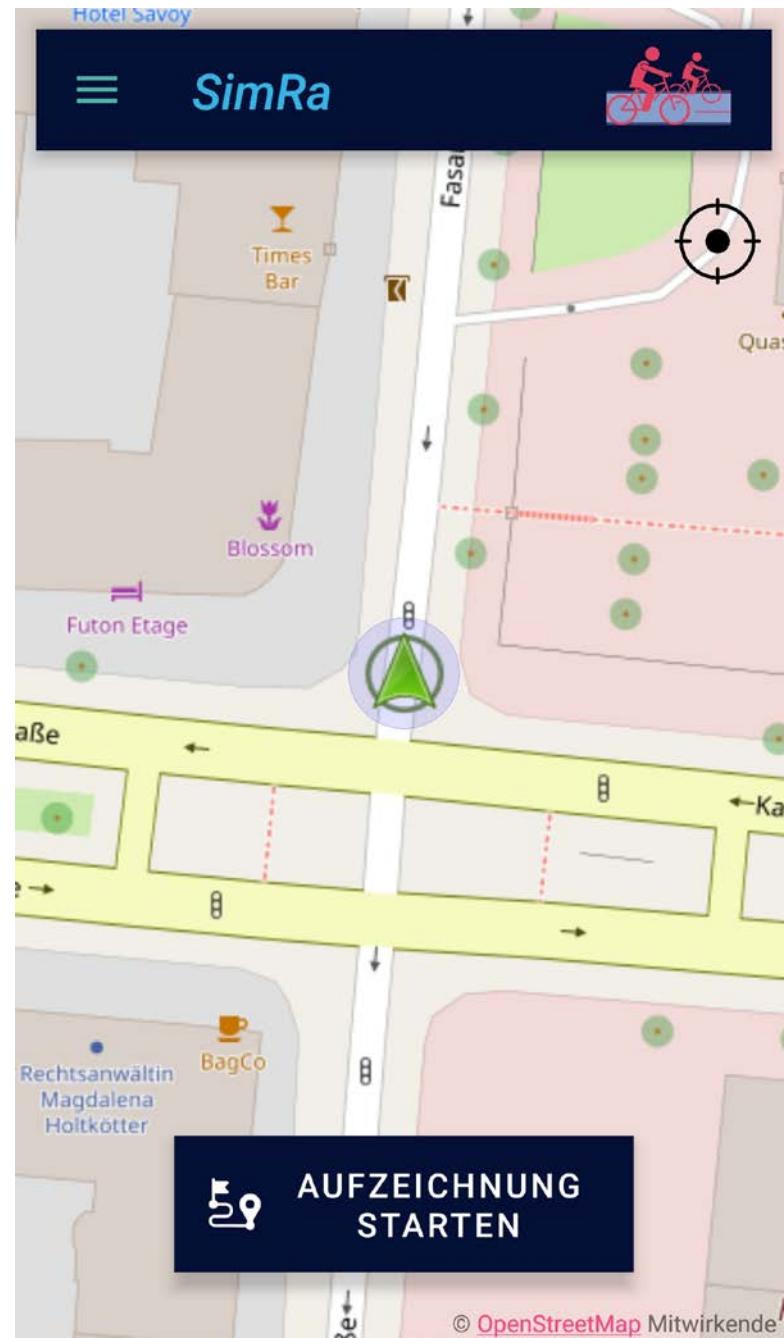
Ergänzung durch Nutzer

- 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

© OpenStreetMap Mitwirkende



Was ist hier passiert?

Art des Ereignisses
Beinahe-Abbiegeunfall

Beteiligte Verkehrsteilnehmer

PKW Fußgänger

Taxi Fahrrad

Lieferwagen Motorrad

Bus E-Scooter

LKW Sonstiges

Diese Erfahrung war
beängstigend

Optionaler Kommentar
Optionaler Kommentar

ZURÜCK FERTIG

© OpenStreetMap Mitwirkende

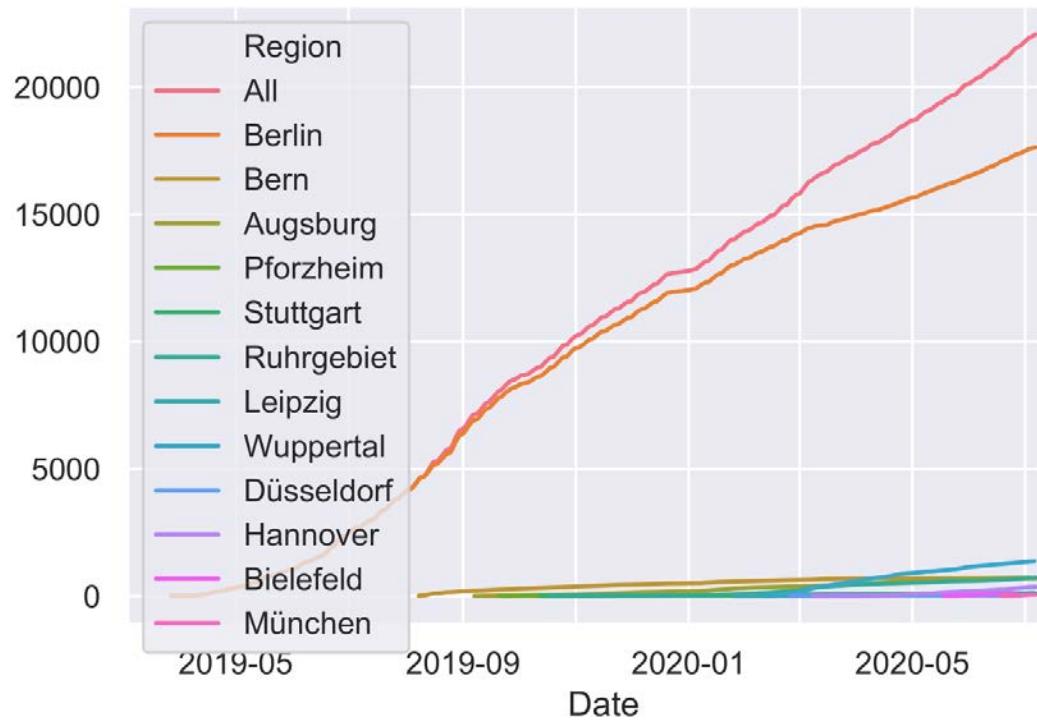
Untersuchte Incidenttypen

- 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%)

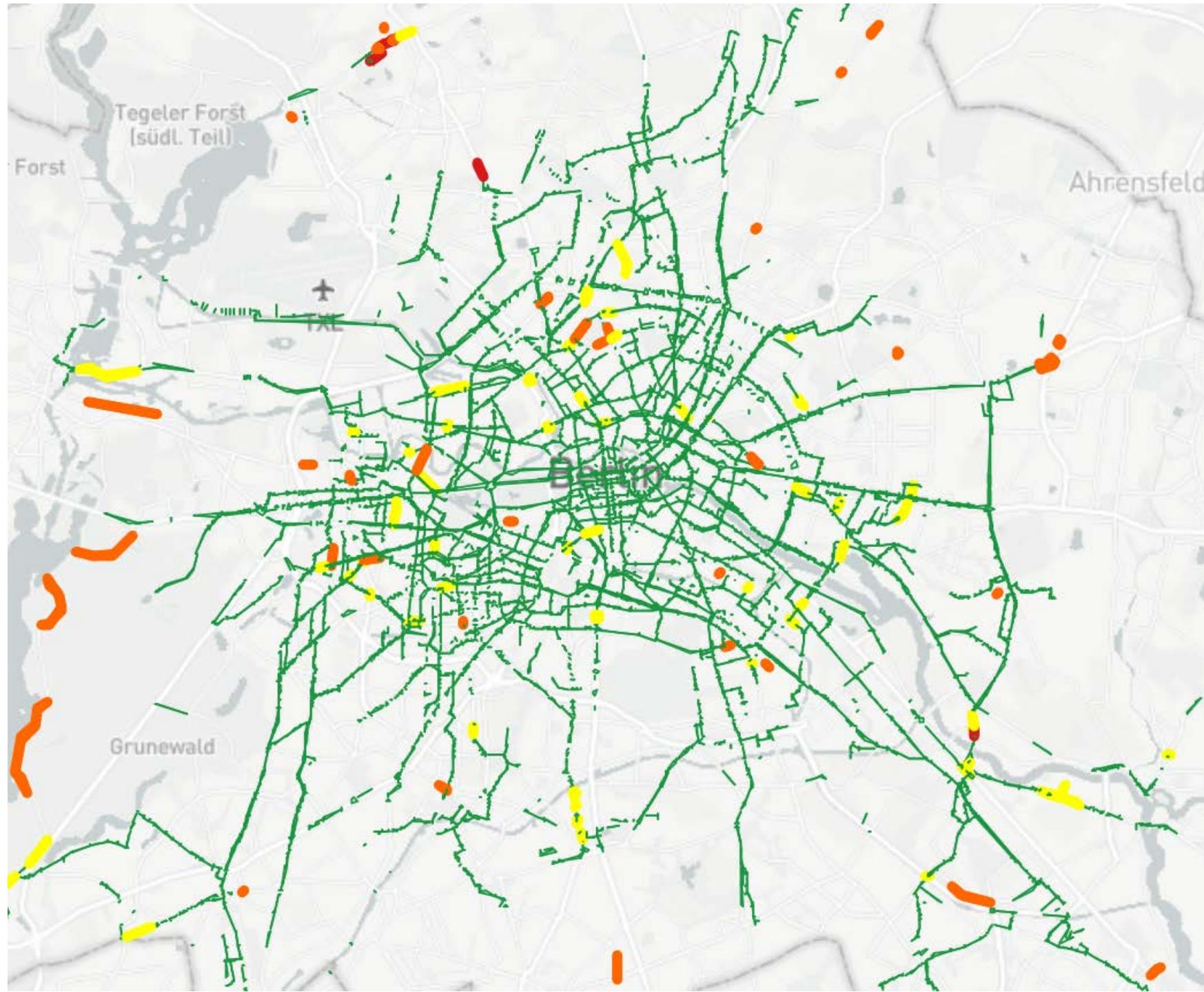
Angezeigte Straßenabschnitte (nur OSM-Typ „Highway“): >49 Fahrten oder >9 Fahrten mit Farbmarkierung orange oder rot

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

Hinweise

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 auffällig 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.

Spandau & Falkensee

Freiheit am Wiesendamm

Gefährlichkeit: mittel

Incidents: 9 (1 scary)

Fahrten: 28

Fahrradunfälle 2019: 1



Bild: Google Street View von 2008

Problem: Immer zu dichtes überholen, sehr schmale unübersichtliche Straße ohne Radweg und mit vielen unübersichtlichen Ausfahrten aus Betriebsgeländen

Lösungsansatz: Radweg oder Geschützter Radweg, Parkverbot auf Fahrbahn (einseitig), Spiegel bei unübersichtlichen Aus-/Einfahrten

Am Juliusturm

Gefährlichkeit: mittel

Incidents: 5 (1 scary)

Fahrten: 72

Fahrradunfälle 2019:
8 (1 schwer verletzt)



Bild: Google Street View von 2008

Problem: Radweg vorhanden, trotzdem häufige Abbiegeunfälle (80%) meist beim Ein-/Ausfahren aus Tankstellen o.ä.

Lösungsansatz: geschützter Radweg, dadurch wird den Autofahrern der Radweg bewusster und diese übersehen ihn weniger, Bodenwelle beim Einbiegen

Havelchaussee

Gefährlichkeit: mittel

Incidents: 10 (2 scary)

Fahrten: 53

Fahrradunfälle 2019: 1 (0 Tote)



Bild: Google Street View von 2009

Problem: Es ist kein Fahrradweg vorhanden. Autos überholen trotz Gegenverkehr auf einer relativ schmalen Straße mit hoher Geschwindigkeit (erlaubt sind 30). Da es relativ steil bergab geht, ist man selber jedoch mit mindestens ähnlicher Geschwindigkeit unterwegs.
(Quelle: Erfahrungswerte von Nutzenden)

Lösungsansatz: fest installierte Blitzer bei Steigungen, ein separater Fahrradweg, Einbahnstraßenregelung für nicht-Anlieger durchsetzen.

Am Postfenn

Gefährlichkeit: mittel

Incidents: 10 (1 scary)

Fahrten: 28

Fahrradunfälle 2019: 1
(0 Tote)



Bild: Google Street View von 2008

Problem: zu dichtes Überholen,
insbesondere durch SUVs (Incident-Kommentare), kein Radweg vorhanden
(Google Street View von 2008)

Lösungsansatz: (gut geschützten) Radweg schaffen oder Straße für Kfz sperren

Steglitz-Zehlendorf Potsdam

Albrechtstraße

zw. Klingsor- und Sedanstraße

Gefährlichkeit: gering-mittel

Incidents: 4 (0 scary)

Fahrten: 16

Fahrradunfälle 2019: 2 (0 Tote)

Problem: ein-/ausparkende Fahrzeuge (Incident-Kommentare), kein Radweg

Lösungsansatz: Radweg schaffen – geplanter Pop-Up Radweg ist vorerst vom Tisch



Bild: Google Street View von 2008

Berlepschstraße

zw. Fercher – und Neuruppiner Straße

Gefährlichkeit: gering-mittel

Incidents: 4 (1 scary)

Fahrten: 61

Fahrradunfälle 2019: 1 (0 Tote)

Problem: zu dichtes/schnelles Überholen (Incident-Kommentare)

Lösungsansatz: Tempo 30-Zone + Blitzer



Bild:

https://www.berliner-stadtplan.com/img/mpoix/010669_5.jpg

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)

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



Bild: Google Street
View von 2008

Rudolf-Breitscheid-Straße

zw. Anhalt- & Wattstraße

Gefährlichkeit: gering-mittel

Incidents: 2 (2 scary)

Fahrten: 27

Fahrradunfälle 2019: 0
(0 Tote)

Problem: Beinahe-Dooring,
entgegenkommende
Verkehrsteilnehmer
(Incident-Kommentare)

Lösungsansatz: Radweg ver-
breitern und vor motorisierten
Verkehrsteilnehmern schützen, z.B. durch Poller



Bild: [Potsdam Wiki](#)

Charlottenburg-Wilmersdorf

Motzstraße

zw. Bamberger Straße & Prager Platz

Gefährlichkeit: gering

Incidents: 3 (3 scary)

Fahrten: 102

Fahrradunfälle 2019: 0

Problem: zu dichtes Überholen, Parkverhalten
(Incident-Kommentare)

Lösungsansatz: Tempo 30-Zone/Einbahnstraße, Parkregeln durchsetzen



Bild: Google Street View von 2009

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)

Problem: extrem schmaler Radweg

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

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

Paulsborner Straße

zw. Nestor- & Brandenburgischer Straße

Gefährlichkeit: mittel

Incidents: 53 (11 scary)

Fahrten: 1199

Fahrradunfälle 2019: 1 (0 Tote)

Problem: vielfach deutlich zu dichtes

Überholen, problematische

Kreuzungen (v.a. am Adenauerpl.),

zugeparkter Radweg (Incident-Kommentare)



Bild: Google Street View von 2009

Lösungsansatz: Tempolimit + Blitzer, Schild aufstellen „Überholverbot von zweirädrigen Fahrzeugen“ (neue StVO) oder bauliche Trennung nutzen und Zweirichtungsradweg auf der einen Seite der Straße, Autos und Busse auf der anderen, alternativ Parkstreifen entfernen und Radweg schützen.

Joachim-Friedrich-Straße

zw. Ku'damm und Damaschkestraße

Gefährlichkeit: gering-mittel

Incidents: 7 (1 scary)

Fahrten: 37

Fahrradunfälle 2019: 0

Problem: zugeparkter Radweg
(Incident-Kommentare)

Lösungsansatz: Radweg schützen
(etwa durch Poller), verstärkte Kontrolle
& Ahndung von Parkverstößen



Bild: <https://www.infravelo.de/projekt/joachim-friedrich-strasse/>

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)

Schlüterstraße

zw. Kant- & Schillerstr.

Gefährlichkeit: gering-mittel

Incidents: 17 (2 scary)

Fahrten: 186

Fahrradunfälle 2019: 1 (0 Tote)

Problem: Parken auf dem Radweg
(Incident-Kommentare)

Lösungsansatz: Radweg schützen
(etwa durch Poller), Parkverstöße +
verstärkt ahnen (mehr Kontrollen, sofortiges Umsetzen von Falschparkern)



Bild: <https://www.bz-berlin.de/media/lohse-645>

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

Kreuzung Konstanzer-/Westfälische Straße

Gefährlichkeit: gering-mittel

Incidents: 3 (2 scary)

Fahrten: 80

Fahrradunfälle 2019: 0



Problem: Abbiegeverhalten an

Bild: Google Street View von 2008

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

Lösungsansatz: Tempolimit + Blitzer, Tankstellenzufahrt regulieren (z.B. Bodenwelle), farbig deutlich markierter Radweg um dem Übersehen entgegenzuwirken, Parkplätze direkt vor Zufahrt entfernen und abpollern um Sichtbarkeit zu erhöhen

Salzufer

Gefährlichkeit: niedrig bis mittel

Incidents: 2 (2 scary)

Fahrten: 75

Fahrradunfälle 2019: 1



Bild: Google Street View von 2008

Problem: schmaler Radweg zwischen Fahrbahn und Parkstreifen. Parkstreifen direkt am Radweg führt zu Dooringsituationen und durch unsauberes Parken zu Hindernissen auf dem Radweg. In Gegenrichtung wird Gehweg als Parkspur missbraucht => gleiche Situation und Fußgänger auf Radweg

Lösungsansatz: zugeparkten Gehweg und Radweg zu geschütztem Zweirichtungsradweg ausbauen

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

Helmholzstraße Kreuzung Morsestraße

Gefährlichkeit: mittel

Incidents: 34 (1 scary)

Fahrten: 222

Fahrradunfälle 2019: 3



Bild: Google Street View von 2008

Problem: Kein Radweg vorhanden (kaum Bildmaterial) bei einer unübersichtlichen Kreuzung, fehlende Parkverbote erschweren die Situation, Autos parken bis an die Kreuzung (75% Abbiegebeinaheunfälle)

Lösungsansatz: Kreuzungsbereich weiträumig durch Poller gegen Falschparken schützen, idealerweise geschützter Radweg

Reinickendorf & Wittenau

Roedernallee nahe Güterbahnhof

Gefährlichkeit: mittel

Incidents: 7 (3 scary)

Fahrten: 30

Fahrradunfälle 2019: 4



Bild: Google Street View von 2008

Problem: Enge Straße mit Parkstreifen zwischen den Bäumen, Radfahrer werden häufig zu dicht überholt und auf dem schmalen, nicht benutzungspflichtigen Radweg gibt es Hindernisse (Hund oder parkende Autos)

Lösungsansatz: statt Parkspur geschützten Radweg schaffen

Waidmannsluster 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

Gefährlichkeit: gering

Incidents: 1 (1 scary)

Fahrten: 15

Fahrradunfälle 2019: 1



Bild: Google Street View von 2008

Problem: unübersichtliche Kreuzung mit starker Mehrfachnutzung

(Tramschienen), kein Radweg/keine Verkehrsführung für Radverkehr, zwei hochfrequentierte Kreuzungen hintereinander

Lösungsansatz: Radweg, bzw. Radsymbole auf den (Abbiege)spuren markieren, Leittafeln/Beschilderung speziell für den Radverkehr

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

Gürtelstraße Kreuzung Gounodstraße

Gefährlichkeit: gering bis mittel

Incidents: 3 (1 scary)

Fahrten: 58

Fahrradunfälle 2019: 1



Bild: Google Street View von 2008

Problem: unübersichtliche Kreuzung, die häufig zugeparkt ist

Lösungsansatz: die Vorfahrtsregelung könnte durch eine Ampel oder ein Stoppschild klarer geregelt werden, ein Parkverbot mit ausreichender Kontrolle würde die Situation bereits entschärfen

Storkower Straße Höhe Syringenweg

Gefährlichkeit: niedrig bis mittel

Incidents: 2 (1 scary)

Fahrten: 51

Fahrradunfälle 2019: 10



Bild: Google Street View von 2008

Problem: Radweg wird (wo vorhanden) regelmäßig zugeparkt, Parkstreifen direkt am Radweg führt zu Dooringsituationsen (veraltetes Bildmaterial)

Lösungsansatz: geschützter Radweg, Popup-Bikelane, einseitiges Parkverbot auf beide Seiten ausweiten, Tempolimit

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

Behmstraße Höhe Gesundbrunnencenter

Gefährlichkeit: mittel

Incidents: 3 (3 scary)

Fahrten: 104

Fahrradunfälle 2019: 2*



Bild: Google View von 2008

Problem: Probleme beim dichten Überholen oder Abbiegen aufgrund des fehlendes Radwegs trotz ausreichend Platz

Lösungsansatz: geschützter Radweg hinter dem Parkstreifen, vergleichbar zur Kantstr.

* Behmstraße gesamt: 4, davon 1 mit schwerer Verletzung

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



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)

Bild: Google Street View von 2008

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

Turmstraße Kreuzung Oldenburgerstraße

Gefährlichkeit: mittel

Incidents: 19 (2 scary)

Fahrten: 220

Fahrradunfälle 2019: 0* (0 Tote)



Bild: Google Street View von 2009

Problem: Kein Radweg, Radweg hört an vorheriger Kreuzung einfach auf und Autos parken bis nahe der Kreuzung, bei vorhandenem Radweg auch auf diesem (Turmstraße generell)

Lösungsansatz: Radweg und Radleitsystem an den Kreuzungen, geschützter Radweg zwischen den Kreuzungen, Radweg anstatt Parkstreifen

* Anliegende Turmstraße: 14, davon 2 mit schwerer Verletzung

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

Invalidenstraße Höhe B96

Gefährlichkeit: mittel

Incidents: 23 (5 scary)

Fahrten: 382

Fahrradunfälle 2019: 6* (1 mit
schwerer Verletzung)



Bild: Google View von 2009

Problem: viele entgegenkommende Verkehrsteilnehmer auf dem Radweg,
vermutlich durch die nahegelegene Tram-Station

Lösungsansatz: geschützter Radweg, Popup-Bikelane, bauliche Trennung von
Gehweg, Radweg und Straße

* Invalidenstraße gesamt: 31, davon 8 mit schwerer Verletzung

Heidestraße Kreuzung Sellerstraße

Gefährlichkeit: gering-mittel

Incidents: 2 (1 scary)

Fahrten: 51

Fahrradunfälle 2019: 1 (0 Tote)



Bild: Google Street View von 2009

Problem: vielbefahrene Kreuzung, beides Beinaheabbiegeunfälle

Lösungsansatz: Neuordnung des Verkehrs mit Trennung von Ampelphasen

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

Torstraße Höhe Chausseestraße

Gefährlichkeit: mittel

Incidents: 2 (2 scary)

Fahrten: 81

Fahrradunfälle 2019: 3* (1 mit schwerer Verletzung)



Bild: Google View von 2009

Problem: Drängeln durch dichtes Überholen, Wegabschneiden beim Spurwechsel, kein Radweg und daher keine Abbiegespur für Fahrradfahrer, parkende oder haltende Autos im absoluten Halteverbot

Lösungsansatz: geschützter Radweg und Abbiegespur für Radfahrer, Parkverbote ausweiten und gemeinsam mit bisherigen Regeln konsequent durchsetzen

* Torstraße gesamt: 17, davon 2 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.

Schöneberger Straße/Tempelhofer Ufer

Gefährlichkeit: mittel

Incidents: 72 (2 scary)

Fahrten: 480

Fahrradunfälle 2019: 0*
(0 Tote)

Problem: blockierter Fahrradweg, (Incident-Kommentare, Google Street View 2008)



Bild: Google Street View von 2008

Lösungsansatz: Parkverbot durchsetzen oder Radweg durch Poller schützen
(ggf. überprüfen, ob sich die Situation durch Popup-Bikelane geändert hat)

* 2 auf der anderen Seite der Schöneberger Brücke, also am Halleschen Ufer

Tempelhof-Schöneberg

Rubensstraße

zw. Peter-Vischer- und Canovastraße

Gefährlichkeit: gering-mittel

Incidents: 2 (2 scary)

Fahrten: 53

Fahrradunfälle 2019: 0*

Problem: entgegenkommende
Verkehrsteilnehmer
(Incident-Kommentare)

Lösungsansatz: Einbahnstraßen-
regelung und/oder geschützter
Radweg



Bild: [Wikipedia](#)

* ganze Rubensstraße: 2

Pallasstraße/Hohenstaufenstr

zw. Elßholz- und Potsdamerstraße

Gefährlichkeit: mittel

Incidents: 3 (2 scary)

Fahrten: 117

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

Problem: zu dichtes Überholen
auf Straße, Zuparken des nicht
benutzungspflichtigen Radwegs
(Incident-Kommentare)



Bild: Google Street
View von 2009

Lösungsansatz: ausreichend breiten, geschützten Radweg schaffen (dann
benutzungspflichtig)

Kreuzung am U-Bahnhof Kleistpark

Gefährlichkeit: mittel

Incidents: 6 (2 scary)

Fahrten: 214

Fahrradunfälle 2019: 1

(0 Tote, 1 mit schwerer
Verletzung)

Problem: Parken auf
Radweg, Busspur und
im Halteverbot (Incident-
Kommentare)



Bild: [Architektur-Urbanistik Berlin](#)

Lösungsansatz: Radweg schützen (Poller), mehr Parkkontrollen

Berliner Straße

zw. Uhland- und Melitzstraße

Gefährlichkeit: gering-mittel

Incidents: 3 (2 scary)

Fahrten: 70

Fahrradunfälle 2019: 1*

Problem: kaum nutzbarer
Radweg, Beinahe-Dooring
(Incident-Kommentare)



Bild: Google Street View von 2008

Lösungsansatz: Radweg reparieren und von Parkstreifen abtrennen, um
Dooring zu verhindern

* ganze Berliner Straße: 12

Potsdamer Straße

zw. Kurfürsten- & Bülowstraße

Gefährlichkeit: mittel

Incidents: 3 (1 scary)

Fahrten: 111

Fahrradunfälle 2019: 2*
(0 Tote)

Problem: zu dichtes Überholen, blockierte Busspur (Incident-Kommentare);
kein Radweg (Google Street View von 2008
sowie [dieser Beitrag im Tagesspiegel](#))



Bild: Google Street View von 2008

Lösungsansatz: Radweg auch im Schöneberger Abschnitt der Potsdamer Straße, Verkehr auf Potsdamer Straße regulieren bspw. über Tempo 30

* ganze Potsdamer Straße: 24, davon 5 mit schwerer Verletzung

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

Flughafenstraße

zwischen: Isarstraße und Reuterstraße

Gefährlichkeit: mittel

Incidents: 3 (2 scary)

Fahrten: 33

Fahrradunfälle 2019: keine, aber drei

Unfälle zwischen MIV und Rad mit

Leichtverletzten zw. KMS und

Hermannstr., ein Unfall nur Fahrrad mit Leichtverletzten
und ein Unfall nur Fahrrad mit Schwerverletzten.



Bild: Google Street View von 2008

Problem: Ruhender Verkehr auf beiden Seiten, keine (geschützte) Radverkehrsanlagen, hohes Verkehrsaufkommen, geringe Überholabstände, starke Geschwindigkeitsdifferenzen zw. MIV und Rad nach Westen (Berg auf).

Lösungsansatz: Neuordnung ruhender Verkehr - Nutzung von (leerem) Parkplatz der Neukölln Arkaden, Radfahrstreifen (wenn möglich gesichert - insbesondere bergauf) einrichten, kurzfristig: Abstandskontrollen durchführen.

Karl-Marx-Straße

Kreuzung mit Kienitzer Straße

Gefährlichkeit: mittel

Incident: 2 (1 scary)

Fahrten: 50

Fahrradunfälle 2019: keine*

Problem: Rotlichtverstoß,
ausparkendes Auto
(Incident-Kommentare);
die Karl-Marx-Straße ist
seit 2010 Baustelle ...



Bild: [Tagesspiegel](#)

Lösungsansatz: Ampelblitzer,
Überprüfung ruhender Verkehr mit Sichtverhältnissen

* ganze Karl-Marx-Straße: 9, davon 1 mit schwerer Verletzung.

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

Saarbrücker Straße

Gefährlichkeit: gering-mittel

Incidents: 2 (1 scary)

Fahrten: 51

Fahrradunfälle 2019: 0



Bild: Google View von 2008

Problem: es kommt zum dichten Überholen, da der fehlende Radweg und parkende Autos (auch im Halteverbot) die enge Straße noch unübersichtlicher und enger machen

Lösungsansatz: geschützter Radweg, Popup Bikeline, dauerhafte Parkverbote und konsequentes Durchsetzen bestehender Verbote
=> Ersetzen des Halteverbots durch einen Radweg

Am Friedrichshain Kreuzung Friedenstraße

Gefährlichkeit: mittel

Incidents: 2 (2 scary)

Fahrten: 88

Fahrradunfälle 2019: 7 (davon 2 schwerverletzt)



Bild: Google Street View von 2008

Problem: unübersichtliche Kreuzung ohne Radweg (Stand Google View) führt zu dichtem Überholen nahe der Kreuzung, parkende Autos bis zur Ampel verstärken die Problematik

Lösungsansatz: Die Radfahrer sollten eine eigene Abbiegespur an der Kreuzung haben, in der Friedenstraße ist ausreichend Platz für einen (geschützten) Radweg

Friedenstraße Höhe Koppenstraße

Gefährlichkeit: mittel

Incidents: 2 (2 scary)

Fahrten: 29

Fahrradunfälle 2019: 1



Bild: Google View von 2008

Problem: es kommt zum dichten Überholen, da der zu schmale Schutzstreifen zwischen Fahrbahn und Parkstreifen die Situation verengt. Der Schutzstreifen direkt am Radweg führt zu Dooringsituationen und durch unsauberes Parken zu Hindernissen auf dem Radweg

Lösungsansatz: geschützter Radweg, Popup Bikeline aktuell gibt es an beiden Fahrbahnträger und in der Mitte der Straße Parkmöglichkeiten, durch Neuarrangieren dieser wäre auch Platz für eine Verbreiterung und Befestigung des Radwegs. Kurzfristig: Schutzstreifen farbig markieren und in der Mitte der Spur führen, Tempolimit.

Boxhagener Straße Höhe Warschauer Straße

Gefährlichkeit: mittel

Incidents: 4 (3 scary)

Fahrten: 118

Fahrradunfälle 2019: 7 (davon 1 schwerverletzt)



Bild: Google View von 2008

Problem: Durch den fehlenden Radweg, anhaltende Baustellen und der Mehrfachnutzung der Straße durch zwei Tramlinien kommt es zu gefährlichen Situationen

Lösungsansatz: (geschützter) Radweg, Einbahnstraßenkonzept mit der parallel laufenden Grünberger Straße

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

Kreuzung Bergmann-/Friesenstraße

Gefährlichkeit: gering

Incidents: 1 (1 scary)

Fahrten: 77

Fahrradunfälle 2019: 1*
(0 Tote)

Problem: zu dichtes Über-
holen (Incident-
Kommentare)



Bild: Google Street
View von 2020

Lösungsansatz: Bergmannstraße zur autofreien Zone machen (hier reihen sich Restaurants, Cafés, Geschäfte, Bars aneinander, beliebt bei Locals wie Touristen)

* ganze Bergmannstraße: 13, davon 2 mit schwerer Verletzung

Urbanstraße

zw. Geibel- & Baerwaldstraße

Gefährlichkeit: gering

Incidents: 1 (1 scary)

Fahrten: 54

Fahrradunfälle 2019: 0*
(0 Tote)

Problem: zu dichtes Überholen (Incident-Kommentare)



Bild: Google Street View von 2008

Lösungsansatz: die Urbanstraße hat einen nicht benutzungspflichtigen Radweg, der zwar für motorisierte Verkehrsteilnehmer nicht zugänglich ist; dafür ist er uneben, nicht deutlich genug vom Fußweg abgegrenzt, unzureichend markiert und teilweise von Sträuchern und Büschen bewachsen. Modell Kantstr: Radweg, Parkstreifen, Fahrspur.

- ganze Urbanstraße: 8, davon 1 mit schwerer Verletzung

Kreuzung

Mehringdamm/Fidicinstr./Wilhemshöhe

Gefährlichkeit: mittel

Incidents: 3 (2 scary)

Fahrten: 108

Fahrradunfälle 2019: 1*
(0 Tote)

Problem: von PKW blockierter/
wg. Baustelle auf Gehweg
umgeleiteter Radweg (Incident-
Kommentare)



Bild: Google Street
View von 2008

Lösungsansatz: Radweg schützen (z.B. durch Poller)

- ganzer Mehringdamm: 21, davon 2 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)

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

Page 88

Hirschberger Straße

Gefährlichkeit: gering-mittel

Incidents: 4 (1 scary)

Fahrten: 133

Fahrradunfälle 2019: 1 (0 Tote)



Problem: eng, zugeparkt,
kein Radweg (Google Street View 2008)

Bild: Google Street View von 2008

Lösungsansatz: Radweg & Parkverbote, um Platz für Radweg zu schaffen,
Tempolimit

Markgrafendamm

Gefährlichkeit: mittel

Incidents: 4 (4 scary)

Fahrten: 315

Fahrradunfälle 2019: 4 (0 Tote)



Problem: starker Verkehr

Bild: Google Street View von 2008

(alle Incidents sind vom Typ
„zu dichtes Überholen“), da vierspurige bedeutsame Verkehrsader

Lösungsansatz: Radweg (vorhanden! Google Street View 2008) verbreitern und schützen, bspw. mit Pollern; Tempolimit + Blitzer zur Regulierung des Verkehrsverhaltens

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

Oberbaumstr. kurz vor Oberbaumbrücke

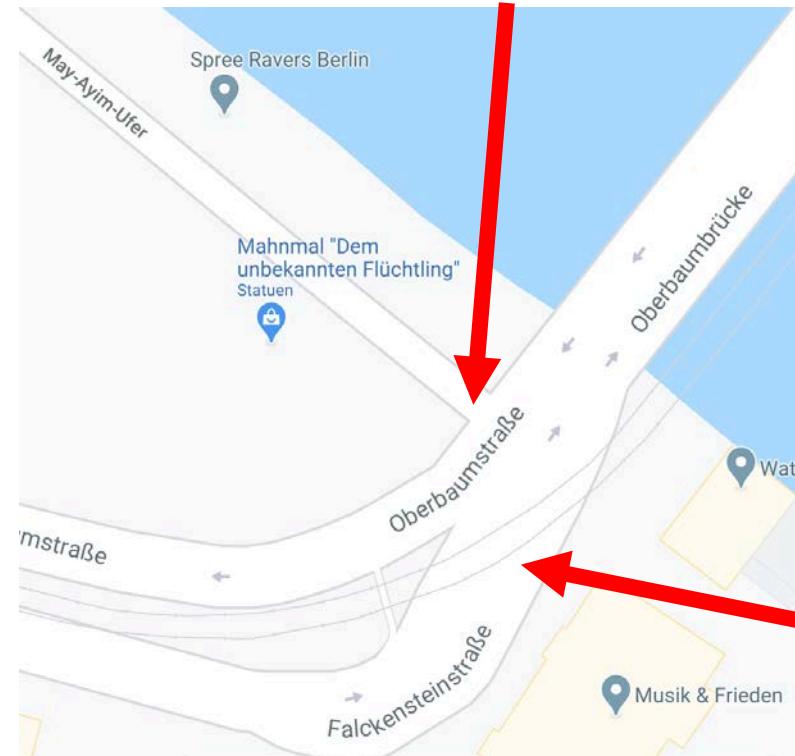
Gefährlichkeit: mittel

Incidents: 3 (1 scary)

Fahrten: 118

Fahrradunfälle 2019: 5
(0 Tote)

Problem: Fehlverhalten v.
Verkehrsteilnehmern
(Incident-Kommentare);
ungesicherte Zufahrten
(Google Street View 2008)



Lösungsansatz: Tempolimit, Ampeln an Mündungen von May-Ayim-Ufer und Falckensteinstraße in die Oberbaumstraße

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

Wrangelstr. zw. Skalitzer Str. & Zeughofstr.

Gefährlichkeit: gering

Incidents: 3 (2 scary)

Fahrten: 172

Fahrradunfälle 2019: 2 (0 Tote)

Problem: Fehlverhalten v. Verkehrsteilnehmern (Incident-Kommentare); kein Radweg (Google Street View 2008)

Lösungsansatz: Radweg + Parkverbote, Tempo-Limit + Blitzer



Bild: Google
Street View
von 2008

Glogauer Str./Reichenberger Str.

Gefährlichkeit: gering

Incidents: 3 (1 scary)

Fahrten: 52

Fahrradunfälle 2019: 1

(0 Tote)

Problem: Fehlverhalten v.
Verkehrsteilnehmern
(Incident-Kommentare);
zugeparkter Radweg (Google Street View 2008)



Bild: Google Street View von 2008

Lösungsansatz: Radweg schützen (bspw. mit Pollern), Tempolimit + Blitzer

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-hardeste-fahrradstrecken/>

Kottbusser Damm/Böckh-/Bürknerstr.

Gefährlichkeit: gering-mittel

Incidents: 5 (3 scary)

Fahrten: 260

Fahrradunfälle 2019: 1* (0 Tote)

Problem: Fehlverhalten v. Verkehrsteilnehmern (Incident-Kommentare),
keine regulären Radwege (Google Street View 2008)
– derzeit allerdings Pop-Up-Radwege



Bild: Google Street View von 2008

Lösungsansatz: permanente Radwege schaffen, Tempolimit + Blitzer auf Kottbusser Damm

* Bei Betrachtung des gesamten Kottbusser Damms., d.h. nicht nur des in unseren Daten auffälligen Abschnitts: 6, davon 1 mit schwerer Verletzung.

Anhalter Straße

(zwischen Stresemann- und Wilhelmstraße)

Gefährlichkeit: mittel

Incidents: 28 (5 scary)

Fahrten: 435

Fahrradunfälle 2019: 2*

(0 Tote, 1 mit schwerer
Verletzung)



Problem: Fahrradweg blockiert

durch Fahrzeuge aller Art - PKW, Reisebus, Taxi, Müllwagen, Liefer-Wagen (Incident-Kommentare). Auf dem relativ kurzen Straßenabschnitt liegen laut Google Maps drei Hotels (naheliegenderweise, aufgrund der Nähe diverser Sehenswürdigkeiten)!

Lösungsansatz: Straße zur Fußgänger- & Fahrradzone machen (Innenstadt, Tourismus!) oder Regeln konsequent durchsetzen

* beide an der Kreuzung Anhalter-/Wilhelmstraße

Kreuzbergstraße

(zwischen Katzbach- und Monumentenstraße)

Gefährlichkeit: mittel

Incidents: 7 (1 scary)

Fahrten: 158

Fahrradunfälle 2019: 3*

(0 Tote, 1 mit schwerer
Verletzung)

Problem: Fahrbahn-/Radweg
blockiert (Incident-
Kommentare); ziemlich
scharfe Kurve von fast 90° (Karte)



Bild: Google Street View
von 2008

Lösungsansatz: Radweg schützen (bspw. durch Poller); Tempolimit + Blitzer

* ganze Kreuzbergstraße: 8

Lichtenberg, Marzahn & Hellersdorf

Atzpodienstraße Höhe Fanningerstr.

Gefährlichkeit: mittel

Incidents: 6 (2 scary)

Fahrten: 59

Fahrradunfälle 2019: 5 (0 Tote)



Bild: Google View von 2008

Problem: Regelmäßig zugeparkter Schutzstreifen / Angebotsstreifen

Lösungsansatz: Radstreifen physisch vor falsch haltendem Lieferverkehr schützen, im weiteren Verlauf geschützte Radstreifen einrichten, Parken nur in vorgesehenen Bereichen

Buchberger Straße, zw. Coppistr. & Frankfurter Allee

Gefährlichkeit: gering
Incidents: 13 (0 scary)
Fahrten: 118
Fahrradunfälle 2019:
0 (0 Tote)



Bild: Google Street View von 2008

Problem: kein Fahrradweg (Google Street View 2008), Auffahrt auf Frankfurter Allee riskant (hier fand der in der Tagesspiegel-Karte verzeichnete Unfall statt & unsere Daten zeigen einen Incident mit genommener Vorfahrt)

Lösungsansatz: Radweg, Umgestaltung der Auffahrt auf Frankfurter Allee (bspw. Ampel)

Treskowallee, zw. Wandlitzstr. & Ehrlichstr.

Gefährlichkeit: mittel

Incidents: 7 (5 scary)

Fahrten: 327

Fahrradunfälle 2019: 4* (0 Tote)

Problem: zugeparkter Radweg (Quelle: Incident-Beschreibungen)

Lösungsansatz: Radweg mit Poller sichern, verstärkt gegen Parkverstöße vorgehen

* Bei Betrachtung der gesamten Treskowallee, d.h. nicht nur des in unseren Daten auffälligen Abschnitts: 18



Bild: Google Street View von 2008

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

Wassersportallee

zw. Adlergestell und Ammerseestraße

Gefährlichkeit: mittel

Incidents: 3 (3 scary)

Fahrten: 40

Fahrradunfälle 2019: 1*

Problem: zu dichtes Über-

holen (Incident-

Kommentare), kein Radweg Richtung Südwesten, dafür Konkurrenz mit Auto und Straßenbahn auf eher schmaler Straße. Zusätzlich viel Schülerverkehr auf dem Fußweg.



Lösungsansatz: Radweg schaffen – allerdings ist wenig

Platz dafür vorhanden, insofern ggf. Umgehungsstraße,
Einbahnstraßenregelung, Tempolimit

Bild: Google Street View von 2008

* ganze Wassersportallee: 2

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

Rummelsburger Landstr.

(zw. Fritz-König-Weg und Minna-Todenhagen-Str.)

Gefährlichkeit: gering

Incidents: 3 (2 scary)

Fahrten: 133

Fahrradunfälle 2019: 4* (0 Tote)

Problem: starker Verkehr, nicht durchgehend beidseitiger Radweg (Google Street View 2008)

Lösungsansatz: Radweg ausbauen, Alternativrouten schaffen, Tempolimit

* Bei Betrachtung der gesamten Rummelsburger Landstr., d.h. nicht nur des in unseren Daten auffälligen Abschnitts: 8



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

Heidelberger Str.

(zw. Sinsheimer Weg & Elsenstr.)

Gefährlichkeit: gering-mittel

Incidents: 6 (2 scary)

Fahrten: 77

Fahrradunfälle 2019: 0 (0 Tote)

Problem: blockierter Radweg, Drängeln (Incident-Kommentare); kein Radweg
(Google Street View 2008)

Lösungsansatz: Radweg schaffen, Tempolimit



Bild: Google
Street View
von 2008

Kreuzung Kieffholzstraße/Treptower Straße

Gefährlichkeit: gering

Incidents: 4 (2 scary)

Fahrten: 211

Fahrradunfälle 2019: 0

Problem: Abbiegeverhalten (Incident-Kommentare); mangelnd regulierte Kreuzung (Google Street View 2008)

Lösungsansatz: Kreuzung regulieren (z.B. mittels Ampel)



Bild: Google
Street View
von 2008

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“.

Spreestraße

(zw. Schnellerstraße & Spree)

Gefährlichkeit: gering-mittel

Incidents: 12 (5 scary)

Fahrten: 266

Fahrradunfälle 2019: 0

Problem: Fahrbahnbehinderung, oftmals durch zugeparkten Radweg
(Incident-Kommentare)

Lösungsansatz: Parkverbote, Radweg schützen (z.B. durch Poller), Tempolimit



Bild: Google
Street View
von 2008

Oberspreestraße

(zw. Ostritzerstr. & Eisblumensteig)

Gefährlichkeit: mittel

Incidents: 18 (3 scary)

Fahrten: 162

Fahrradunfälle 2019: 1* (0 Tote)

Problem: zu dichtes Überholen,
Geschwindigkeitsüberschreitung
(Incident-Kommentare)

Lösungsansatz: Tempolimit + Blitzer



Bild: Google
Street View
von 2008

* Bei Betrachtung der gesamten Oberspreestr. Sind es 5, davon 1 mit schwerer Verletzung; darum Gefährlichkeitsrating „mittel“.

Buntzelstr.

zwischen: Richterstr., Waltersdorfer Str.

Gefährlichkeit: mittel

Incidents: 16 (0 scary)

Fahrten: 198

Fahrradunfälle 2019: 1
(0 Tote)

Problem: schmaler Radweg
nur auf einer Seite,
zusätzlich Schule mit viel Schülerverkehr



Bild: Google Street View von 2008

Lösungsansatz: Schutzstreifen in Mitte der Fahrspur, Tempolimit und Blitzer

Kreuzung Stellingdamm/Mahlsdorfer Str./

Bahnhofstr. / Am Bahndamm

Gefährlichkeit: mittel

Incidents: 4 (2 scary)

Fahrten: 55

Fahrradunfälle 2019: 1
(0 Tote)



Problem: Fahrbahnbehinderung,

Bild: Google Street View von 2008

Radelnde werden auf Fußweg gezwungen (Incident-Kommentare); enge Durchfahrt unter dem S-Bahnhof Köpenick (Erfahrungswert von Usern)

Lösungsansatz: Umbau des S-Bhf Köpenick ist in Planung. Eventuell Verbot des Durchgangs für Fußgänger (alle Fußgänger durch den Bahnhof führen). Markierungen an der Kreuzung Stellingdamm um Fußgänger auf Radfahrer aufmerksam zu machen.
Radweg schützen (bspw. mit Pollern).

Kreuzung Stubenrauchstr. / Autobahn (am Teltowkanal)

Gefährlichkeit: mittel

Incidents: 9 (9 scary)

Fahrten: 374

Fahrradunfälle 2019: 0 (0 Tote)

Problem: Abbiegen auf die Autobahn gerne auch bei Rot
(Incident-Kommentare,
Erfahrungswert von
Usern)



Bild: Google Street View von 2008

Lösungsansatz: Rotblitzer, Haltelinie auf rechter Spur nach vorne (entgegen der Fahrtrichtung) versetzen

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)

Kreuzung Mühlen-/Seehofstraße

Gefährlichkeit: mittel

Incidents: 1 (1 scary)

Fahrten: 13

Fahrradunfälle 2019: 1
(0 Tote)



Problem: Abbiegeverhalten

von PKWs (Incident-Kommentare), auf der Seehofstraße viel zu schmaler Fahrradstreifen auf dem Trottoir (darum auch aufgeführt in [dieser Liste der schlimmsten Straßen Berlins des rbb inforadios](#))

Bild: Google Street View von 2008

Lösungsansatz: ordentlichen Radweg auf der Seehofstraße schaffen, Abstandsregelungen beim Abbiegen verstärkt kontrollieren & ahnden

Eisenhutweg

Gefährlichkeit: mittel

Incidents: 1 (1 scary)

Fahrten: 11

Fahrradunfälle 2019: 0*

Problem: zugeparkter Radweg
(Incident-Kommentare)

Lösungsansatz: Radweg schützen
(etwa durch Poller),
intensive Kontrolle von Parkverstößen



* aber: [1 Toter 2018](#) (Bild stammt aus selbigem Artikel)

Kreuzung Römer-/Aristotelesweg

Gefährlichkeit: gering

Incidents: 1 (1 scary)

Fahrten: 12

Fahrradunfälle 2019: 0

Problem: zu dichtes Überholen (Incident-Kommentar); keine Ampel (Google Street View von 2008)



Lösungsansatz: Ampel/Stoppschild, Tempolimit

Kreuzung Lausitzer-/Reichenberger Straße

Gefährlichkeit: mittel

Incidents: 1 (1 scary)

Fahrten: 14

Fahrradunfälle 2019: 0

Problem: Konflikte mit anderen

Verkehrsteilnehmern

infolge v. Enge (Incident-

Kommentare,

Google Street View

v. 2008); scheinbar keine Radwege (Google Street View von 2008)



Bild: Google Street View von 2008

Lösungsansatz: Radweg schaffen, Einbahnstraßenregelung, Tempolimit

* ganze Kreuzbergstraße: 8

Donaustraße

zwischen: Roseggerstraße und Wörnitzweg

Gefährlichkeit: mittel

Incident: 1 (1 scary)

Fahrten: 11

Fahrradunfälle 2019: keine



Problem: geringer Überholabstand Taxi, relativ hohes Verkehrsaufkommen für Nebenstraße, da MIV als Ausweichstraße nutzt (Sonnenallee/Karl-Marx-Straße)

Lösungsansatz: Fahrradstraße einrichten (Erhöhung RV-Anteil und um Durchgangsverkehr zu vermeiden), kurzfristig: Verkehrskontrollen, Tempolimit 20 km/h

Innsbrucker Straße

zw. Wartburg- und Badenscher Straße

Gefährlichkeit: gering

Incidents: 1 (1 scary)

Fahrten: 15

Fahrradunfälle 2019: 0

Problem: zu dichtes Überholen

(Incident-

Kommentare),

Radweg scheint erst an Badenscher Straße zu beginnen (Google Street View von 2008)



Lösungsansatz: durchgehender Radweg, Tempo 30 Zone

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

Reichpietschufer

zw. Köbis- und Hiroshimastraße

Gefährlichkeit: gering-mittel

Incidents: 1 (1 scary)

Fahrten: 14

Fahrradunfälle 2019: 0*

Problem: Ein-/Ausparkverhalten
(Incident-Kommentare)



Lösungsansatz: Radweg von Parkstreifen durch Poller o.ä. trennen, sodass Radelnde nicht mehr von ein- bzw. ausparkenden PKW gefährdet werden können

* ganzes Reichpietschufer: 5

Spandauer Straße auf Höhe Seeburger Straße

Gefährlichkeit: unbekannt

Kein Bildmaterial

Incidents: 4 (1 scary)

Fahrten: 24

Fahrradunfälle 2019: keine Info

Problem: Schlechter Radweg und mehrfach Beinahe - Abbiegeunfälle

Lösungsansatz: Aktuell gibt es mehrere schwer übersichtliche Erneuerungskonzepte, diese müssen den Radverkehr adäquat berücksichtigen

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

Gierkezeile Höhe Behaimstraße

Gefährlichkeit: niedrig

Incidents: 1 (1 scary)

Fahrten: 11

Fahrradunfälle 2019: 1



Bild: Google Street View von 2008

Problem: Kein Radweg vorhanden bei einer sehr engen Straße, parkende Pkw erschweren die Situation. Radler werden dann dicht überholt

Lösungsansatz: umfangreiche Parkverbote, Einbahnstraßenkonzept oder reine Fahrradstraße, auch um die parallel verlaufende Kaiser-Friedrich-Straße zu entlasten

Bondickstraße

Gefährlichkeit: mittel

Incidents: 2 (1 scary)

Fahrten: 10

Fahrradunfälle 2019: 0



Bild: Google Street View von 2008

Problem: Kein Radweg vorhanden bei einer sehr engen Straße, parkende Kfz erschweren die Situation. Radler werden dicht überholt

Lösungsansatz: umfangreiche Parkverbote, Einbahnstraßenkonzept oder reine Fahrradstraße (ohne „Kfz frei“), auch um den parallel verlaufenden Waidmannsluster Damm zu entlasten

Dianastraße Kreuzung Hubertusstraße

Gefährlichkeit: gering

Incidents: 1 (1 scary)

Fahrten: 10

Fahrradunfälle 2019: 0



Bild: Google Street View von 2008

Problem: Kein Radweg vorhanden bei einer engen unübersichtlichen Kreuzung, Falschparker erschweren die Situation.

Lösungsansatz: Park- und Halteverbote durchsetzen

Konrad-Wolf-Straße Kreuzung Strausberger Straße

Gefährlichkeit: mittel-hoch

Incidents: 1 (1 scary)

Fahrten: 10

Fahrradunfälle 2019: 5*



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

Bild: Google Street View von 2008

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