

Fahrradfahren in Spandau

Stärken und Schwächen der Fahrradinfrastruktur im Bezirk

1. Vorbemerkung

Der Bezirk Spandau weist im Vergleich mit den anderen Bezirken mit die schlechteste Verkehrsmittelnutzung der Bewohnerinnen und Bewohner in Berlin auf: Nach der repräsentativen Verkehrsbefragung SrV 2008 hatte Spandau einen Radverkehrsanteil an täglichen Wegen von 8 %, nur die Bezirke Marzahn-Hellersdorf (6 %) und Lichtenberg (7 %) lagen dahinter zurück. Auf der anderen Seite der Verkehrsmittelnutzung ist die Autonutzung der Spandauer mit 44 % an den täglichen Wegen im Berliner Vergleich am höchsten (gleichauf mit Bezirk Reinickendorf).

In der Gesamtstadt betrug der Radverkehrsanteil 2013 10 % in der äußeren Stadt und 17 % in der inneren Stadt (nach SrV 2013). Aktuelle, räumlich gegliederte Daten aus der SrV 2018 liegen noch nicht vor.

Das Netzwerk Fahrradfreundliches Spandau, ein Bündnis von Radfahrenden im Bezirk, hat bei Infoständen im Bezirk im Herbst 2019 fahrradfahrende Passant*innen befragt und um deren Bewertung der Situation des Fahrradfahrens im Bezirk gebeten. Die Statements wurden mit roten (verbesserungswürdige Situationen) und grünen (vorbildliche Situationen) Punkten auf einer Karte des Bezirks festgehalten. Dieser Bericht fasst die bezeichneten Kritikpunkte und die als gut bezeichneten Situationen der Befragten zusammen. Er wurde um die persönlichen Erfahrungen der Mitglieder des Netzwerkes ergänzt. Die Aufzählung erhebt nicht den Anspruch einer vollständigen und auf die gesamte Fläche des Bezirks bezogenen Darstellung.

2. Zielstellung

Das Netzwerk Fahrradfreundliches Spandau möchte mit dieser Zusammenfassung dazu beitragen, dass die Situation des Fahrradfahrens im Bezirk deutlich verbessert wird. Dies bezieht sich zum einen auf den Ausbau der Fahrradinfrastruktur, damit mehr Bewohner*innen des Bezirks in ihrer Verkehrsmittelwahl auf das Fahrrad umsteigen. In erster Linie möchten wir Autofahrer*innen aus dem Auto auf das Fahrrad bringen. Ein erwünschter Nebeneffekt könnte auch darin bestehen, dass durch Umsteiger auf das Fahrrad der Busverkehr im Berufsverkehr entlastet wird und dadurch für weitere Mitmenschen aus dem Bezirk, die heute auf das Auto ausweichen, attraktiver wird. Auch könnte durch das Umsteigen auf das Fahrrad der Lieferverkehr und Personenwirtschaftsverkehr bessere Bedingungen vorfinden.

Daneben treibt uns die Sorge um die Sicherheit der Fahrradfahrenden um. Wir möchten auf besondere Gefahrenpunkte des Fahrradfahrens im Bezirk hinweisen und dazu beitragen, dass diese rasch abgebaut werden. Neben der objektiven Sicherheit des Fahrradfahrens ist es jedoch auch die subjektiv empfundene Gefährdung, die Menschen im Bezirk vom Fahrradfahren abhält. Diese findet in den Unfallauswertungen der Polizei keinen Niederschlag, ist jedoch genauso entscheidend für die tägliche Verkehrsmittelwahl (als Stichwort sei hier nur das massiv zugenommene Bringen der Kinder zur Schule mit dem Auto genannt). Hierzu gehört auch, dass Wegeverbindungen durch Grünanlagen

bei Helligkeit und trockenem Untergrund häufig als die bessere Wahl empfunden werden, jedoch während der Dunkelheit oder bei Regen andere Wege mit mehr sozialer Kontrolle oder einem festen Belag bevorzugt werden.

Wir legen Wert darauf, dass Verbesserungen in der Fahrradinfrastruktur nicht zu Lasten des Fußverkehrs oder den ÖPNV Nutzenden gehen. Bei beengten räumlichen Situationen sollte immer zuerst geprüft werden, ob der notwendige Raum zum Ausbau der Fahrradinfrastruktur dem Autoverkehr abgerungen werden kann.

Natürlich haben wir zur Kenntnis genommen, dass sich einige Wegeverbindungen und überörtliche Verknüpfungen derzeit bereits in der Planung befinden. Dies wurde von uns jedoch bewusst nicht einbezogen, da wir den aktuellen Realisierungsstand nicht einschätzen können und diese Planungen teilweise einen sehr langen Realisierungshorizont haben. Wir halten jedoch zeitnahe Verbesserungen und mehr Anstrengungen bei der Realisierung begonnener Planungen für dringend notwendig.

Wir fühlen uns nicht in der Lage, bei jedem einzelnen Punkt zwischen der Zuständigkeit des Bezirks und der Senatsverwaltung zu unterscheiden. Insofern wenden wir uns mit dem Papier und den darin beschriebenen Verbesserungswünschen gleichzeitig an beide Ebenen. Allzu oft haben wir den Eindruck, dass der „Schwarze Peter“ bei der Umsetzung des Ausbaus der Fahrradinfrastruktur zwischen Bezirk- und Senatsverwaltung hin und her geschoben wird und dadurch Verbesserungen unnötig verzögert werden

3. Kritik- und Gefahrenpunkte

3.1 Fehlende Fahrradwege und –streifen

§ 42 des Berliner Mobilitätsgesetzes fordert: „Auf oder an allen Hauptverkehrsstraßen sollen Radverkehrsanlagen mit erschütterungsarmem, gut befahrbarem Belag in sicherem Abstand zu parkenden Kraftfahrzeugen und ausreichender Breite eingerichtet werden.“ Wir meinen, dass diese Forderung auch auf wichtige Verbindungsstraßen innerhalb des Bezirkes erweitert werden sollte, die nicht förmlich als Hauptverkehrsstraßen eingestuft sind. Sollte der Platz für eine eigene Radverkehrsinfrastruktur fehlen, kommt die Ausweisung als Fahrradstraße gemäß § 43 Berliner Mobilitätsgesetz in Frage.

Fehlende Radwegeinfrastruktur wird beispielsweise genannt:

Die Pichelsdorfer Straße in der Wilhelmstadt auf der gesamten Länge, als Alternative kommt eventuell der Straßenzug Götelstraße – Krowelstraße – Straßburger Straße bzw. Jägerstraße – Kuhnertstraße in Frage. Weitere Straßen mit fehlender Radinfrastruktur: Schmidt-Knobelsdorff-Straße (insbesondere wird auch die Situation vor dem Polizeirevier als Gefahrenpunkt genannt), einseitig Magistralweg, die Straße Freiheit (als Alternative zur Magistrale Charlottenburger Chaussee – Ruhlebener Straße und Zufahrt zum Wirtschaftsweg entlang der Spree auf Charlottenburger Gebiet), südliche Fahrbahn Radelandstraße/Hohenzollernring zwischen Kisselallee und Grafenwalder Weg (mit Ausnahme kurzes Stück entlang Hohenzollernring), nördliche Fahrbahn Hohenzollernring/Radelandstraße zwischen Streitstraße und Kisselallee (mit Ausnahme

kurzes Stück zwischen Grafenwalder Weg und Schönwalder Allee), Falkenhagener Straße, Im Spektefeld (Schulweg), Seeburger Straße.

Im Spandauer Norden: Lücken und unattraktive kleinräumige Umwege am Havelradweg im Stadtgebiet Hakenfelde bis Altstadt (insbesondere fehlende Brücke über Nordhafen der eine kurze Verbindung zwischen der Wasserstadt und Hakenfelde bzw. zur Altstadt ermöglichen würde), fehlende Anbindung der Neubaugebiete im Spandauer Norden in Richtung Altstadt.

Um eine besondere Situation handelt es sich bei der Umleitung des an sich als gute Verbindung gelobten Radweges entlang der Havel um die Schleuse Spandau herum auf den kurzen Abschnitten der Straßen Kolk bzw. Möllentordamm. Diese beiden Stichstraßen mit wahrscheinlich geschütztem Kopfsteinpflaster sind besonders holprig. Hier wäre es hilfreich, wenn Radfahrer einen ebenen Fahrstreifen am Straßenrand bekämen.

3.2 Schlechte Qualität von Fahrradwegen und -streifen

Bordsteinradwege im untergeordneten Straßennetz sind teilweise sehr uneben oder zu eng. Dadurch werden sie als unattraktiv empfunden. Viele solcher Radwege sind nicht als benutzungspflichtig gekennzeichnet, jedoch wird das Fahren auf der Autofahrbahn von vielen Fahrradfahrer*innen als zu gefährlich eingeschätzt oder ist wegen der aggressiven Anmache von Autofahrer*innen (Hupen, weil man gefälligst auf dem nicht benutzungspflichtigen „Radweg“ fahren soll) nicht als Alternative empfunden.

Kaum eine Radverkehrsanlage entlang der Hauptverkehrsstraßen im Bezirk entspricht der oben zitierten Anforderung des § 42 Berliner Mobilitätsgesetz, die deshalb noch einmal wiederholt wird: „Auf oder an allen Hauptverkehrsstraßen sollen Radverkehrsanlagen mit erschütterungsarmem, gut befahrbarem Belag in sicherem Abstand zu parkenden Kraftfahrzeugen und ausreichender Breite eingerichtet werden.“

Als solche unattraktiven Radwegeverbindungen werden insbesondere genannt:

Westlicher Teil des Brunsbütteler Damms, im westlichen Teil der Falkenseer Chaussee, teilweise entlang Straße Am Juliusturm. Auch der mittlere Abschnitt des Hohenzollernrings und die Wilhelmstraße werden hier genannt. Ebenso: Klosterstraße, gesperrtes Teilstück der südlichen Fahrbahn Charlottenburger Chaussee, Gatower Straße zwischen Gatow und Heerstraße, Seegefelder Straße/Seegefelder Weg (schmalere, unebener Bordsteinradweg mit Stolperkante zum Gehweg), Ruhlebener Straße westlich Pichelswerderstraße (benutzungspflichtiger Radweg!). Besonders dringlich erscheint uns auch eine Neuplanung der Radverkehrsinfrastruktur im westlichen Abschnitt der Heerstraße innerhalb der Bezirksgrenzen.

In der Daumstraße wird der Radverkehr in nördlicher Richtung in Teilbereichen auf der kopfsteingepflasterten Nebenfahrbahn geführt. Das ist sehr beschwerlich. Diese Verbindung wird zukünftig eine größere Bedeutung bekommen, da im nördlichen Bereich neue Wohngebiete entstehen, die über die Daumstraße Anschluss an die U 7 bekommen.

Ältere Fahrradwege, insbesondere Bordsteinradwege, werden durch ihre Unebenheit wegen der ans Tageslicht strebenden Baumwurzeln zum Ärgernis. Manche davon sind so holprig, dass dadurch eine zusätzliche Unfallgefahr besteht. Diese Gefahr steigt noch dadurch, dass an vielen Stellen die Ausleuchtung dieser Bordsteinradwege durch die Fahrbahnbeleuchtung nicht ausreicht.

Eigentlich sind Fahrradwege unter Straßenbäumen attraktiv, da sie im Sommer gegen direkte Sonneneinstrahlung schützen und leichteren Regen abhalten. Wenn sich jedoch im Laufe der Zeit die Wurzeln der Straßenbäume heben, können sie diese Verbindungen zur Tortur werden. Dies gilt umso mehr, wenn es sich dabei – wie bei vielen Hauptstraßen begleitenden Radwegen – um benutzungspflichtige Radwege handelt.

Abschreckende Beispiele hierfür sind der Radweg entlang des Straßenzuges Ruhlebener Straße - Charlottenburger Chaussee – Spandauer Damm oder Am Juliusturm, die jeweils als schnelle Radwegeverbindung zwischen den Stadtteile große Bedeutung haben.

Das Problem besteht aber auch auf eigenständigen Rad- und Fußwegen durch Grünanlagen und Parks.

Beispiel hierfür ist u.a. der gemeinsame Rad- und Fußwege östlich der Havel zwischen Kleine Eiswerderstraße und Spandauer Seebrücke.

3.3 Häufig von Autos zugeparkte Fahrradstreifen

Zugeparkte Schutzstreifen auf der Fahrbahn sind nicht nur ein Ärgernis für Fahrradfahrende, von ihnen geht auch eine besondere Gefahr aus, wenn Fahrradfahrer*innen gezwungen sind, beim Umfahren der Falschparker die Autofahrspur zu nutzen. Dieses Problem ist ordnungsrechtlich dadurch zu lösen, dass bei einer gerade anstehenden Änderung der StVO der Bußgeldkatalog für solche Verstöße deutlich angehoben wird. Zum anderen sollten solche Verstöße auch konsequent von der Polizei (Gefahr im Verzug) und dem Ordnungsamt geahndet werden.

Als Beispiele hierfür werden die Neuendorfer Straße und die Streitstraße genannt.

Am Kiesteich wird die enge Führung des Radverkehrsstreifens entlang parkender Autos als gefährlich bezeichnet.

3.4 Weitere Gefahrenstellen

Zu gravierenden Unfallrisiken kommt es an Kreuzungen durch rechtsabbiegende Lkw, die geradeaus fahrende Fahrradfahrer*innen nicht beachten oder beim gemeinsamen Warten an der Lichtsignalanlage nicht im Blickfeld haben und bei Grün ohne genügende Beachtung des Radverkehrs losfahren. Hier haben wir leider in Spandau in letzter Zeit einige Todesopfer unter den Radfahrer*innen beklagen müssen. Neben politisch zu beschließender strikter Auflagen bezüglich der Ausstattung von Lkw und geschlossener leichter Nutzfahrzeuge durch Panoramaaußenspiegel sind diese Kreuzungen so umzubauen, dass eine Gefährdung der Fahrradfahrer*innen durch abbiegende Fahrzeuge sicher ausgeschlossen wird. Es sollte mit Vorrang geprüft werden, wie diese Gefahrenstellen durch bauliche Veränderungen entschärft werden können.

Beispiel hierfür sind die Kreuzungen Brunsbütteler Damm/Klosterstraße sowie Brunsbütteler Damm/Am Bahnhof Spandau bzw. auf der anderen Bahnseite Seegefelder Straße/Galenstraße.

Jedoch ist vereinzelt auch zu beobachten, dass Gefährdungen des Radverkehrs durch Autofahrer*innen verursacht werden, die bei Rot über ihre Ampeln fahren. Neben der ordnungsrechtlichen Verfolgung solcher Verstöße müssen auch planerische Vorkehrungen (beispielsweise durch die Ampelschaltung für den Autoverkehr) getroffen werden, um gefährliche Folgen eines Rotlichtverstößes von vornherein abzuwenden.

Beispiel für eine solche gefährliche Ampelschaltung ist die Querung der Straße Am Juliusturm am Falkenseer Platz in nördlicher Richtung für Radfahrer. Die Lichtsignalanlage in Richtung Norden (Spandau Neustadt) ist durch eine Bedarfsampel für den Radverkehr geschaltet. Es wurde wiederholt festgestellt, dass das Rotlicht für die Autofahrer nicht bzw. zu spät beachtet wird und Radfahrer bei beginnender Grünphase sich bereits in Bewegung gesetzt haben.

Als weiterer Gefahrenpunkt, sowohl für Fußgänger als auch für Radfahrer wird benannt:

Bordsteinradweg entlang der westlichen Fahrbahn der Wilhelmstraße in südlicher Richtung auf der Höhe Abzweigung Pichelsdorfer Straße. Hier versperrt eine Litfaßsäule den Blick für Fußgänger auf heranfahrende Radfahrer (und umgekehrt).

Weitere Gefahrenstellen:

Die Lkw-Ausfahrt des Gewerbegebietes/Molkerei in der Rauchstraße sollte durch geeignete Maßnahmen (deutliche Warnung vor querendem Radverkehr, Spiegel o.ä.) entschärft werden. Besonderes Gefährdungs- und Konfliktpotenzial wird durch die nicht plausible Querung des Fußgängerverkehrs vor dem Wröhmännerpark gesehen. Daraus wurde bereit durch ein eigenes Schreiben und eine erste, aber nicht abschließende Behandlung im Verkehrsausschuss des Bezirks am 19.11.2019 hingewiesen.

3.5 Probleme des Miteinanders an Bushaltestellen

Es gibt Bushaltestellen, an denen die Führung des Radverkehrs besonders schwierig ist. In der Folge kommt es zu vermehrten Problemen des Miteinanders zwischen wartenden oder aussteigenden Busfahrgästen einerseits und den vorbeifahrenden Radfahrer*innen. Es ist klar, dass Radfahrer*innen nur langsam und rücksichtsvoll an anhaltenden Bussen mit ihren aus- und einsteigenden Fahrgästen vorbeifahren dürfen und im Zweifel auch einmal warten müssen. Darum geht es bei diesem Punkt nicht. Jedoch kann an manchen Haltestellen durch die Radwegeführung die Gefahr von Beinahe-Zusammenstößen abgewendet oder vermindert werden.

Beispiele sind:

Generelle Situation Altstätter Ring/Rathaus Spandau, westliche Fahrspur Klosterstraße in südlicher Richtung hinter Brunsbütteler Damm.

Als gefährlich wird die Situation an der Bushaltestelle vor dem Kaufland in der Straße Am Juliusturm genannt.

3.6 Fehlende oder unzureichende Fahrradabstellanlagen

Wer am Ziel- oder Etappenort sein Fahrrad nicht sicher abstellen kann oder Angst haben muss, es nach der Rückkehr beschädigt aufzufinden, fährt gar nicht erst mit dem Fahrrad los. Sichere, überdachte Fahrradabstellanlagen in ausreichender Zahl sind vor allem an den Umsteigepunkten zum öffentlichen Verkehr notwendig.

Von vielen Befragten wurde die Abstellsituation rund um das Rathaus Spandau und um die S-Bahn-Station Spandau als völlig unzureichend bezeichnet. Hier ist u.a. der Bau eines bewachten bzw. gegen Zugriff durch Unbefugte gesicherten Fahrradparkhauses notwendig.

Die Besucher der Geschäfte und Märkte in der Altstadt Spandau wie auch die Besucher der Arcaden Spandau benötigen mehr Abstellanlagen in Form von festen Fahrradbügeln.

Bestehende Fahrradabstellanlagen in der Altstadt, am Bahnhof Spandau und an den Arcaden Spandau sollten regelmäßig von nicht mehr fahrtauglichen Fahrradleichen befreit werden.

U-Bahnhof Ruhleben (U 2), U-Bahnhof Haselhorst (U 7)

3.7 Benachteiligungen des Radverkehrs bei Lichtsignalanlagen

Ärgerlich ist es, wenn Fahrradfahrer*innen an Lichtsignalanlagen als Verkehrsteilnehmer*innen zweiter Klasse behandelt werden. Äußerliches Zeichen hierfür sind Lichtsignalanlagen für Fahrradfahrer*innen, die Dauer-Rot zeigen und nur nach Knopfdruck die Überquerung freigeben („Bettelampel“). Für die Radfahrenden bedeutet dies regelmäßig vermeidbare Zeitverluste, da sie teilweise die Lichtsignalanlage aufgrund der vorhergehenden Ampelsteuerung erst dann erreichen, wenn die Ampelphase für den parallelen Autoverkehr bereits freigegeben ist. Fahrradfahrende müssen in solchen Fällen unnötig warten, bis sie beim nächsten Ampelumlauf berücksichtigt werden.

Ein besonders ärgerliches Beispiel ist die Überquerung der südlichen Fahrbahn der Nonnendammallee für Radfahrer, die aus Norden von der Daumstraße kommen und nach Osten in Richtung Siemensstadt in die Nonnendammallee einbiegen. Hier müssen Radfahrer oft anhalten, obwohl die parallele Autofahrbahn gerade grün bekommen hat. Zudem ist der Sensor im Boden des Radweges, der ankommende Radfahrer für die nächste Grünphase anmeldet, seit Jahren kaputt und der Druckknopf für die Fußgänger nicht direkt vom Radweg aus erreichbar.

Ein Beispiel für regelmäßige zusätzliche Verzögerungen an der „Bettelampel“ ist die Querung des Falkenseer Damms am Falkenseer Platz für Radfahrer, die aus Richtung Osten (Spandau Neustadt) kommen und in Richtung Rathaus/S-Bahn Spandau unterwegs sind.

Im Kreuzungsbereich Falkenseer Chaussee/Askanierring müssen Radfahrende bis zu drei Mal vor roter Ampel stehen, bevor sie die Kreuzung vollständig queren können. Ebenso Ärgernis ist die Kreuzung Ruhlebener /Pichelswerder Straße: hier wird die Grünschaltung für Radfahrende weit vor Rotschaltung abbiegende Autofahrer beendet.

3.8 Fehlende Aufstellflächen an Lichtsignalanlagen für den Radverkehr

An den Kreuzungen in Spandau wie in ganz Berlin ist es üblich, dass Radfahrende an Lichtsignalanlagen bei Rot am rechten Fahrbahnrand oder auf Bordsteinradwegen Aufstellung nehmen. Dies sieht die Radwegführung in den allermeisten Fällen so vor. Linksabbiegen für Radfahrer*innen ist damit nur mit Wartezeit in zwei Ampelphasen möglich.

Vorbildliche Radwegführung sieht an Lichtsignalanlagen die Einrichtung von vorgezogenen Wartebereichen für Radfahrer*innen vor, die vor dem Autoverkehr in ganzer Fahrbahnbreite Aufstellung nehmen können. Linksabbiegende Radfahrer*innen können sich so bereits in der abbiegenden Fahrspur einordnen. Eine solche Anordnung bietet auch erhebliche Sicherheitsvorteile für die Radfahrenden, da sie sichtbar vor den Autofahrern aufgestellt und insbesondere auch für Lkw-Fahrer gut sichtbar sind (siehe auch Punkt 3.4).

Diese Maßnahme sollte flächendeckend im gesamten Bezirk an den geeigneten Kreuzungen eingeführt werden.

3.9. Fehlendes offensives Marketing bzw. politische Bewusstseinsbildung zugunsten der Fahrradnutzung

Auf der Bezirksebene fehlt ein offensives Marketing für eine stärkere Nutzung des Fahrrades als Alternative zum Autoverkehr. Die Bezirksverwaltung könnte beispielsweise (eventuell auch gemeinsam mit der Senatsverwaltung) eine Imagekampagne für das Fahrradfahren im Bezirk ausschreiben, wie dies in den letzten Jahren einige Städte durchgeführt haben. Vorbild könnte beispielsweise die vom Bundesumweltministerium vor einigen Jahren finanzierte und in einigen Städten durchgeführte Kampagne „Kopf an, Motor aus“ mit erfrischend provokativen Slogans und Werbemaßnahmen sein.

4. Positive Rückmeldungen zum Fahrradfahren in Spandau

4.1 Positive Beispiele der Radinfrastruktur

Von den befragten Fahrradfahrer*innen wurden auch einige Straßenzüge genannt, die sich durch eine gute Qualität der Fahrradinfrastruktur auszeichnen.

Beispiel hierfür ist der neu angelegte Fahrradweg im östlichen Teil der Falkenseer Chaussee, zumindest dort, wo er bereits fertiggestellt und nicht durch nachträgliche Leitungsarbeiten bereits wieder beschädigt wurde.

Viele Rückmeldungen beziehen sich auf durchgehende Radwegeverbindungen in Grünzügen. Auch wenn Fahrradfahrende hier in manchen Grünzügen und Parks nicht über eigene ausgeschilderte Fahrradwege verfügen, sondern nur Geduldete neben den Fußgänger*innen sind, werden diese Verbindungen – zumindest bei Helligkeit und trockenem Untergrund - als attraktiv angesehen.

Besonders lobend hervorgehoben werden die durchgehende Radverbindung im Spektegrünzug und entlang großer Abschnitte des Bullengrabens.

Jedoch wird eine widersprüchliche Beschilderung für den Radverkehr im Spekteweg östlich der Zeppelinstraße bemängelt.

4.2 Positive Beispiele für Fahrradabstellanlagen

Positiv ist zu vermelden, dass neu eingerichtete Fahrradabstellanlagen als feste Fahrradbügel oder ähnliches eine Gestaltung haben, die ein Anschließen des Fahrrads an mehreren Punkten erlauben.

5. Fazit

Bitte tragen sie mit dazu bei, dass die dringend notwendige Verkehrswende auch bei uns im Bezirk ankommt und Spandau die Position des Berliner Schlusslichts bei der Verkehrsmittelwahl seiner Bewohner*innen und Besucher*innen überwindet.

Gerne unterstützen wir Sie bei dieser politischen und planerischen Arbeit. Auch sind wir gerne bereit, Ihre Nachfragen zu der von uns zusammengetragenen Mängelkarte zu beantworten, soweit wir die benannten Punkte der von uns befragten Radfahrenden nachvollziehen können.

Netzwerk Fahrradfreundliches Spandau

Kontakt: Willi Loose

Jagowstraße 7

13585 Berlin

Tel.: 030 – 56 73 22 29

Email: w.loose@arcor.de

Stand: 04.12.2019