**Vorschläge des ADFC Glienicke zum Ausbau des Fahrradverkehrs**

 ****

**Für den gesamten Ort:**

**Tempo 30**

Im gesamten Ort sollte mit Ausnahme der übergeordneten B 96 Tempo 30 ohne zeitliche Beschränkung gelten. Da weite Teile des Ortes bereits jetzt Tempo 30 Zonen sind und auf einigen Straßenabschnitten schon Tempo 30 gilt, wird nicht nur eine weitere Verkehrsberuhigung, sondern auch mehr Transparenz und Klarheit für alle Verkehrsteilnehmer geschaffen werden.

**Radwegebenutzungspflicht**

Die Benutzungspflicht sollte, soweit noch vorhanden, im gesamten Ort aufgehoben werden. Damit können Radfahrer situationsbedingt den Radweg oder die Straße nutzen.

**Radwege**

Die vorhandenen Radwege, insbesondere entlang der Karl-Liebknecht-Straße, sollten regelmäßig gepflegt und, wo erforderlich, repariert werden, um das Wegeangebot für Radfahrer genauso attraktiv zu gestalten wie das für Autofahrer.

**Für einzelne Straßen:**

**Alte Schildower Straße / Karlstraße**

Beide Straßen sollten in der gesamten Länge als Fahrradstraßen mit „Anlieger frei“ ausgestaltet werden (siehe auch Artikel „Hermsdorfer und Schildower“ im Glienicker Kurier 1/2021). Dies wird zur weiteren Verkehrsberuhigung bis nach Hermsdorf beitragen. So kann ein Beitrag geleistet werden, um die von Bewohnern des Waldseeviertels angedrohte Sperrung für den Autoverkehr nach und von Glienicke abzuwenden.

**Lessingstraße**

Die Barrieren aus Kopfsteinpflaster sollten in beide Richtungen für Radfahrer leichter passierbar gemacht werden. Denkbar wären Asphaltstreifen über die Barrieren oder asphaltierte Umfahrungen jeweils an den Rändern der Barrieren. Diese sollten breit genug für Lastenräder sein. Zusätzlich könnte auch diese Straße als Fahrradstraße deklariert werden, um zur Verkehrsberuhigung bis nach Hermsdorf hinein beizutragen.

**Hattwichstraße**

Der Schutzstreifen sollte durch farbliche Markierung und Fahrradsymbole, insbesondere an den Ein- und Ausfahrten, deutlicher hervorgehoben werden. An der Ecke Hattwichstraße / Gartenstraße sollten die Radfahrer statt auf den Gehweg auf die Straße geleitet werden, um das Abbiegen in die Hauptstraße zu erleichtern.

**Leipziger Straße**

Die Variante I (Gehwege, Radverkehr frei) der vorliegenden Machbarkeitsstudie eines Ingenieurbüros wäre zwar die kostengünstigste Variante und erhielte den Charakter der Straße, hat jedoch den Nachteil, dass die gemeinsam durch Radfahrer und Fußgänger zu nutzenden Wege sehr eng sind und nicht verbreitert werden können. Die Variante III (gegenläufige Einbahnstraße für Autofahrer mit der Nohlstraße), bei der eine Seite der Leipziger Straße für das Radfahren in beide Richtungen ausgebaut wird (Asphalt oder Betonsteine), ist daher zu bevorzugen.

**Sonnengarten**

Hier wird eine besonders innovative und wohl im Kreis Oberhavel bisher einmalige Lösung vorgeschlagen, nämlich das gesamte Wohngebiet als Fahrradzone mit „Anlieger frei“ zu kennzeichnen. Der Sonnengarten bietet sich dann für Radfahrer als sichere Alternative zur Märkischen Allee und Schönfließer Straße an. Die Autofahrer werden veranlasst, vorsichtiger zu fahren und damit nicht nur auf Radfahrer Rücksicht zu nehmen, sondern auch auf Fußgänger und spielende Kinder, die bei den vielen parkenden Autos leicht übersehen werden können.

**Radweg an der B96**

Die Glienicker Verwaltung sollte sich bei den zuständigen Behörden dafür einsetzen, dass der Waldweg entlang der B 96 nach Hohen Neuendorf asphaltiert und beleuchtet wird, da dieser insbesondere von vielen Schülerinnen und Schülern aus Glienicke benutzt wird, die täglich ins Marie-Curie-Gymnasium nach Hohen Neuendorf pendeln.