

Gedanken zum Radverkehr

Diskussion des Radverkehrskonzepts Falkensee

Uwe Kaufmann

Sprecher des ADFC Falkensee

Sachkundiger Einwohner im ASUKM

Mai 2022



Das Dilemma der Radfahrer

Konfliktpotential mit Fußgängern und Kfz-Führern

- **Radverkehr auf Gehwegen*:**
 - Rücksichtnahme
 - Fußverkehr hat Vorrang
 - Kein zügiges Radfahren möglich
 - Gefahr an Grundstücksausfahrten und Einmündungen
- **Radverkehr auf der Fahrbahn:**
 - Von Vielen als „zu gefährlich“ empfunden
 - Kfz-Führer häufig rücksichtslos, insbes. wenn vermeintlicher Radweg vorhanden
 - Kfz-Führer fühlen sich behindert

* Gehwege = kombinierte & gemeinsame Geh-/ Radwege, Gehwege „Rad Frei“

Dinge, die uns wichtig sind

Generelle Forderungen

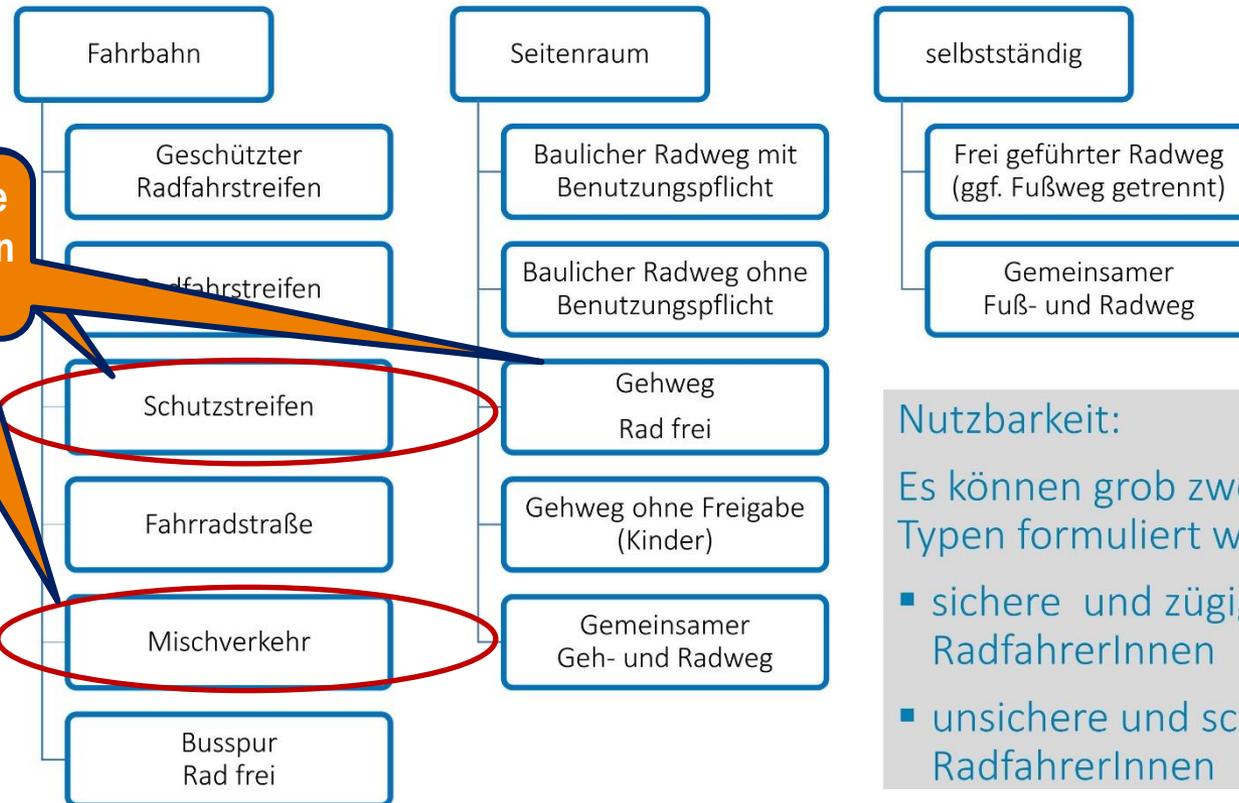
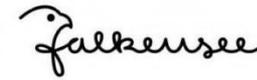
- **Separate Radverkehrsanlagen** wo immer möglich
 - Alternative: **Fahrradstraßen**
 - Ansonsten **Mischverkehr** mit Kfz
 - **Schutzstreifen** und / oder **Piktogramme** auf Hauptverkehrsstraßen
- **Keine benutzungspflichtigen Radwege innerorts**
- Bei geringem Fußverkehr: **Gehweg „Radverkehr Frei“**
- **Tempo 30** bei Radverkehr im Mischverkehr und bei Schutzstreifen
- **Markierungen** für den Radverkehr (bspw. Fahrrad-Piktogramme)
- **Abstellanlagen** sollen **attraktiver** als **PKW-Parkplätze** sein (bspw. an Bahnhöfen kürzerer Weg als vom PKW-Parkplatz)

Grundsätze

- **Wahlfreiheit** der Benutzung von Radverkehrsanlagen
→ Aufhebung Benutzungspflicht innerorts
- Jede Situation **individuell** betrachten - es **gibt keine allgemein** anwendbaren **Führungsformen** des Radverkehrs
- **Gleichberechtigung** des **Radverkehrs** zum **Kfz-Verkehr**
- **Verkehrssicherheit** als oberstes Ziel aller Planungen
- **Naturerhalt** vor Fahrkomfort (Baumfällungen vermeiden!)
- **Glatte Oberflächen** - Abrollkomfort erhöht Fahrradnutzung (Asphalt, Pflastersteine ohne Fase, Bordsteinabsenkungen, ...)

Diskussion Führungsformen

Führungsformen



Nutzbarkeit:

Es können grob zwei Anforderungs-Typen formuliert werden

- sichere und zügige RadfahrerInnen
- unsichere und schutzbedürftige RadfahrerInnen

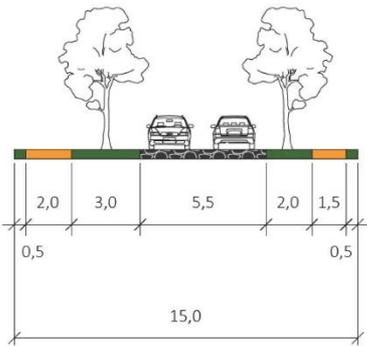
Führungsform Schutzstreifen 1v4

Maßnahmen Beispiele



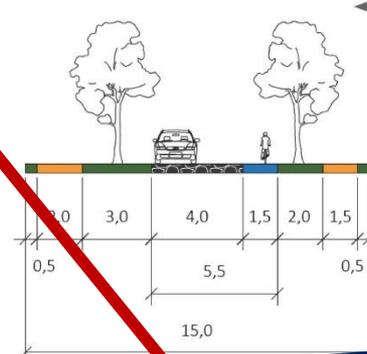
Bsp. Ringstraße zw. Feuerbachstr und Rembrandtstr.

Bestand



Quelle: stadtraum

Planung



Beispiel: Teilasphaltierung



Quelle: Bsp. Hamburg

Teilasphaltierung geht nur bei Parkverbot

→ Im Prinzip OK, aber nur mit eingeschränktem Halteverbot (Parkverbot)

Einseitig Schutzstreifen, andere Seite Gehweg für Radfahrer frei

Führungsform Schutzstreifen 2v4

Maßnahmen Beispiele



EUROPÄISCHE UNION
Europäischer Fonds für
Regionale Entwicklung

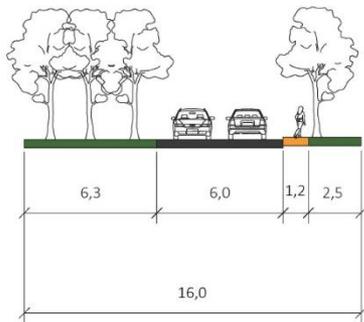
Falkensee



stadtraum

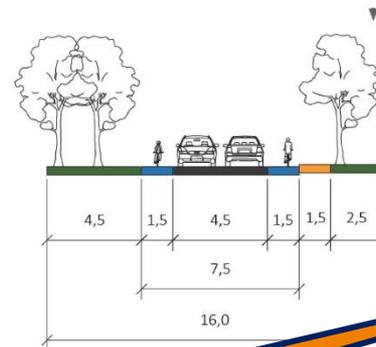
Bsp. Karl-Marx-Str. zw. Rathenastr. und Friedrich-Engels-Allee

Bestand



Quelle: stadtraum

Planung



Quelle: Urbanus GbR

**Schlechtes Beispiel als Orientierung:
Verbleibende Fahrbahn ist hier zu
schmal, nicht StVO konform!**

Fahrbahnverbreiterung,
Schutzstreifen beidseitig

Führungsform Schutzstreifen 3v4

Werden kontrovers gesehen:

Pro:

- Sind **nicht benutzungspflichtig** (Wahlfreiheit: Radfahrer kann ggf. Seitenraum benutzen)
- **Signalisieren** dem Kfz- und Radfahrer, dass hier **Radverkehr gewünscht** ist (hießen früher „Angebotsstreifen“ – trifft es besser als „Schutzstreifen“)
- **Klarstellung**, dass bspw. vorhandener **Gehweg primär für den Fußgänger** da ist, auch wenn er mit „Radverkehr Frei“ gekennzeichnet ist
- **Konfliktvermeidung** zwischen Kfz- und Radfahrer

Kontra

- „Schutzstreifen sind **Todesstreifen**“
- Kfz-Fahrer halten zu geringen **Sicherheitsabstand**
- „Besser keine als eine schlechte Radverkehrsanlage“

Führungsform Schutzstreifen 4v4

Probleme:

- Schutzstreifen haben **Mindestbreite** von **nur 1,25m**
- Verbleibende Fahrbahnbreite mindestens 4,5m
- → für beidseitige Schutzstreifen muss **Fahrbahn mindestens 7m breit** sein!
- Daher oft nur einseitige Markierung von Schutzstreifen (Bsp. Finkenkruger Str., Friedrich-Engels-Allee)
- Schutzstreifen haben Wirkung eines **absoluten Halteverbots**
 - A) auf dem Schutzstreifen am rechten Rand (per Novellierung StVO 2020)
 - B) links neben den Schutzstreifen (zumindest in Bbg.)
- Hinweis: in Berlin wird das Halten (nicht Parken) links neben Schutzstreifen toleriert!

Führungsform Radfahrstreifen

Radfahrstreifen (RS) vs. Schutzstreifen:

- Auf **zu schmalen RS** (Mindestbreite 1,85m!) ist das gegenseitige **Überholen** bei Fahrrädern **kritisch** (bspw. Lastenräder, Anhänger) (gilt auch für zu schmale Radwege im Seitenbereich)
- **RS** sind **benutzungspflichtig**, das Ausweichen auf die Fahrbahn zum Überholen ist verboten
- **RS** werden wie Schutzstreifen **subjektiv** als **gefährlich** gesehen

Alternative:

- **Geschützter Radfahrstreifen (GRS)**
- Probleme
 - Hoher Platzbedarf: sollten Mindestbreite von 2,5m haben
 - Bisher nicht in der StVO oder VwV-StVO verankert
 - Kommen vermutlich mit ERA 2022

Führungsform Mischverkehr mit Piktogramm

Alternative / Ergänzung zu Schutzstreifen:

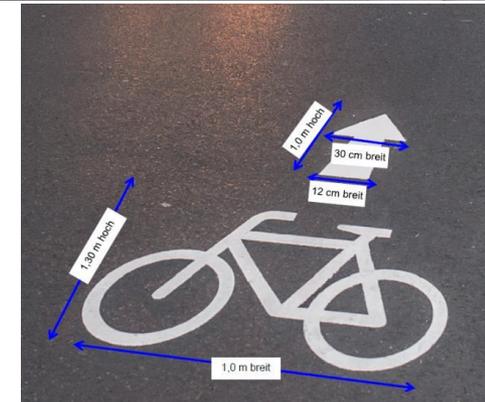
- **Fahrrad-Piktogramme** („Sharrows“)
- Sollen insbesondere nach Aufhebung der Benutzungspflicht und bei vorhandenem Radweg ohne Benutzungspflicht markiert werden

Problem(e):

- Sind bisher nicht Bestandteil der StVO

Beispiele:

- „Mainzer Piktogrammketten“ gewinnen Deutschen Fahrradpreis
- RVK Eberswalde: Musterlösung 5 – Piktogrammspur
- NRVP:
[Hamburger Elbchaussee bekommt Kopenhagener Radwege und Piktogrammkette für Radfahrende](#)
- Forschungsprojekt Uni Wuppertal:
[„Radfahren bei beengten Verhältnissen – Wirkung von Piktogrammen und Hinweisschildern auf Fahrverhalten und Verkehrssicherheit“](#)



Quelle Bilder: Präsentation Stadt Mainz „Die Mainzer Piktogrammkette“
Dipl.-Geogr. Franziska Voigt, Radfahrbeauftragte Landeshauptstadt Mainz

Fahrrad-Piktogramme

„Sharrows“ = „share“ (teilen) + „arrow“ (Pfeil)

- **Alternative / Ergänzung zu Schutzstreifen**
- Adaptiert vom Konzept der „Shared Bike Lanes“ (USA)
- Zahlreiche Untersuchungen und Pilotprojekte z.B. in Deutschland und Österreich
- **Positive Ergebnisse:**
 - Häufigere Nutzung der Fahrbahn statt Gehweg
 - Radverkehrsanteil steigt
 - Kfz-Fahrer sind rücksichtsvoller und halten größeren Abstand beim Überholen
- Aufnahme in StVO / VwV StVO ausstehend
- **UVB HVL:** könnte Kfz-Fahrer verwirren wegen Ähnlichkeit zu Schutzstreifen

Untersuchung der Wirkungen von Fahrradpiktogrammen auf das Verhalten von Rad- und AutofahrerInnen Schlussbericht



Durchgeführt im Auftrag
der MA 46 / Stadt Wien

Geschützter Radfahrstreifen (GRS)

Maßnahmen Beispiel:

- Spandauer Str. von Leibnizstraße. bis Grenze Berlin
- Bisher geplant: Radfahrstreifen mit 2m Breite

GRS aka Protected Bike Lane (PBL)

„Geschützte Radfahrstreifen werden direkt auf der Fahrbahn angelegt. Sie nehmen in der Regel die Breite einer ganzen Kfz-Fahrspur ein und sind durch Trennelemente (z. B. Baken, Poller, Blumenkübel) sowie durch markierte Schutzzone von den Fahr- und Parkspuren der Autos klar getrennt.“



PBL in Ottawa / Canada

Foto © Uwe Kaufmann



Bild 1: SenUVK, Visualisierung: Bloomimages
Visualisierung der Planungen für die Umgestaltung der Hasenheide in Berlin
13. März 2018

Quelle: ADFC Positionspapier Geschützte Radfahrstreifen

Führungsformen im Seitenraum

Separater Radweg vs. Gehweg „Radverkehr Frei“

Pro Radweg

- Führung getrennt von Fuß- und Kfz-Verkehr
- Fahrbahnnutzung für schnelle Radfahrer trotzdem möglich

Pro Gehweg

- Gehweg ohne sep. Radweg breiter
- Überholen anderer Radfahrer möglich ohne Ausweichen auf Fahrbahn
- Fahrbahnnutzung für schnelle Radfahrer trotzdem möglich

Kontra Radweg

- Mindestbreite zu schmal (1,6m)
- Überholen anderer Radfahrer nicht möglich
- Ausweichen auf Fahrbahn gefährlich
- Ausweichen auf Gehweg i.a. nicht möglich

Kontra Gehweg

- Konflikte mit Fußverkehr
- Zügiges Radfahren gefährlich
- Radfahrer wird in den Seitenraum gedrängt

Führungsform Radweg im Seitenraum

Maßnahmen Beispiele



EUROPÄISCHE UNION
Europäischer Fonds für
Regionale Entwicklung



stadtraum

Bsp. Seegefelder Straße zwischen Akazienstr. und Essener Str.

Was ist mit dem Stück von
Bahnhofstr. bis Akazienstr.?

Führung im Seitenraum hinter
Bäumen ist besonders bei
Einführungen gefährlich

→ Wahlfreiheit: Schutzstreifen / Piktogramme in
Kombination mit Radweg im Seitenraum akzeptabel

Für Seegefelder Str. kritisch
wegen Grundstücksausfahrten
und Einführungen

Baulicher Radweg im Seitenraum



Quelle: stadtraum

Führungsform Fahrradstraße

Maßnahmen Beispiele



EUROPÄISCHE UNION
Europäischer Fonds für
Regionale Entwicklung

Falkensee

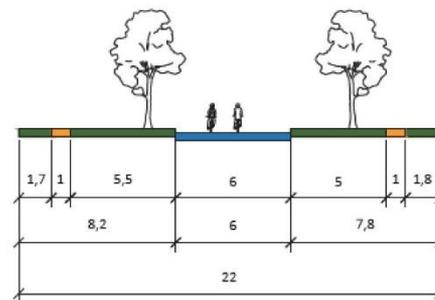
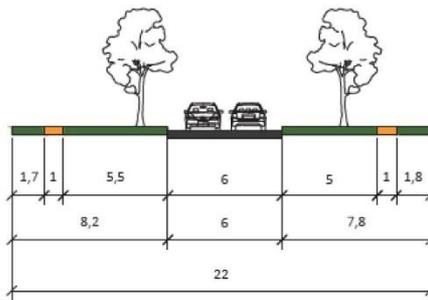


stadtraum

Falkenkorso

Falkenkorso sehr gut als Fahrradstraße geeignet
→ Fortsetzung Ost- / West planen!
→ Querung Nauener Str. verbessern!

Bestand



Quelle: Tobias Klein, Difu

Fahrradstraße

Benutzungspflicht 1v2

Ergebnis der udv-Studie:

„Die vorliegende Untersuchung zeigt im Gesamtergebnis, dass sich mit Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht bei keinen oder nur geringfügigen Begleitmaßnahmen (Piktogrammen) keine Veränderungen in der Flächennutzung und entsprechend auch nicht im Unfall- und Konfliktgeschehen einstellen.

Änderungen zeigen sich nur, wenn Angebote für das Fahrbahnfahren geschaffen werden (Schutz- oder Radfahrstreifen inkl. Radwegrückbau). Die **Benutzungspflicht allein hat dagegen keinen Einfluss auf das Fahrverhalten und die Verkehrssicherheit an Radwegen.**“

Aufhebung der Benutzungspflicht von Radwegen

Thomas Richter
Stephan Ruhl
Jörg Ortlepp
Marcel Schreiber

Unfallforschung
der Versicherer
GDV

Benutzungspflicht 2v2

Novellierung der StVO: VwV-StVO zu §2 StVO 2009:

- „Benutzungspflichtige Radwege dürfen nur angeordnet werden, wenn ausreichende Flächen für den Fußgängerverkehr zur Verfügung stehen. **Sie dürfen nur dort angeordnet werden, wo es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf erfordern...**“

Grundsatz der StVO:

- Radverkehr gehört auf die Fahrbahn

- Innerorts auf Ausweisung der Benutzungspflicht verzichten!
- Weniger Konflikte mit Fußgängern
- Erhöhte Sicherheit für Radfahrer an Grundstücksausfahrten
- Weniger Konflikte zwischen Radfahrern
(2019 – tödlicher Unfall in der Gartenstr.!)
- ...

Überprüfung der Benutzungspflicht

Ziel:

- Benutzungspflicht sollte in regelmäßigen Abständen überprüft werden
- Anpassung an Verkehrsverhältnisse
- Anpassung an gesetzliche Änderungen

Haltung Land Berlin:

- **Mobilitätsgesetz verabschiedet → Benutzungspflicht wurde fast überall aufgehoben**
- **ADFC Rechtsreferent zur Situation:**
„Die Anordnung von „**Dauerverwaltungsakten**“ ist prinzipiell fortwährend zu prüfen, weil sich die Verkehrsverhältnisse geändert haben können. Das schreibt auch das Ministerium: „Die **örtlichen Straßenverkehrsbehörden wurden gebeten**,...“. Möglicherweise hatte eine Bitte mit **Berichtspflicht** mehr Wirkung erzielt. „

Überprüfung der Benutzungspflicht

MIL Brandenburg:

- Prüfung Benutzungspflicht ist Einzelfallentscheidung
- wird bei individueller „Betroffenheit“ überprüft
- Auszug aus der Antwort des MIL auf meine Anfrage zu regelmäßigen Überprüfung der Benutzungspflicht:

Die örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden wurden gebeten, ihre Anordnungen hinsichtlich der Radwegebenutzungspflichten zu überprüfen. Dabei handelt es sich um **Einzelfallentscheidungen**. Eine pauschale Abordnungspflicht besteht nicht. Sofern Sie in **konkreten Fällen** eine **Abordnung vermissen**, können Sie sich mit Ihrem Anliegen selbstverständlich an die zuständige Straßenverkehrsbehörde wenden.

Benutzungspflicht in Falkensee

Ziel: Aufhebung der Benutzungspflicht

Tiefbauamt hat benutzungspflichtige Geh-/Radwege erfasst

Abstimmung mit ADFC und UVE

Rot: Konflikte

Benutzungspflichtige Radwege Stand 2020-11-24

Rad- und Gehwege		Aufhebung der Benutzungspflicht				Kommentar / Sachstand
		FB Tiefbau		ADFC-F		
Straße	Bereich	ja	nein	ja	nein	
1 Karl- Marx- Str.	zw.Friedrich- Engels- Allee und Ringstr.		X	X		einseitiger Zwei-Richtungs Geh/Radweg, nicht ERA-konform und viel zu schmal, Gefahr an Ausfahrten
2 Rudolf- Breitscheid- Str.	zw. Karl- Marx- Str. und Waldstr.		X	X		siehe oben
3 Rudolf- Breitscheid- Str.	zw. Poetenweg und Elsterstr.	X		X		
4 Rudolf- Breitscheid- Str.	zw. Elsterstr. und Ortseingang	X		X		
5 Gartenstr.	zw. Elsterstr. und Ortseingang	X		X		
6 Elsterstr.	zw. Straße der Einheit und Gartenstr.	X		X		
7 Döberitzer Str.	zw. Straße der Einheit und Heckmannstr.	X		X		
8 Rotkehlchenstr.	zw. Döberitzer Str. und Habichtstr.	X		X		
9 Straße der Einheit	zw. Döberitzer Str. und Arcostr.	X		X		
10 Straße der Einheit	zw. Potsdamer Str. und Seeburger Str.	Umbeschilderung beantragt 24.04.2019				
11 Chemnitzer Str.	zw. Straße der Einheit und Leipziger Str.	X		X		
12 Seegefelder Str.	zw. Seeburger Str. und Orteingang	X		X		
13 Seeburger Str.	zw. Straße der Einheit und Spandauer Str.		X		X	akzeptabel wg. sehr geringem Fuserkehr
14 Spandauer Str.	zw. Kreisverkehr und Ortseingang		X		X	Radfahrstreifen OK, besser: GRS (Geschützter Radfahrstreifen)
15 Pestalozziestr.	nähe Mauerradweg	X		X		
16 Spandauer Str.	zw. Alter Fischerweg bis Kreisverkehr		X	X		schlechter Untergrund; stellenweise zu schmal mit stadteinwärts 2-malige Querung (BNP - RF frei – BNP), nicht ERA-konform
17 Bahnhofstr.	zw. Falkenhagener Str. und Seegefelder Str.		X	X		zu schmale Bereiche für kombinierten Geh-Radweg; Bushaltestellen, Mülltonnen auf dem Weg; Weihnachtsbaum der Stadt, nicht ERA-konform
18 Schwartzkopffstr.	zw. Hertzstr. und Potsdamer Str.	X		X		
19 Rosenstr.	Tunnel		X		X	
20 Finkenkruger Str.	zw.Dohlensteg und Rosenstr.		X	X		- Schutzstreifen auf Nordseite mit minimaler Breite von 1,25m angelegt - Radweg auf der Südseite benötigt keine Ben.Pflicht
21 Falkenhagener Str.	zw. Enckestr. und Bahnhofstr			X		
22 Leibnitzstr.	Berliner Str. bis Spandauer Str.			X		
23 Rosenstr.	Ringpromenade / Bandelowstr. bis Tunnel			X		Gehweg - Radverkehr frei auf der Westseite anordnen
Radwege						
1 Spandauer Str.	zw. Leibnitzstr. und Kreisverkehr		X		X	Änderungswunsch: vernünftige Aufweitung an der Leibnitzstraße
2 Wiesenweg	Fahrradstr.		X		X	
3 Radweg der Sympathie			X		-/-	
4						
5						
6						

Kommentare RVK Falkensee Stand: 12/2020

Allgemeine Anmerkungen

Ausgangspunkt

- Radverkehr ist wichtiger Bestandteil der **Verkehrswende**
- Fahrradbenutzung erfährt wieder **zunehmende Beliebtheit**
 - **2020: +20% Mehrabsatz** im Fahrradhandel und steigend
- **Infrastruktur** muss in stärkerem Masse ausgebaut werden
 - Radverkehrsführung an neuen Bedingungen anpassen (E-Bikes, Lastenräder, Fahrradanhänger, ...)
 - Kopplung mit anderen Verkehrsarten
→ Abstellanlagen, Mitnahme in ÖPNV, etc.
 - Ladestationen, ...

Aber: In **Brandenburg** ging der **Anteil des Radverkehrs** gegen den Bundestrend von **17% in 2002** auf **11% in 2017** zurück
(Quelle: ADFC Landesverband)

Kommentare zum Entwurf des RVK, 12-2020

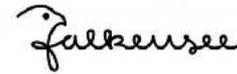
Kommentare im Folgenden beziehen sich auf:

- Präsentation „Gesamtstädtisches Radverkehrskonzept“ im ASUKM, 5. Oktober 2020

Weitere Dokumente:

- **Gesamtstädtisches Radverkehrskonzept – Arbeitsstand 12/2020**
Textdokument aus dem Beteiligungsverfahren
- **Maßnahmenliste zum RVK**
- **Maßnahmenkarte zum RVK**

ADFC-F Kommentare zum RVK Entwurf



Gesamtstädtisches Radverkehrskonzept für Falkensee

5. Oktober 2020

Ausschuss Stadtentwicklung, Umwelt, Klima und Mobilität

Entwurf Netzkonzept

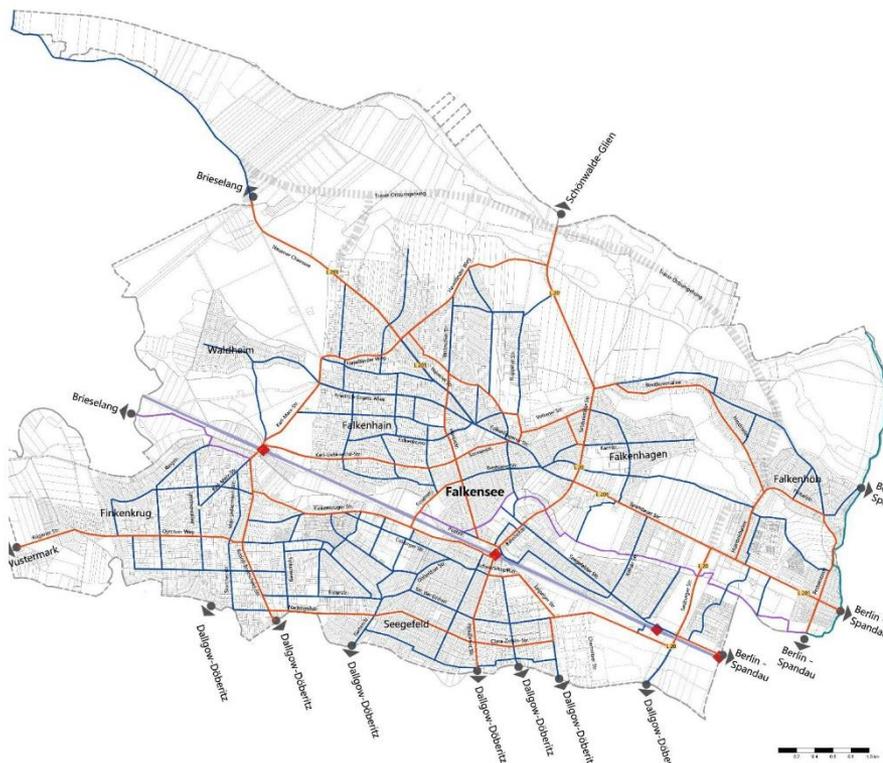
Netzkonzept



EUROPÄISCHE UNION
Europäischer Fonds für
Regionale Entwicklung



stadtraum



Radverkehrskonzept Falkensee 2020

Legende Netzabstufung

- Radhauptroute
- Radsekundärroute
- Radweg der Symbole
- Wasserweg
- Gemeinschaftsweg
- Dahlnlagen
- Station / Haltepunkt
- Anschluss an die Nachbarkommune

Netzkonzept:

- Hauptnetz teilweise auf Parallelrouten zu problematischen Hauptverkehrsstraßen geführt

Im Prinzip OK, aber es werden auch Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen benötigt

Radverkehrskonzept Falkensee

Anlage 4: Netzkonzept

M 1:15.000 (A1)
Stand: 21.09.2020

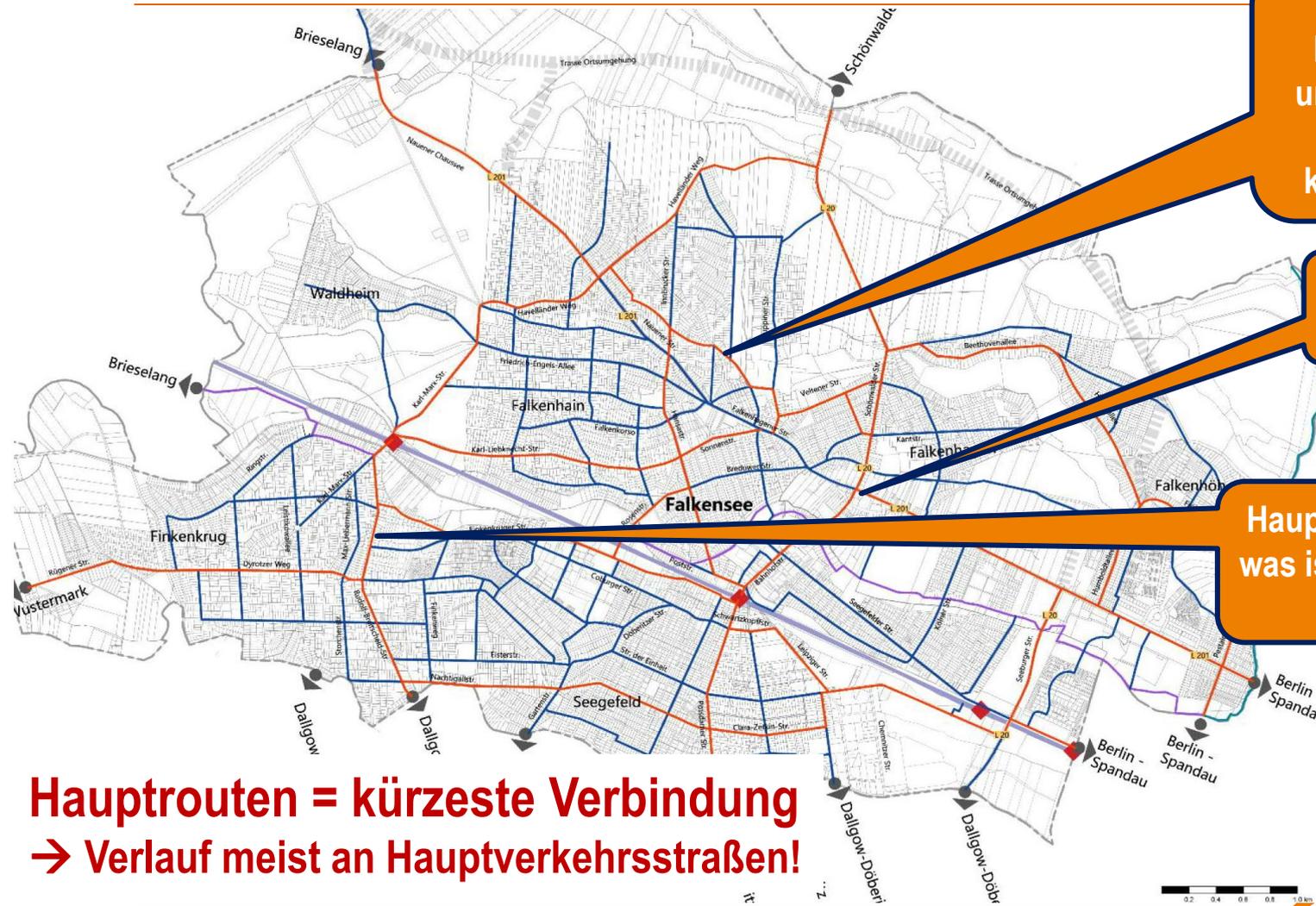
EUROPÄISCHE UNION
Europäischer Fonds für
Regionale Entwicklung



Seite 8

stadtraum.com | 10/2020

Kritik Netzkonzept (Auswahl)



Hauptroute auf Nebenstraßen wäre unattraktiv da ca. 1,2x bis 1,5x länger als kürzeste Verbindung

Hauptroute endet an Rathauskreuzung

Hauptroute über R.-B.-S. – was ist der Unterschied zur Falkenhagener?

Haupttrouten = kürzeste Verbindung
→ Verlauf meist an Hauptverkehrsstraßen!

ERA 2010 Zielgrößen zur Gestaltung

Tabelle 2: Zielgrößen für Gestaltung und Ausstattung von Verkehrswegen für den zielorientierten Alltagsradverkehr

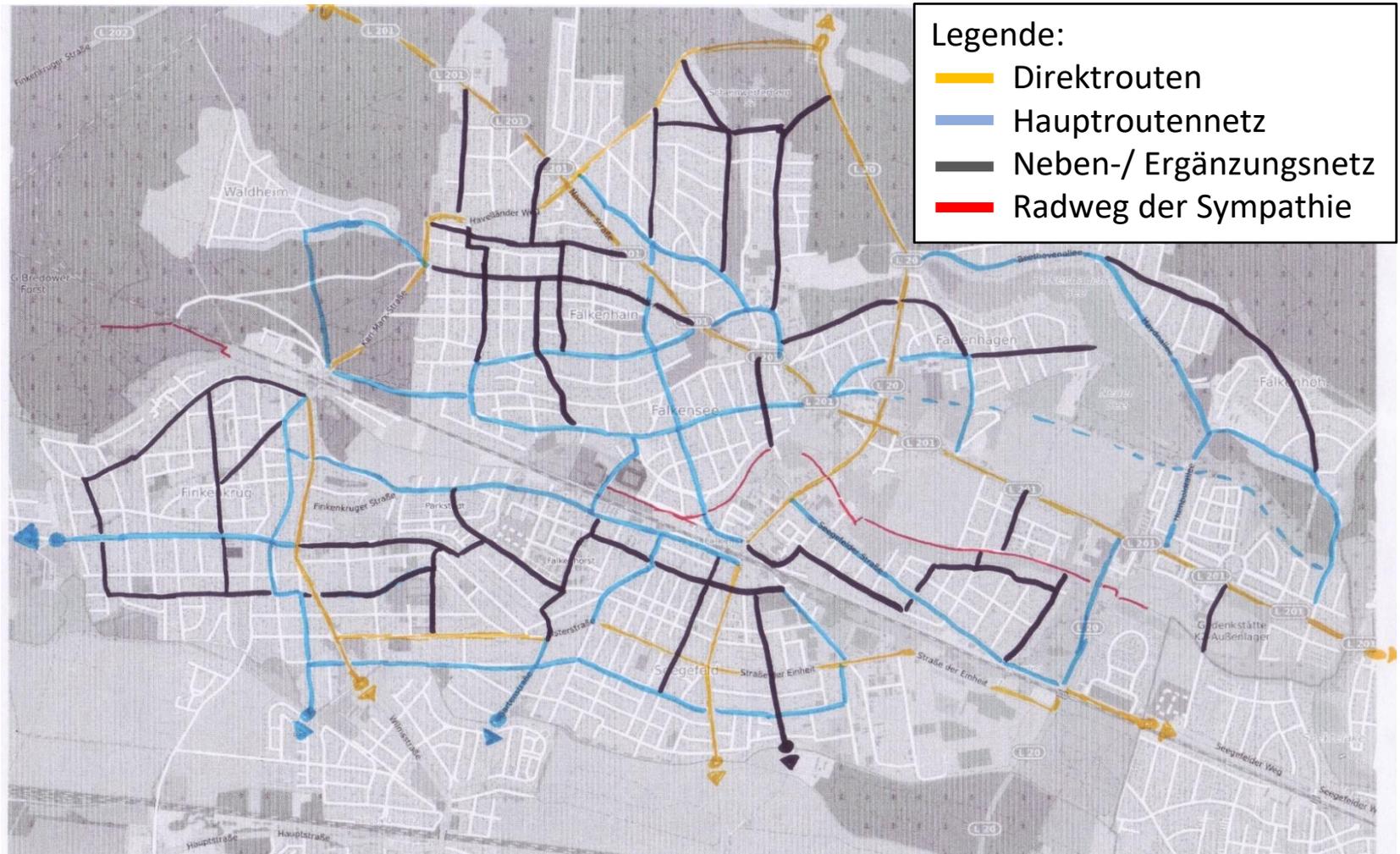
Kategorie		angestrebte Fahr- geschwindigkeiten in km/h ²⁾	daraus abgeleitete maximale Zeitverluste durch Anhalten und Warten je km	Beleuchtung	Wegweisung
AR II	überregionale Radverkehrsverbindung	20 bis 30	15 s	-	x
AR III	regionale Radverkehrsverbindung	20 bis 30	25 s	-	x
AR IV	nahräumige Radverkehrsverbindung	20 bis 30	35 s	-	1)
IR II	innergemeindliche Radschnellverbindung	15 bis 25	30 s	x	x
IR III	innergemeindliche Radhauptverbindung	15 bis 20	45 s	x	x
IR IV	innergemeindliche Radverkehrsverbindung	15 bis 20	60 s	x	1)
IR V	innergemeindliche Radverkehrsanbindung	-	-	-	-

Auf **Netzebene** anzustrebende Qualitäten:

- die Maschenweite des Netzes der Hauptverbindungen (200 bis 1.000 m) soll gewährleisten, dass 90 % der Einwohner maximal 200 m von einer Hauptverbindung entfernt wohnen
- **minimale Umwege (Umfangfaktor max. 1,2 gegenüber der kürzestmöglichen Verbindung, max. 1,1 gegenüber parallelen Hauptverkehrsstraßen) und keine zusätzlichen Steigungen**
- Erfüllung der in der Tabelle 4 (Seite 15) benannten grundlegenden Entwurfsanforderungen hinsichtlich Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität des Radverkehrs
- Winterdienst auf den Hauptverbindungen des Radverkehrs (mindestens bei AR II, IR II und IR III)
- sozial sicher: Übersichtlichkeit, Einsehbarkeit und soziale Kontrolle oder Angebot entsprechender Alternativverbindungen, z. B. zu Nachtzeiten

1) sofern Teil des Wegweisungsnetzes
2) einschließlich Zeitverluste an Knotenpunkten (nach den RIN)

ADFC-F Vorschlag für das RV-Netz Falkensee



Legende:

- Direkttrouten
- Haupttroutennetz
- Neben-/Ergänzungsnetz
- Radweg der Sympathie

Kritik am Entwurf des RVK, Stand Dez. 2020

Im RVK sind gute Ansätze aufgenommen worden, bspw. Netz von Fahrradstraßen, aber:

- Der Weg zu einer Verkehrswende wird nicht aufgezeichnet
- Dadurch fehlt die übergreifende Zielstellung, was eigentlich erreicht werden soll
- Ansätze wie „Shared Spaces“ bleiben unbeachtet
- Einschränkungen des MIV werden homöopathisch angewendet
- Beharrung auf Status Quo führt dazu, dass nur Symptome behandelt werden

Defizite und was wir noch erwartet hätten:

- Anbindung an Nachbarkommunen (fehlt in den Defiziten und Maßnahmen)
- Konzept der Radverkehrsführung im Zentrum (Bahnhofstr., rund um Bahnhof)
- Führungsformen des Radverkehrs sollten abgewogen werden
- Verweis auf Beispiellösungen und „Best Practices“ (z.B. Niederlande, Dänemark)

Kritik am Prozess des RVK

Zusammenarbeit mit ADFC-F

- Review der Maßnahmenliste war sehr aufwändig
- Blick auf die Details der Maßnahmen hat Diskussion des „Big Picture“ verhindert

Bürgerbeteiligung:

- Bereitgestelltes Material für Bürgerbeteiligung zu umfangreich
- Zeitraum der Beteiligung zu kurz für das umfangreiche Material
- Art der Beteiligung (Online-Kommentare) führt zu unüberschaubarem Datenwust – Ergebnis der letzten Beteiligung wurde bisher nur bruchstückhaft ausgewertet

Risiken aus Sicht des ADFC-F:

- Enorme Anzahl der Maßnahmen erschwert die Priorisierung
- Umsetzung der Maßnahmen bei derzeitigem Tempo erst in Jahrzehnten

Kritik der Maßnahmen des RVK; Stand 12/2020

	Maßnahme	Kritik / Korrektur	
NO 105	Niederneuendorfer Weg – Beethovenallee	Fahrbahnerneuerung/ -ausbesserung vorsehen	
NO 197	Seegefelder Str. zwischen Essener Str. und L20	Baulicher Zweirichtungsradweg wird abgelehnt, Schutzstreifen auf Südseite markieren	
NW 150	Rathenaustr. zwischen Isarstr. und Innstr.	Gesamte Rathenaustr. zu Fahrradstr. (siehe Maßnahmenkarte)	

In Arbeit

Fazit – unsere Vorschläge

- **RVK beschließen und umsetzen**
 - Maßnahmen detaillieren und budgetieren
 - Prioritätenliste erstellen: einfach umsetzbare Maßnahmen nach vorne
 - **Masterplan Rad** mit Terminen der Fertigstellung

Aktuelle Brennpunkte 1/2

Bahnhof Seegefelder Str.

- Derzeitige Planung nicht akzeptabel (iwa Planungsbüro)
- Südliche Fahrbahn benötigt RVA

Hansastraße

- Markierung von Schutzstreifen im VEP seit 1994 empfohlen, 2002 & 2017 wiederholt

Anbindungen an Nachbarkommunen

- Dallgow / Havelpark
- Brieselang über RdS und L201
- Schönwalde über Ruppiner Str. zu L20

Zentrum Bahnhofstr.

- Keine Variante im RVK kann befürwortet werden
- Kreisverkehr mit derzeitiger DTV unfallträchtig für Radverkehr

Aktuelle Brennpunkte 2/2

Falkenhagener Str.

- Dringende Verbesserung für Radverkehr notwendig

Rudolf-Breitscheid-Str.

- Benutzungspflicht für Zweirichtungs- Geh-/Radweg aufheben
- Tempo 30

Mögliche weitere Schritte

- **Runden Tisch Mobilität** oder Ähnliches einberufen
 - Alternative: **Sonderausschuss**
 - **Aufgabe: Forcierung** und **Überwachung** der Maßnahmen zur Verkehrswende
 - **Zielstellung** für Verkehrswende ausarbeiten
 - **Ganzheitliche Betrachtung** ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr, (Kfz-Verkehr)
 - **Akteure** identifizieren (Verwaltung, SVV, Beiräte, Polizei, Ordnungsamt, Vereine und Initiativen, ...)
 - **Erfolgsindikatoren** definieren (bspw. Modal Split)

Anbindung Nachbarkommunen

Schönwalde & Havelländer Weg

Im zweiseitig bebauten Bereich:

- beidseitige Radverkehrsanlage (Bozener bis Rathenastr.)
- Max. 2 Seitenwechsel

Karl-Marx-Straße:

- Einseitiger Zweirichtungsradweg *
- Weit getrennt von der Fahrbahn

Kreuzung Fr.-Engels – K.-M.-Str:

- Verminderung Konfliktsituation
- Bisheriger Rad+Gehweg wird Gehweg

Havelländer Weg:

- Einseitiger Zweirichtungsradweg *
- Weit getrennt von der Fahrbahn

alternativ

Schönwalde ↔

Gymnasien:

- Schulwegsicherung
- Radweg durch den Wald



LMG

* Zweirichtungsradweg als Ausnahme, wenn beidseitiger Radweg nicht durchgängig möglich

Karte: © openstreetmap

Berlin



Radweg der Sympathie:

- Lückenschlüsse
- Sanierung und Verbreiterung

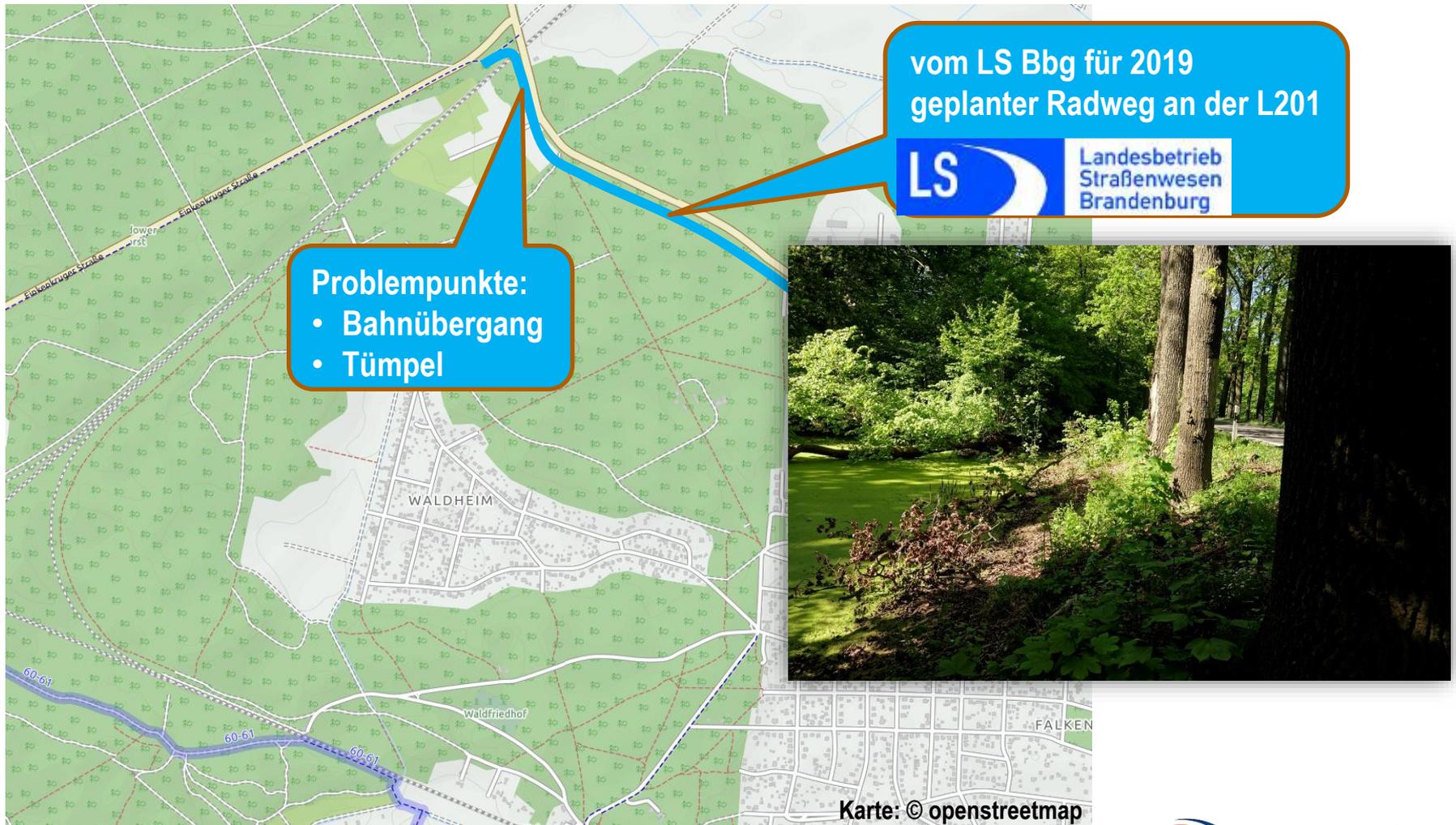
Rad(schnell) weg südlich (+ nördlich ?)

Bahnlinie:

- Idee stammt aus INSEK
- Potential als Radschnellweg nach Berlin?
- Fahrradabstellanlage Albrechtshof

Karte: © openstreetmap

Brieselang



Brieselang

Bahnunterführung

- Kein Tunnel notwendig wg. hoher Bahnböschung

Anbindung Brieselang über Waldheim



Rathenaustr. zur Fahrradstr.

- v. Bülow Gymnasium



Brieselang



- Nicht weiterverfolgen
- Vorzug Radweg an der Nauener Str.

Lückenschluss Radweg der Sympathie nach Brieselang

Konkretes Problem in Falkensee



Anbindung Falkensee an Havelpark Dallgow:

- Hohe Verkehrsdichte in Potsdamer Str.
- Kein Radweg

Aktuelle Situation:

- Straße (kommunal) liegt auf Dallgower Gebiet
- Geringes Interesse von Dallgow für einen Radweg
- Einseitiger Zweirichtungsrادweg angeboten
- Dieser wird von Verkehrsbehörde wg. Situation auf der Brücke abgelehnt

Potential:

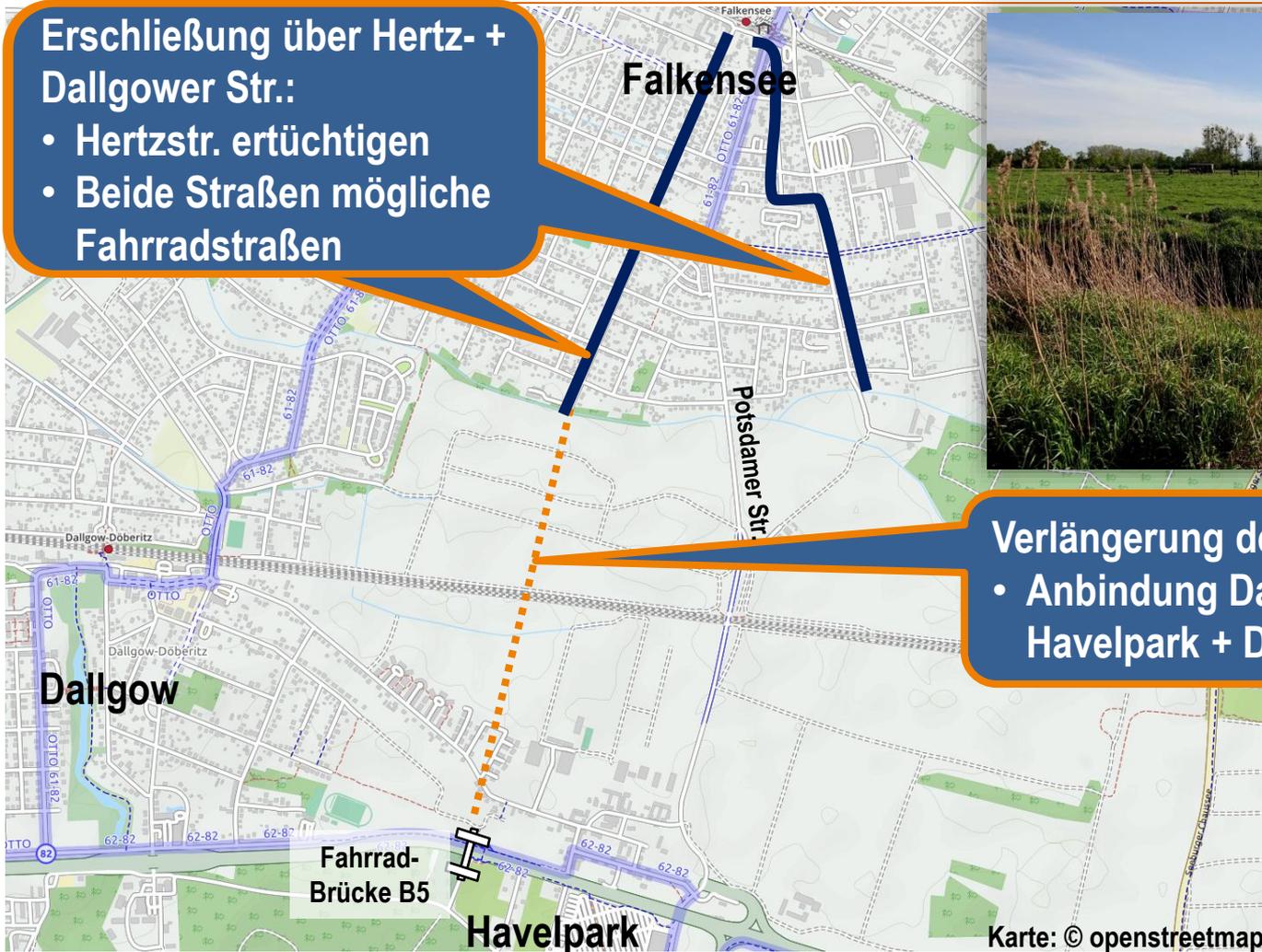
- Überregionale Verbindung nach Potsdam

Karte: © openstreetmap

Alternativen zur Potsdamer Str.

Erschließung über Hertz- +
Dallgower Str.:

- Hertzstr. ertüchtigen
- Beide Straßen mögliche
Fahrradstraßen



Verlängerung der Hertzstr.:

- Anbindung Dallgow +
Havelpark + Doberitzer Heide

Karte: © openstreetmap

Varianten nach Dallgow / zum Havelpark

Tunnel oder Brücke über Bahnlinie:

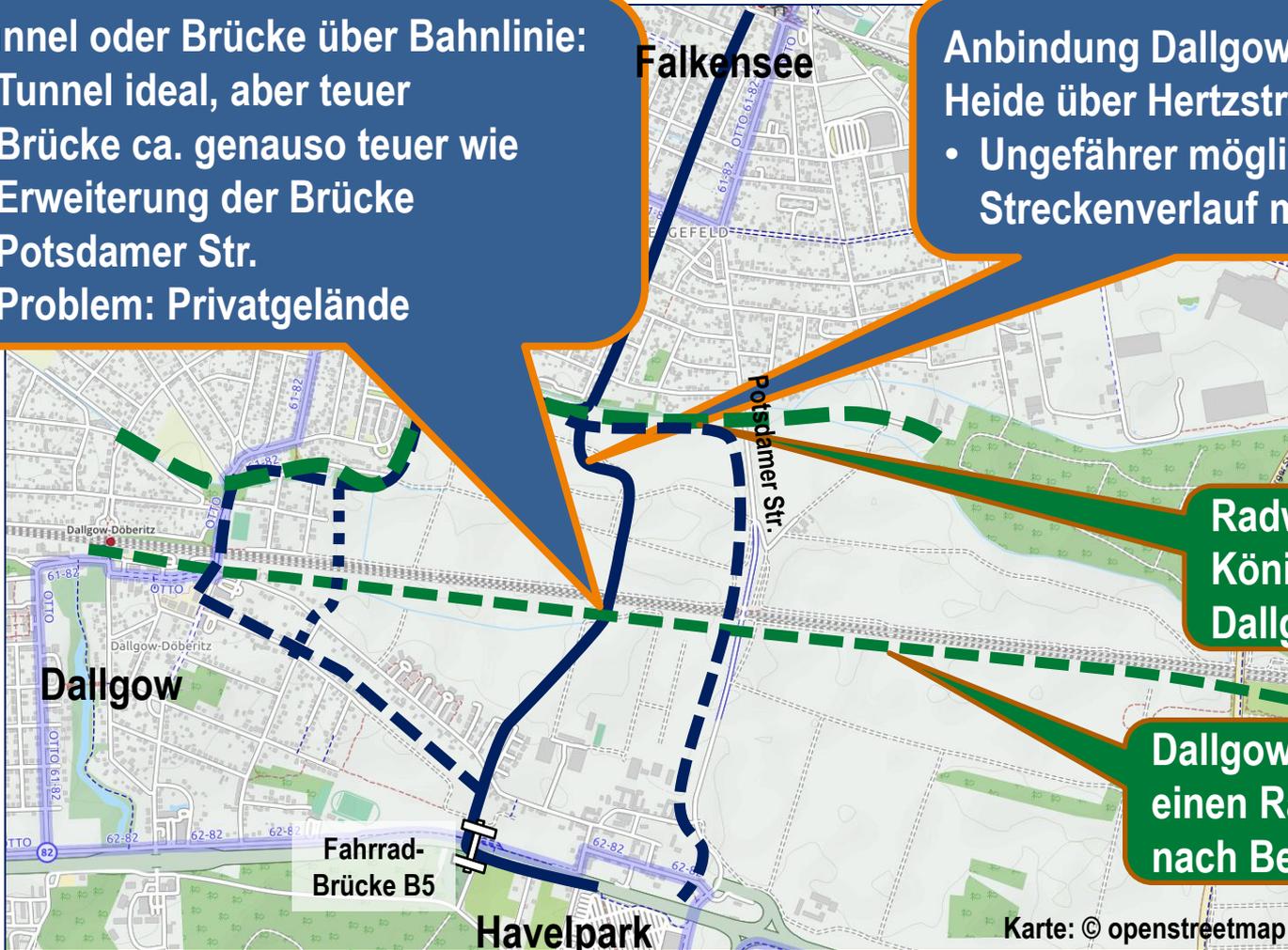
- Tunnel ideal, aber teuer
- Brücke ca. genauso teuer wie Erweiterung der Brücke Potsdamer Str.
- Problem: Privatgelände

Anbindung Dallgow / Döberitzer Heide über Hertzstr.:

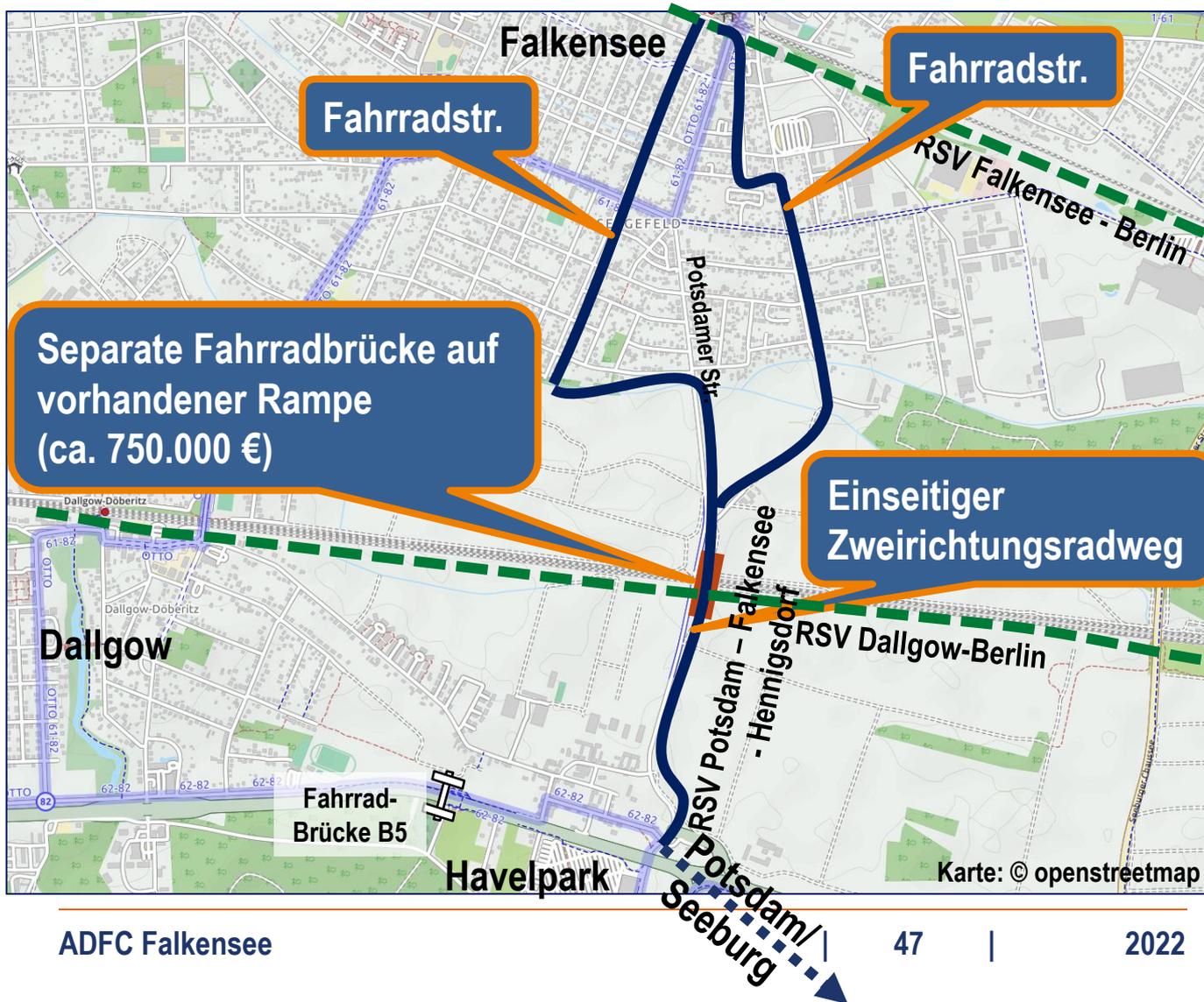
- Ungefährer möglicher Streckenverlauf mit Varianten

Radweg am Königsgraben von Dallgow geplant

Dallgower Idee für einen Radschnellweg nach Berlin



Mögliche Lösung – tangentielle RSV



RSV als tangentielle Verbindung mit Anschluss an Berliner radiale RSV: ... – Potsdam – Glienicke – Falkensee – Schönwalde – Bötzw/ Hennigsdorf – Birkenwerder – ...

Umsetzung im Rahmen eines Modellprojekts im Förderprogramm „Klimaschutz durch Radverkehr“

<https://www.klimaschutz.de/radverkehr>

Radverkehrsführung zum Havelpark

Ist-Zustand:

- Radverkehrsanbindung von Falkensee nach Dallgow / Havelpark lange überfällig und von Falkenseer Seite dringend gewünscht
- Führung eines Radwegs im Nebenraum der Potsdamer Str. würde zum großen Teil auf Dallgower Gebiet erfolgen
- Nadelöhr ist die Brücke über die Lehrter Bahnstrecke
- Varianten (Voruntersuchung in Dallgow) für Radweg wurden untersucht:
 - Beidseitiger Radweg – wegen Kosten ausgeschlossen
 - Einseitiger Radweg auf Ost- oder Westseite – wegen Brückenführung und erforderlicher 2-facher Querung von Straßenverkehrsbehörde (UVB) abgelehnt
- März 2021: Radwegführung über die Brücke soll geändert werden:
 - Einseitiger kombinierter Zweirichtungs-Geh-/Radweg mit 2,13m Breite von UVB akzeptiert
 - Planung Radweg auf der Westseite seitens Dallgow (Bauausschuss 2.3.2021)

Radverkehrsführung zum Havelpark

Kritik ADFC Falkensee:

- Geplante Führung über die Brücke ist nur als Übergangskompromiss denkbar
- Auf 2,13m Breite ist Begegnungsverkehr bspw. zwischen Lastenrädern, Fahrradanhängern, Rollstühlen, etc. sehr gefährlich
- Abstand zum Kfz-Verkehr ist geringer als die gesetzlich festgelegten 2m außerorts
- Eine separate Fahrradbrücke ist aus Sicht der Verkehrssicherheit absolut notwendig
- Die Planung des Radwegs auf der Westseite ist aus vieler Hinsicht suboptimal:
 - Fahrradbrücke auf den Rampen der alten Straße (Ostseite) wäre kostengünstiger
 - Querung bei Zielverkehr zum Hofladen und von / zur Dallgower Str. nach Falkensee
 - Eingeschränkte Baufreiheit auf der Westseite (scheint auf der Ostseite eher gegeben)
 - Nördlich der Einmündung Seegefelder Str. ist eine Einfahrt zu einem Bauernhof, hier droht eine permanente Verschmutzung eines westlich geführten Radwegs
 - Der Radweg auf der Ostseite könnte bei geeigneter Weiterführung entlang des Havelparks (siehe folgende Folien) dort zu einem verbesserten Radfahrangebot führen

(Ein Radweg entlang der Potsdamer Str. wird weiteren Radverkehr aus Richtung Berlin und Seeburg nach Falkensee anziehen. Bei Beibehaltung der jetzigen Radverkehrsführung am Havelpark würde das zu Konflikten zwischen den Radfahrern führen und damit die Verkehrssicherheit beeinträchtigen.)

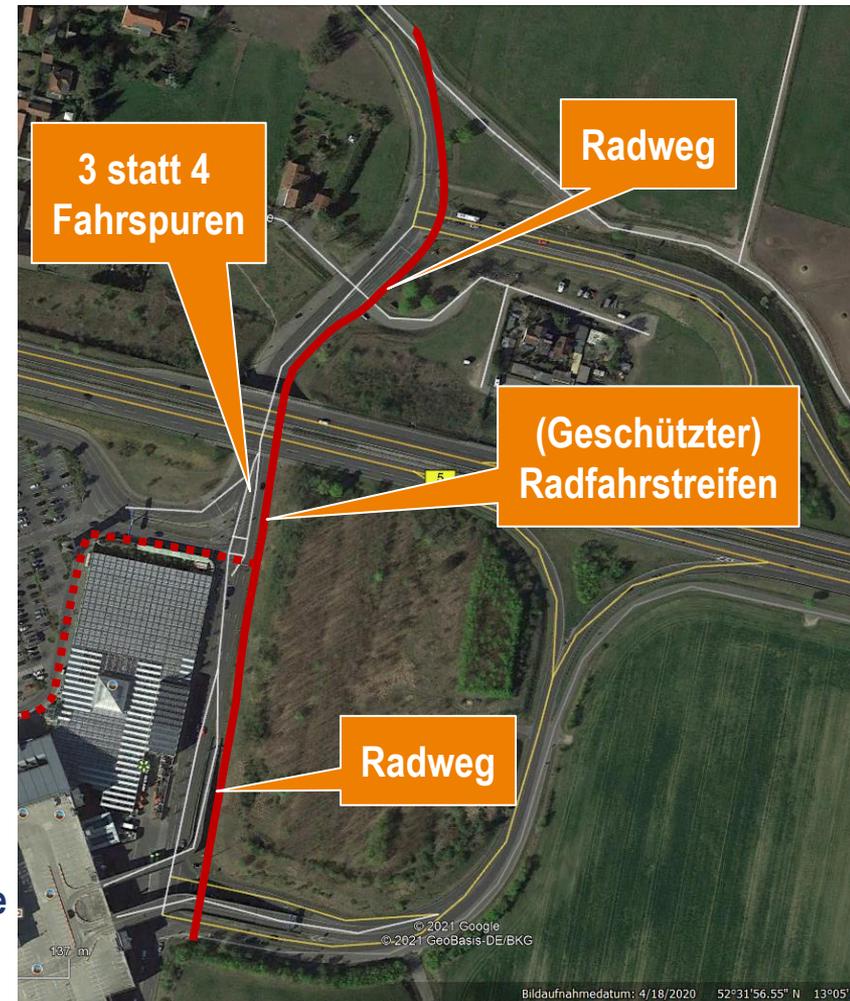
Radverkehrsführung am Havelpark

Ist-Zustand:

- Zweirichtungs- Geh-/Radweg entlang Havelpark-Gebäude (3m Breite, ben.-pflichtig!)
- Zweirichtungs- Geh-/Radweg unter B5 bis Einmündung Spandauer Str. (Breite variiert von 3,5 - ~5m, ben.-pflichtig!)
- Gehweg bis Ampel an Ausfahrt B5 Nord (3,5m, ohne „Radverkehr Frei“)
- Schmaleres Gehweg bis Einmündung Seegefelder Str. (2m, ohne „Radverkehr Frei“)
- Keinerlei Führung des Radverkehrs **in den** oder **im** Havelpark

Zielvorschlag:

- Reduzierung der Fahrbahn von 4 auf 3 Spuren
- Geschützter Radfahrstreifen bzw. baulich getrennter Radweg an der Ostseite Richtung Falkensee ab Ausfahrt B5 Süd
- Querung der Ausfahrt B5 Nord mit Ampelregelung
- Weiterführung als Zweirichtungsradweg bis Falkensee



Radverkehrsführung im Havelpark

Ist-Zustand:

- 5 Kfz-Fahrsuren, sehr schmaler Gehweg entlang Außenbereich

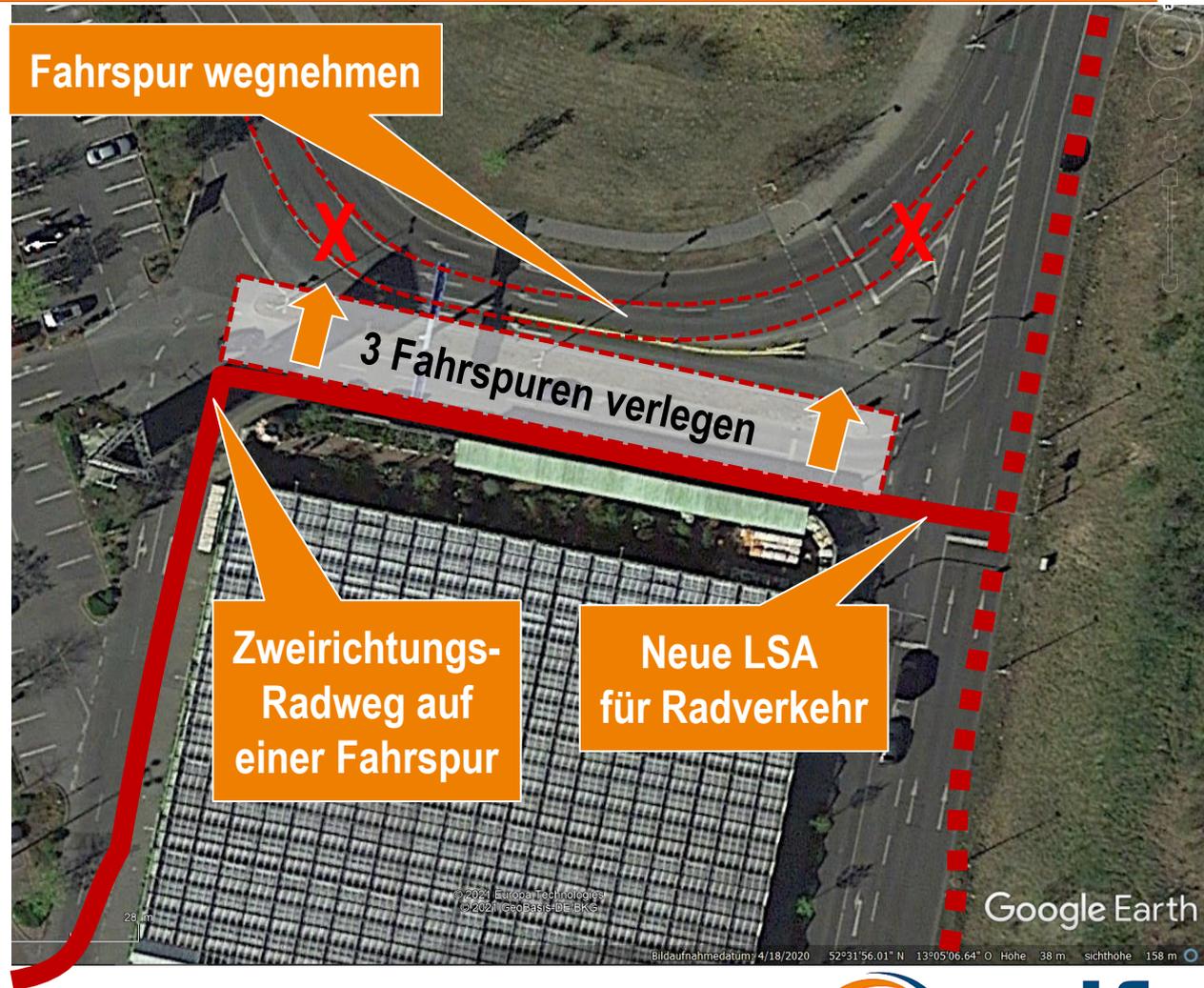
Zielvorschlag

- Reduzierung auf 4 Fahrsuren
- Radweg auf der jetzigen Fahrspur Ausfahrt Ri. Berlin
- Neue LSA für Radfahrer

- Neue LSA für Radfahrer

Varianten:

- Ggf. Freigabe der östlichen RVA als Zweirichtungsradweg prüfen
- Geh-/Radweg auf Westseite wie Bestand



Inhalte für potentiellles Förderprojekt

1. Analyse der Situation, Lösung skizzieren
2. Stakeholder identifizieren
 - Land, Kreis, Kommune, Tourismus
 - Klimabeauftragte, Naturschutzverbände
 - Behörden (z.B. Verkehrsbehörde)
3. Rahmenbedingungen für Umsetzung klären
 - Gesetzeslage → was muss geändert werden
 - Finanzierung, Fördermittel
4. Planung + Bau

Weitere Diskussionspunkte

Yeahh!! Ein Radweg!



Begleitender Geh-/Radweg an der L19 Bad Sülze – Triebsees (MVP)

Foto © Uwe Kaufmann (2016)

Am Rande...

Sehenswert:

- **Frederik Gertten: Bikes vs. Cars (2015)** (3Sat Mediathek: „Fahrrad gegen Auto“)

Lesenswert:

- **ADFC-Booklet „So geht Verkehrswende – Infrastrukturelemente für den Radverkehr“**
https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Politik_und_Verwaltung/Download/adfc_radverkehr_infrastruktur_2019_sw_web.pdf
- **udv/gdv – Forschungsberichte zum Radverkehr (Unfallforscher der Versicherer)**
<https://udv.de/de/verkehrsteilnehmer/radfahrer>
- **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen (BaSt)**
https://www.bast.de/BASt_2017/DE/Home/home_node.html
- **ERA 2010 (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, FGSV – kostenpflichtig ~70€)**
- ...

Diese Präsentation:

- **Immer aktuell unter:** <https://brandenburg.adfc.de/kreisverbaende/falkensee/startseite>

Hemmnisse bei der Gestaltung der Radverkehrsinfrastruktur

Probleme (Auswahl)

1. Transregionale Verbindungen

- Transregionale Verbindungen enden oft an den Kommunalgrenzen (Bsp.: touristische Radwege)
- Kommunen wären zuständig für die Weiterführung, aber Nutzeffekt für die Kommunen nicht darstellbar

2. Kommunale Radwege

- Neu- und Ausbau von Radwegen fällt häufig in die Last der Anlieger
 - Radwege werden als „Beiwerk“ von Bundes-, Landes-, und Kreisstraßen betrachtet und fallen in die kommunale bzw. Last der Anlieger
 - Radwege werden in Bezug auf Straßenreinigung stiefmütterlich betrachtet
-
- Lösung dieser Probleme wird u.A. durch aktuelle Gesetzeslage behindert

Derzeitige Lösungsansätze

- ADFC Bundesverband: Forderung von „Bundesfernradwegen“
- ADFC Bbg fordert in Einführung einer „Straßenkategorie“ Radschnellweg
- Koalitionsvertrag Bbg 2019: „Selbständige Radwege“ in Straßengesetz aufnehmen
- Radschnellverbindungen (RSV):
 - Werden Bundesweit geplant
 - Sind in Berlin mit dem Mobilitätsgesetz ermöglicht worden
 - Baden-Württemberg hat RSV bereits in das Landesstraßengesetz aufgenommen

Radschnellwege in den Ländern

Die meisten Vorhaben befinden sich in frühen Entwicklungsphasen: Es werden Potenzialanalysen und Machbarkeitsstudien für Strecken durchgeführt und mögliche Trassen sondiert.

*Gesamt:
über 100
Projekte*



- umgesetzt, in Bau oder zur Ausführung ausgeschrieben
- Streckenuntersuchungen und Vorplanungen
- derzeit keine Planungen

Stand 06/2019, Quellen: nrvp.de/infografiken, Fahrradakademie am Deutschen Institut für Urbanistik, gefördert durch das BMVI aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

www.infografiker.com

Mögliche weitere Lösungsansätze

Greifen RSV weit genug?

- Wir brauchen auch „normale“ Radverkehrswege
- → Aufnahme neuer **Kategorien** in die **Straßengesetze** (in Analogie zu den Kategorien der Kfz-Straßen)
 - Bundes-Radverkehrsstraßen (z.b. überregionale touristische Radwege)
 - Landes-Radverkehrsstraßen (transkommunale Tourist- und Alltagsverbindungen)
 - (Land)kreis-Radverkehrsstraßen (bspw. Schulwegsicherung zwischen Kommunen)
- Die Gleichstellung mit Kfz-Straßen soll bewirken, dass diese Kategorie **Radwege** auch **innerhalb der Kommunen weitergeführt** werden
- **Brandenburg**: Kategorie „**Selbständige Radwege**“ soll per Koalitionsvertrag in das Straßengesetz übernommen werden
 - Stand Februar 2021: Verkehrsausschuss des Landtags berät am 18.2.

Spannungsfelder Kommunale Radwege

- Hauptverkehrsstraßen oft zu eng für separate Radwege
- Meist wenig Platz für Radwege abseits der Straßen
- Anliegerstraßen prinzipiell geeignet als Radrouten, aber
 - Häufig zugeparkt → Behinderung bei Begegnungsverkehr
 - Teilweise in schlechtem Zustand
 - Bei Neuerschließung: Kosten (meist 90%) bei den Anliegern nicht vermittelbar
 - Bei Straßenausbau: Beiträge in Bbg ab 2019 abgeschafft
 - Unklar, ob exakt die Beiträge der Anlieger vom Land übernommen werden (aktuell stehen 31 M€ zur Verfügung)
 - → Risiko, dass weniger Radwege gebaut werden!
 - Voraussetzungen für die Ausweisung von Fahrradstraßen oft nicht gegeben (bspw. bei potentielltem Kfz-Durchgangsverkehr)

Lösungsansätze für Kommunale Radwege 1

Anliegerstraßen zu Fahrradstraßen!

Bedarf: **Hauptradverkehrsstraßen**

Lösung: **Fahrradstraßen**

- ✓ Geringer Aufwand
- ✓ Motivation zum Umstieg aufs Fahrrad
- ✓ Kanalisierung und Bündelung des Radverkehrs
 - Konfliktminimierung
 - Beitrag zur Verkehrssicherheit, insbes. Schulwege

- ✓ Notwendige Maßnahmen:
 - Identifikation von geeigneten Straßen
 - Gleichsetzung mit KFZ- Hauptverkehrs- bzw. Erschließungsstraßen
 - Aufnahme in das Straßenreinigungsprogramm der Stadt
 - Fördermittel beantragen!



Lösungsansätze für Kommunale Radwege 2

- Einführung der Kategorie Bundes-, Landes- und Kreisradverkehrswege
 - Überregionale Radwege werden auch durch die Kommunen weitergeführt
 - Radwege an „komplizierten“ Stellen könnten realisiert werden
 - Verringerung (Verzicht) der Erschließungsbeiträge, da Bundes-, Landes- und Kreisstraßen von Beiträgen ausgenommen sind
- geeignete Anliegerstraßen zu „Radhauptverkehrsstraßen“ klassifizieren
 - Ausweisung als Fahrradstraßen
 - Kriterien für Fahrradstraßen müssen von Nachfrage-orientiert auf Angebots-orientiert geändert werden
 - Als „Hauptverkehrsstraßen“ fallen sie bspw. in die Straßenreinigungslast der Kommune

StVO und VwV StVO

Verkehrsschauen

VwV StVO 2017 zu §45 (Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen) Randnummern 56-59:

56 IV. Überprüfung der Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

Die Straßenverkehrsbehörden haben bei jeder Gelegenheit die Voraussetzungen für einen reibungslosen Ablauf des Verkehrs zu prüfen. Dabei haben sie besonders darauf zu achten, daß die Verkehrszeichen und die Verkehrseinrichtungen, auch bei Dunkelheit, gut sichtbar sind und sich in gutem Zustand befinden, daß die Sicht an Kreuzungen, Bahnübergängen und Kurven ausreicht und

1. ob sie sich noch verbessern läßt. Gefährliche Stellen sind darauf zu prüfen, ob sie sich ergänzend zu den Verkehrszeichen oder an deren Stelle durch Verkehrseinrichtungen wie Leitpfosten, Leittafeln oder durch Schutzplanken oder durch bauliche Maßnahmen ausreichend sichern lassen. Erforderlichenfalls sind solche Maßnahmen bei der Straßenbaubehörde anzuregen. Straßenabschnitte, auf denen sich häufig Unfälle bei Dunkelheit ereignet haben, müssen bei Nacht besichtigt werden.

57 2.

Alle zwei Jahre haben die Straßenverkehrsbehörden zu diesem Zweck eine umfassende Verkehrsschau vorzunehmen, auf Straßen von erheblicher Verkehrsbedeutung und überall dort, wo nicht selten Unfälle vorkommen, alljährlich, erforderlichenfalls auch bei Nacht. An den Verkehrsschauen haben sich die Polizei und die Straßenbaubehörden zu beteiligen;

- a) auch die Träger der Straßenbaulast, die öffentlichen Verkehrsunternehmen und ortsfremde Sachkundige aus Kreisen der Verkehrsteilnehmer sind dazu einzuladen. Bei der Prüfung der Sicherung von Bahnübergängen sind die Bahnunternehmen, für andere Schienenbahnen gegebenenfalls die für die technische Bahnaufsicht zuständigen Behörden hinzuzuziehen. Über die Durchführung der Verkehrsschau ist eine Niederschrift zu fertigen.

58 b) Eine Verkehrsschau darf nur mit Zustimmung der höheren Verwaltungsbehörde unterbleiben.

Die zuständigen obersten Landesbehörden sorgen dafür, daß bei der Verkehrsschau überall die gleichen Maßstäbe angelegt

- 59 c) werden. Sie führen von Zeit zu Zeit eigene Landesverkehrsschauen durch, die auch den Bedürfnissen überörtlicher Verkehrslenkung dienen.

VwV StVO 2021 zu StVO § 2

StVO § 2: Straßenbenutzung durch Fahrzeuge

Zu § 9 Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren, Absatz 2

II.

Im Fall von Radverkehrsanlagen im Zuge von **Vorfahrtstraßen** (Zeichen 306) und an Kreuzungen oder Einmündungen mit vorfahrtgebendem Zeichen 301 sind **Radwegefurten stets zu markieren**. Sie dürfen nicht markiert werden an Kreuzungen und Einmündungen mit Vorfahrtregelung „Rechts vor Links“, an erheblich (mehr als ca. 5 m) abgesetzten Radwegen im Zuge von Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) oder an Kreuzungen oder Einmündungen mit vorfahrtgebendem Zeichen 301 sowie dort nicht, wo dem Radverkehr durch Zeichen 205 eine Wartepflicht auferlegt wird. Die Sätze 1 und 2 **kommen inhaltlich auch zur Anwendung, wenn** im Zuge einer Vorfahrtstraße ein **Gehweg zur Benutzung durch den Radverkehr freigegeben ist**.

Zu Zeichen 220 Einbahnstraße

1.

Beträgt in Einbahnstraßen die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h, soll Radverkehr in Gegenrichtung zugelassen werden, wenn

- a) eine ausreichende Begegnungsbreite vorhanden ist, ausgenommen an kurzen Engstellen; bei Linienbusverkehr oder bei stärkerem Verkehr mit Lastkraftwagen muss diese mindestens 3,5 m betragen,**
- b) die Verkehrsführung im Streckenverlauf sowie an Kreuzungen und Einmündungen übersichtlich ist,**
- c) für den Radverkehr dort, wo es orts- und verkehrsbezogen erforderlich ist, ein Schutzraum angelegt wird.**

Bei der Begegnungsbreite im Sinne von Satz 1 Buchstabe a handelt es sich um den unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten tatsächlich beim Begegnen der am Verkehr Teilnehmenden zur Verfügung stehenden Raum.

Bordsteinabsenkungen / Furten

RASt & StVO:

- Bordsteine an Querungsstellen sollten auf 0 bis 3 Zentimeter abgesenkt werden ([RASt 2006, 6.1.6.2](#)).
- Die Zerteilung einer Querungsstelle in einen auf Fahrbahnniveau abgesenkten und einen ausreichend ertastbaren Teil mit 6 cm Bordhöhe ist zulässig.
- VwV StVO 2021 zu StVO §9 Abs. 2:
 - „Im Fall von Radverkehrsanlagen im Zuge von Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) und an Kreuzungen oder Einmündungen mit vorfahrtgebendem Zeichen 301 sind Radwegefurten stets zu markieren.“
 - „Die Sätze 1 und 2 kommen inhaltlich auch zur Anwendung, wenn im Zuge einer Vorfahrtstraße ein Gehweg zur Benutzung durch den Radverkehr freigegeben ist.“
- Siehe auch Fuss eV zu [Barrierefreiheit von Gehwegen](#)

Übergang zwischen Seitenraum und Fahrbahn

ERA 2010 - 11.1.6 Übergang zwischen Seitenraum und Fahrbahn

- Der Übergang zwischen Seitenraum und Fahrbahn bzw. umgekehrt ist so auszubilden, dass er mit Fahrrädern stoßfrei in direkter Führung und ohne Verschwenkungen erreicht bzw. verlassen werden kann.
- Die bauliche Ausführung unterscheidet sich danach, ob eine vom Fußgängerverkehr getrennte (Radweg) oder gemeinsam mit diesem genutzte Fläche (gemeinsamer Geh- und Rad[1]weg, Gehweg/Radfahrer frei) erreicht bzw. verlassen wird.
- Regellösung für die Überwindung des Höhenunterschiedes zwischen Radweg und Fahrbahn ist eine Rampe mit 4 bis 6% Längsneigung (vgl. Bild 85), das heißt mindestens 2,00 m Länge.
- Sie hat wenigstens die Breite des Radweges, bezieht aber in der Regel den Sicherheitstrennstreifen mit ein. Die Abgrenzung zum Gehweg mittels des Begrenzungstreifens wird durch den sich entwickelnden Bord fortgesetzt.
- Überquert ein Radweg Straßen ohne Radverkehrsanlagen, sollte der abgesetzte Radwegbereich jeweils in die einmündende Straße ausgerundet werden ...

Übergänge bei gemeinsamer Führung

1. Gemeinsame Überquerungsstellen (Regelfall)

DIN 18040-3 Ziffer 5.1.2.2.2

Eine gemeinsame Überquerungsstelle weist folgende Elemente auf:

- a) einen in ganzer Überquerungsstellenbreite auf 3 cm abgesenkten Bord, der mit einer Ausrundung der Bordkante von $r = 20$ mm versehen sein sollte, zur Berücksichtigung der Belange sowohl von Rollstuhl- und Rollatornutzern als auch blinden Menschen;
- b) die visuell kontrastreiche Gestaltung des abgesenkten Bordes zur Fahrbahn für sehbehinderte Menschen;
- c) die eindeutige Auffindbarkeit des Bordes für blinde und sehbehinderte Menschen (diese ist gewährleistet bei einer Kombination von Auffindestreifen und Richtungsfeld nach DIN 32984).

Getrennte Überquerungsstellen (Ausnahme)

2. Getrennte Überquerungsstellen (Ausnahme)

DIN 18040-3 Ziffer 5.1.2.2.1

Eine getrennte Überquerungsstelle weist folgende Elemente auf:

- a) Einen Bord mit einer Bordhöhe von mindestens 6 cm für blinde und sehbehinderte Menschen. Dieser Bord muss eindeutig auffindbar sowie visuell kontrastierend zur Fahrbahn ausgebildet sein. Die eindeutige Auffindbarkeit des Bordes für blinde und sehbehinderte Menschen ist bei einer Kombination von Auffindestreifen und Richtungsfeld nach DIN 32984 gewährleistet.
- b) Einen auf Fahrbahnniveau abgesenkten Bord für Rollstuhl- und Rollatornutzer (Nullabsenkung). Dieser Bord muss taktil und visuell mit einem Sperrfeld nach DIN 32984 gesichert und in der Regel auf eine Breite von 1,00 m begrenzt werden.

Für Bordabsenkungen bis auf Fahrbahnniveau, die breiter sind als 1,00 m, sind weitergehende Sicherheitsmaßnahmen erforderlich, um ein ungewolltes Verlassen des Gehweges im Bereich des auf Fahrbahnniveau abgesenkten Bordes zu verhindern.

Fahrradanhänger

Rechtliche Vorgaben zu den Maßen eines Fahrradanhängers

Laut **§ 63** der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO): **Vorschriften** über Abmessungen, Achslast, Gesamtgewicht und Bereifung von Kraftfahrzeugen und deren Anhängern (§§ 32, 34, 36 Absatz 1) **sind für alle anderen Straßenfahrzeuge gültig.**

§32 StVZO Absatz (9):

(9) Abweichend von den Absätzen 1 bis 8 dürfen Kraftfahrzeuge nach § 30a Absatz 3 folgende Maße nicht überschreiten:

1. Breite: b) bei zweirädrigen Kleinkrafträdern und Fahrrädern mit Hilfsmotor 1,00 m,
2. Höhe: 2,50 m,
3. Länge: 4,00 m.

„**Merkblatt für das Mitführen von Anhängern hinter Fahrrädern**“ (Nov. 1999):

Fahrradanhänger dürfen max. die Länge von 2 Metern besitzen.

Spezialanhänger zum Transport von Sportgeräten **bilden eine Ausnahme**, diese dürfen eine **Länge von 4 Metern** aufweisen.

Vielen Dank!

HANDREICHUNG FÜR RADVERKEHRSBEAUFTRAGTE

Überzeugend argumentieren,

1. RADFAHREN IST GEFÄHRLICH
2. RADFAHRER HALTEN SICH OHNEHIN NICHT AN VERKEHRSREGELN
3. TEMPO 30 GEHT NICHT WEGEN DER LEISTUNGSFÄHIGKEIT
4. SCHUTZSTREIFEN KONTRA PARKPLÄTZE
5. WO KEINER RADELT, BAUEN WIR KEINEN RADWEG
6. ES IST ZU HÜGELIG ZUM RADFAHREN
7. DER GESETZLICHE RAHMEN LÄSST ES NICHT ZU
8. RADFAHRER GEFÄHRDEN FUßGÄNGER
9. RADFAHRER BEHINDERN BUSSE
10. DAFÜR BEKOMMEN WIR KEINE MEHRHEIT IM GEMEINDERAT

Mehr dazu in der ADFC Cloud Ordner „20211119 AK Radverkehrsförderung“