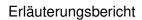


Stadt Strausberg

Rahmenkonzept zum Radverkehr 2019







Stadt Strausberg

Rahmenkonzept zum Radverkehr 2019

Erläuterungsbericht

Auftraggeber: Stadt Strausberg

Fachbereich Technische Dienste Fachgruppe Tiefbau/ Grünflächen

Auftragnehmer: Planungsgemeinschaft Verkehr

PGV-Alrutz GbR Adelheidstraße 9b D - 30171 Hannover Telefon 0511 220601-80 Telefax 0511 220601-990 E-Mail info@pgv-alrutz.de

www.pgv-alrutz.de

Bearbeitung: Dipl. Ing. Heike Prahlow

Dipl. Geogr. Stefanie Busek

Hannover, im November 2019

(Ergänzungen im März 2021, siehe Kap. 10)

Inhalt

PGV-Alrutz

1	Ausgangslage und Zielsetzung		
2	Gründe zur Förderung des Radverkehrs		
3	Derzeitige Situation des Radverkehrs in Strausberg	g	
3.1	Konzeptionelle Grundlagen und Akteure	ç	
3.2	Überblick Status Quo zur Infrastruktur	11	
3.3	Unfallbetrachtung	17	
3.4	Radverkehrszählungen	25	
3.4.1	Durchführung der Zählungen		
3.4.2	Ergebnisse der Zählungen	27	
3.4.3	Einzelergebnisse	30	
3.4.4	Hinweise zum Hochrechnungsverfahren für Kurzzeitzählungen des Radverkehrs.	32	
3.5	Befragung von Radfahrenden		
4	Netzkonzeption	39	
4.1	Grundsätze und Vorgehen	39	
4.2	Struktur des Radverkehrsnetzes	42	
5	Maßnahmenkonzeption und Umsetzungsstrategie	44	
5.1	Aussagen der aktuellen Richtlinien zur Führung des Radverkehrs	44	
5.1.1	Entwicklungen in der StVO	45	
5.1.2	Führung des Radverkehrs auf Hauptverkehrsstraßen	46	
5.1.3	Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten	62	
5.1.4	Führung des Radverkehrs in Erschließungsstraßen	67	
5.2	Grundsätze der Maßnahmenkonzeption für Strausberg	73	
5.3	Generelle Handlungsschwerpunkte und Lösungsansätze für Strausb		
5.3.1	Infrastrukturmängel an Radwegen		
5.3.2	Unzureichende Berücksichtigung des Radverkehrs an Knotenpunkten		
5.3.3	Poller, Hindernis		
5.3.4	Barrierefreiheit		
5.4	Gesamtübersicht Handlungsbedarf inkl. Kosten		



6	Weitere Handlungsfelder	91
6.1	Fahrradparken (inkl. Bike+Ride)	91
6.1.1	Anforderungen an Fahrradparkanlagen	91
6.1.2	Bestand und Empfehlungen zum Fahrradparken in Strausberg	96
6.1.3	Zusammenfassung Fahrradparken und weitergehende Empfehlungen	112
6.2	Wegweisung	
6.3	Öffentlichkeitsarbeit und Serviceleistungen	119
6.3.1	Generelle Aspekte	119
6.3.2	Bisherige Aktivitäten in Strausberg	121
6.3.3	Handlungsempfehlungen für Strausberg	123
7	Umsetzungsstrategie	134
8	Fazit	138
9	Anhang	140
9.1	Erhebungsbogen Radverkehrszählung	140
9.2	Fragebogen Radfahrer-Befragung	141
9.3	Protokolle Radkonferenzen	143
9.3.1	Protokoll Radkonferenz am 22.02.2018	143
9.3.2	Protokoll Radkonferenz am 31.05.2018	146
9.3.3	Protokoll Radkonferenz am 15.10.2018	150
9.4	Übersichtspläne	153
9.4.1	Netzkonzeption	153
9.4.2	Handlungsbedarf Wegeinfrastruktur	154
9.4.3	Übersicht Fahrradparken (Bestand)	155
10	Anlage: Hinweise zur Überarbeitung nach Auswertung Bürgerbe	
10.1	Änderungen und weitere Erläuterungen	
10.2	Tabellarische Zusammenstellung der eingegangenen Hinweise	
11	Anlage: Maßnahmenblätter Wegeinfrastruktur	175



1 Ausgangslage und Zielsetzung

PGV-Alrutz

Die vorliegende Gesamtkonzeption für den Radverkehr in der Stadt Strausberg dient in erster Linie dem Ziel, den Radverkehr weiter zu fördern und den Anteil Radfahrender sowie die Sicherheit und Attraktivität zum Radfahren zu erhöhen. Ein Schwerpunkt liegt dabei auf dem Ausbau einer anforderungsgerechten Infrastruktur zum Radfahren im Stadtgebiet. Einbezogen werden sollen neben den wichtigen innerörtlichen Radverbindungen auch die überregionalen Radwege und Radrouten. Neben der Wegeinfrastruktur werden auch weitere Themenfelder zur Verbesserung des Fahrradklimas betrachtet.

Für das Stadtgebiet liegen bereits ein Maßnahme- und Durchführungskonzept (MDK) Radwege aus dem Jahr 2000 und ein dazugehöriger Maßnahmenplan aus dem Jahr 2008 vor. Damit wurde die Schaffung einer zentralen innerstädtischen Nord-Süd-Achse für den Radverkehr vorangetrieben. Diese bereits vorhandenen Überlegungen wurden im Rahmen der Konzepterstellung geprüft und konkretisiert. In die Erarbeitung des Radnutzungskonzeptes wurden insbesondere bei der Netzkonzeption und der Abstimmung zum Handlungsbedarf neben der Verwaltung auch weitere Akteure zum Radverkehr eingebunden.

Dem Radnutzungskonzept liegen folgende Zielsetzung und Aufgabenstellung zugrunde:

- Die bestehende Situation unter dem Aspekt der angestrebten F\u00f6rderung und Sicherung des Radverkehrs und auf Basis der bereits vorhandenen Achsen und Ma\u00dBnahmen bewerten.
- Die vorhandenen Netzstrukturen für den Radverkehr (hauptsächlich die Nord-Süd-Achse) einer Plausibilitätsprüfung unterziehen und zu einem den zukünftigen Anforderungen und Entwicklungen entsprechenden gesamtstädtischen Radverkehrsnetz für den Alltags- und Freizeitradverkehr weiterentwickeln.
- Der Handlungsbedarf zur Verbesserung der Situation und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit des Radverkehrs unter Berücksichtigung des aktuellen Erkenntnisstandes (aktuelle Regelwerke, StVO) und der zunehmenden Nutzung von Pedelecs aufzeigen.
- Weitere Akteure an der Konzepterstellung beteiligen und für Strausberg geeignete Vorschläge für die Öffentlichkeitsarbeit und für Serviceangebote benennen.



Mit der Handlungsstrategie zur Förderung des Radverkehrs soll

- eine Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung der Stadt Strausberg in Hinblick auf die Erstellung von Investitionsprogrammen und die Bereitstellung von Haushaltsmitteln gegeben werden und
- die Einordnung der Maßnahmen in den Gesamtrahmen der verkehrsplanerischen städtebaulichen Aktivitäten der Stadt ermöglicht werden.

Das Konzept wurde in enger Abstimmung mit dem Auftraggeber entwickelt, mit weiteren Akteuren vor Ort diskutiert sowie im politischen Raum vorgestellt.



PGV-Alrutz

2 Gründe zur Förderung des Radverkehrs

Die verstärkte Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel bietet neben den klimatischen Aspekten eines umweltschonenden städtischen Verkehrs auch soziale, wirtschaftliche und gesundheitsbezogene Vorteile. Mit einer konsequenten systematischen Radverkehrsförderung können diese positiven Effekte insbesondere dann greifen, wenn es gelingt, im Stadtverkehr vermeidbare Pkw-Fahrten durch Radfahrten zu ersetzen. Die Vorteile einer Fahrradförderung werden auch im Nationalen Radverkehrsplan 2020 der Bundesregierung eingehend dargelegt.

Das Fahrrad eröffnet allen Bevölkerungsgruppen fast jeden Alters eine eigenständige Mobilität

- Fast jeder kann das Fahrrad als preisgünstiges, individuell und zeitlich flexibles Verkehrsmittel nutzen. In einer fahrradfreundlichen Verkehrsumwelt können sich auch Kinder, Jugendliche und ältere Menschen auf dem Fahrrad leichter und sicherer bewegen. Sie sind in geringerem Maß darauf angewiesen, sich von anderen mit dem Auto fahren zu lassen.
- Vor allem auch in Bezug auf den anstehenden demografischen Wandel ist der Radverkehr ein wichtiger Baustein bei der Sicherung der Mobilität und damit der Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Es werden zunehmend mehr rüstige Seniorinnen und Senioren - auch aus Gründen der Gesundheitsförderung – mehr Wege mit dem Rad zurücklegen, und dabei verstärkt auch Pedelecs nutzen. Die starke Zunahme der Pedelecnutzung im gesamten Bundesgebiet zeigt, dass diese Entwicklung schon in hohem Maße greift.
- Die Etablierung von Pedelecs bedeutet jedoch auch durchaus mehr Komfortanspruch auf zügiges Fahren und damit hohe Anforderungen an sichere Radverkehrsführungen bzw. attraktive Routen abseits von Hauptverkehrsstraßen (z. B. Fahrradstraßen) sowie an Abstellanlagen.

Das Fahrrad bietet die kosteneffizienteste Form der Mobilität in den Städten und sichert die Funktionsfähigkeit des notwendigen Wirtschaftsverkehrs

Derzeit enden 40 % aller Fahrten im motorisierten Individualverkehr nach spätestens 5 Kilometern¹. Vor allem diese Strecken bieten sich für die Fahrradnutzung an, so finden 90 % der Fahrten mit dem Rad derzeit in diesem Bereich statt. Ergebnisse der Studie "Mobilität in Deutschland" (2017) zeigen jedoch, dass die Länge der Wege, die mit dem Fahrrad gefahren wird, im Durchschnitt immer weiter anwächst. Durch die zunehmende Bedeutung von Pedelecs ist ein weiteres Wachstum der zurückgelegten Wegelängen zu erwarten. Mit zusätzlichen Reisezeitgewinnen durch den Ausbau der Radinfrastruktur und Radschnellverbindungen kann dieses Potenzial deutlich erweitert werden. Weitere

PGV

¹ Nationaler Radverkehrsplan 2020 (S. 9)

Entfernungsbereiche können besonders auch durch eine gute Verknüpfung von Rad und ÖPNV erschlossen werden.

- Durch intensive Radverkehrsförderung können die Mobilitätsanforderungen vor allem im Kurzstreckenbereich bis etwa 5 km kostengünstig ausgebaut werden. Die Investitionskosten für Radverkehrsanlagen bzw. zur Herrichtung durchgängiger Radrouten und deren Pflege sind im Vergleich zu den Wegekosten anderer Verkehrsarten - wie z. B. Kfz - in Bezug auf die Fahrleistung ausgesprochen günstig. Maßnahmen zur Erhöhung der Fahrradnutzung sind häufig relativ schnell realisierbar, sofern der vorhandene Verkehrsraum das Flächenpotenzial bietet oder eine Nutzungsänderung zulässt.
- Eine Verlagerung des Anteils von Pkw-Kurzstreckenfahrten auf den Radverkehr entlastet nicht nur die Straßen, sondern auch den Parkraum in der Innenstadt. Außerdem können Kosten für den Ausbau und die Unterhaltung der Kfz-Infrastruktur in erheblichem Ausmaß eingespart werden. Insbesondere eine Reduktion des Kfz-Verkehrs in der Spitzenzeit kann Ausbaunotwendigkeiten an Knotenpunkten oder die Signalisierung eines Knotens vermeidbar machen. Auch durch die Vermeidung sonst erforderlicher Kapazitätserhöhungen für Pkw-Stellplatzanlagen können die Städte Einsparungen erzielen.

Das Fahrrad ist das ideale städtische Verkehrsmittel

- Der Radverkehr benötigt zum Fahren und Parken im Vergleich zum Autoverkehr nur wenig Platz. So können auf der Fläche eines einzelnen Pkw-Stellplatzes 8 bis 10 Räder (4-5 Anlehnbügel) abgestellt werden.
- Radfahrende tragen zur Belebung des Stadtbildes und zur Steigerung der sozialen Kontrolle bei, denn sie sind für andere "sichtbare" Verkehrsteilnehmende.
 Fahrräder spielen immer mehr auch als Statussymbole und als Ausdruck urbaner Lebensstile eine Rolle.
- Radfahren spart dem Nutzenden Zeit und Geld. Es ist individuell und zeitlich flexibel. Im innerstädtischen Verkehr bis etwa 4 km ist das Fahrrad dem Auto von Haus zu Haus zeitmäßig oft überlegen.
- Das Fahrrad ist ein Verkehrsmittel für alle Jahreszeiten und auch für unterschiedliche Witterungsbedingungen. Selbst im Winter nimmt der Alltagsradverkehr entgegen verbreiteten Einschätzungen - nur geringfügig gegenüber durchschnittlichen Sommermonaten ab.
- Durch die seit einigen Jahren zu verzeichnenden positiven Entwicklungen im Bereich der Elektromobilität bei Fahrrädern sind Pedelecs auch immer mehr, nicht nur in topografisch bewegten Regionen oder für längere Fahrten (z. B. zum Arbeitsplatz), anzutreffen.



Das Fahrrad ist ein Wirtschaftsfaktor

- Das Fahrrad ist ein nicht zu unterschätzender Wirtschaftsfaktor, der zur Stabilisierung und Förderung lokaler und regionaler Wirtschaftsstrukturen beiträgt. Dieses Potenzial ist bei weitem noch nicht ausgeschöpft.
- Derzeit zeichnet sich in der Gesellschaft ein Wandel bezüglich der bevorzugten Mobilitätsformen ab. Insbesondere jüngere Personen bewegen sich zunehmend multimodal durch die Städte, der Führerscheinbesitz nimmt ab und Fahrradfahren liegt zunehmend im Trend. Die gestiegene Wertschätzung des Fahrrades in der Gesellschaft zeigt sich auch an den steigenden Ausgaben für dieses Verkehrsmittel. So investierten die Menschen in Deutschland 2017 durchschnittlich 681 Euro in ihr neues Fahrrad². Vor allem die E-Bike-Verkäufe (in 95 % Pedelecs) legen weiterhin zu. Beispielsweise wurden 2017 in Deutschland über 340.000 E-Bikes produziert.³ Der Bestand an Fahrrädern insgesamt (inkl. E-Bikes) in Deutschland betrug 2017 ca. 72 Mio. Stück, davon waren 3 Mio. E-Bikes.⁴
- Radfahrende stärken den innerstädtischen Einzelhandel. In dem Projekt "Einkaufen mit dem Fahrrad" in Kiel wurde aufgezeigt, dass die Rad fahrende Kundschaft eher vor Ort einkauft und damit die gewachsenen Einzelhandels-Standorte stärkt. Sie entscheiden sich in der Regel bewusst für das Einkaufen mit dem Fahrrad, kommen häufiger in die Geschäfte und geben auch mehr Geld aus. Durch die zunehmende Verbreitung von Lastenrädern und Anhängern auch im Zusammenhang mit Elektromobilität und damit die Vereinfachung des Lastentransportes ist eine Steigerung des Einkaufsverkehrs mit dem Fahrrad zu erwarten. Dieses Potenzial wird durch den Einzelhandel und Stadtmarketinggesellschaften bislang allerdings häufig unterschätzt.
- Bike+Ride-Plätze erweitern den Einzugsbereich von Bussen und Bahnen im Vergleich zu einem fußläufigen Einzugsbereich. Im Vergleich zum Park+Ride für Pkw-Nutzende liegen die Investitionskosten für die Fahrradabstellbereiche deutlich niedriger.
- Der Fahrradtourismus gewinnt weiter an Bedeutung und hat sich in vielen Regionen als wichtiger Wirtschaftsfaktor erwiesen. Fast 2 Millionen Deutsche unternehmen jährlich eine mehrtägige Urlaubsreise mit dem Rad. Im Inlandsurlaub nutzt etwa die Hälfte der Deutschen das Fahrrad vor Ort. Seit bekannt ist, dass

Statistisches Bundesamt 2017: Laufende Wirtschaftsrechnungen. Ausstattung privater Haushalte mit ausgewählten Gebrauchsgütern, Fachserie 15, Reihe 2



Borgstedt, S.; Hecht, J.; Jurczok, F., 2017: Fahrrad-Monitor Deutschland 2017. Ergebnisse einer repräsentativen Online-Befragung. Sinus Markt- und Sozialforschung GmbH, Heidelberg https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/fahrradmonitor-2017-ergebnisse.pdf? blob=publicationFile (Zugriff: 12.01.2018)

Weirad Industrieverband (ZIV) 2017: Zahlen - Daten-Fakten zum Fahrradmarkt in Deutschland. 1. Halbjahr 2014-2017
http://www.ziv-zweirad.de/fileadmin/redakteure/Downloads/Marktdaten/PK-EB-2017 ZIV-Statistik 29.08.2017 Presse.pdf (Zugriff: 12.01.2018)

Fahrradtouristen im Schnitt mehr Geld vor Ort ausgeben als Autoreisende, und in manchen Regionen ein erheblicher Teil der Übernachtungen (z. B. ein Drittel im Münsterland) auf Fahrradtouristen entfällt, werden diese zunehmend umworben.

Regelmäßiges Radfahren ist gesund

- Regelmäßiges Radfahren beugt Erkrankungen des Herz-Kreislaufsystems vor und trägt zur Vermeidung von Übergewicht sowie zur Stärkung des Immunsystems bei. Nach Angaben der Weltgesundheitsorganisation (WHO) kann schon eine halbe Stunde täglichen Radfahrens, sei es auf dem Weg zur Arbeit, zum Einkauf oder in der Freizeit, den Blutdruck senken, psychischen Stress abbauen und das Risiko von Herz-Kreislauf-Erkrankungen verringern. Radfahren verbessert die funktionelle Leistungsfähigkeit des Organismus und schont die Gelenke.
- Kinder, die das Fahrrad regelmäßig zum Spiel und zur Fortbewegung nutzen, entwickeln besser als häufig mit dem Pkw gefahrene Kinder Motorik, Konzentrationsvermögen sowie den Gleichgewichts- und Orientierungssinn.
- Eine verbesserte Gesundheit und ein höheres subjektives Wohlbefinden kommen auch den Unternehmen zugute. In Betrieben, die die Fahrradnutzung auf dem Arbeitsweg unterstützen, sank die Zahl der Krankheitstage der Mitarbeitenden, die statt mit dem Kfz mit dem Rad zur Arbeit kamen, um die Hälfte. Dementsprechend reduzierten sich auch die Krankheitskosten für Betriebe und Krankenkassen. Durch regelmäßiges Radfahren werden durch die positiven Gesundheitseffekte zusätzlich die gesellschaftlichen Kosten minimiert. Dies wurde in Studien in Norwegen und Finnland belegt.

Radfahren ist ein erheblicher Beitrag zum Umweltschutz

- Radfahren ist leise, verbraucht keine fossile Energie und belastet Stadt und Umwelt nicht mit Schadstoffen. Es ist neben dem zu Fuß gehen die stadtverträglichste Fortbewegung. Damit trägt es zur Verbesserung der Lebensqualität sowie zur Erreichung der Reduktionsziele bei Schadstoffen bei. Im Nationalen Radverkehrsplan werden anhand von Modellrechnungen die erheblichen Beiträge einer verstärkten Fahrradnutzung zur Minderung der Kfz-bedingten Schadstoffemissionen aufgezeigt.
- Würden beispielsweise die Hälfte aller Pkw-Fahrten unter fünf Kilometer mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, würde dies eine bundesweite Ersparnis von jährlich 4,5 Mio. Tonnen CO₂ bedeuten. Dieser Wert entspricht etwa der jährlichen CO₂-Emission aller Privathaushalte in Berlin.



PGV-Alrutz

3 Derzeitige Situation des Radverkehrs in Strausberg

Die Stadt Strausberg ist durch ihren bandstadtartigen Charakter der Siedlungs- und Stadtstruktur geprägt. Eine wichtige Verkehrsführung in Süd-Nord-Richtung erstreckt sich von der Vorstadt im Süden, über den Bereich Hegermühle, Altstadt bis zum Stadtgebiet Nord mit einer Länge von ca. 10 km. Das im Nordwesten an das Siedlungsgebiet angrenzende Strausberger Wald- und Seengebiet und die größtenteils ebene Topographie im Stadtgebiet bieten ideale Voraussetzungen für eine hohe Fahrradnutzung. Trotz relativ hoher Kfz-Verkehrsdichte, insbesondere auf der zentralen Nord-Süd-Achse und einer damit einhergehenden subjektiv empfundenen Unsicherheit auf dem Fahrrad, lässt sich ein Umdenken bei der Verkehrsmittelwahl in Strausberg ausmachen.

Zur Steigerung des Radverkehrsanteils in der Stadt, der derzeit bei ca. 11 %⁵ vom Gesamtverkehr der Wohnbevölkerung liegt, ist insbesondere eine ganzheitliche und funktionierende Radwegeinfrastruktur sowie die weitere Verbesserung des Fahrradklimas nötig.

3.1 Konzeptionelle Grundlagen und Akteure

Der Radverkehr findet bereits in mehreren Konzepten der Stadt Strausberg Berücksichtigung. Hieraus konnten erste Ideen zur Führung des Radverkehrs in Strausberg und zur Netzkonzeption gewonnen werden. Auch vermittelten sie Informationen über bereits diskutierte und zum Teil schon geprüfte und bewertete Konflikte, so dass diese in das Radnutzungskonzept einfließen konnten.

- Aus dem Jahr 2000 liegen für Strausberg ein Maßnahme- und Durchführungskonzept (MDK) Radwege und ein dazugehöriger Maßnahmenplan aus dem Jahr 2008 (welcher bis 2016 fortgeschrieben wurde) vor, mit denen die Schaffung einer innerstädtischen Nord-Süd-Achse für den Radverkehr vorangetrieben wurde. Das Konzept stellt eine Zusammenstellung aller vorgesehenen Einzelvorhaben der Stadt dar. Dieser Maßnahmenplan enthält eine tabellarische Übersicht über fertiggestellte und geplante Maßnahmen an der Nord-Süd-Hauptachse. Für jede einzelne Maßnahme werden der zeitliche Ablauf der Planung, Bau und Fertigstellung sowie die dazugehörigen Kosten dokumentiert. Es handelt sich dabei überwiegend um den Bau neuer Geh-Radwege, nur vereinzelt werden auch Markierungsmaßnahmen wie Schutzstreifen thematisiert.
- Im Integrierten Entwicklungskonzept (IEK) Aktives Stadtzentrum Strausberg⁶ wird das Thema Fahrradverkehr als Voraussetzung für eine lebendige Innenstadt thematisiert.



⁵ http://www.epomm.eu/tems/result_city.phtml?city=121&map=1 und Strausberger Nachhaltigkeits-bericht 2015/2016

⁶ Arbeitsstand: 31.07.2017

- Im Integrierten Stadtentwicklungskonzept der Stadt Strausberg (INSEK)
 aus dem Jahr 2017 wird als Handlungsbedarf u. a. die Entwicklung eines touristischen und für den Alltagsradverkehr nutzbaren Radverkehrsnetzes aufgezeigt.
- Ein Schwerpunkt des Integrierten Klimaschutzkonzeptes für die Stadt Strausberg aus dem Jahr 2010 ist neben der Energieeinsparung und dem Umstieg auf erneuerbare Energien auch die Reduktion der klimawirksamen Gase wie CO₂. Diese kann unter anderem durch den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf das Fahrrad erfolgen, womit diesem Verkehrsmittel eine bedeutende Stellung eingeräumt wird.
- Der Strausberger Nachhaltigkeitsbericht aus dem Jahr 2015/2016 deckt als umfassendes Konzept mit den Themen Stadtentwicklung und Wohnen, Energie und Klimaschutz, Wirtschaft/ Arbeit/ Technologie und Innovation, Mobilität, Soziales/ Bildung/ Kultur und Sport, Erholung und Tourismus, Natur- und Landschaftsschutz und Interkommunale Kooperation/ Städtepartnerschaften alle Bereiche des Lebens ab.

Das Thema Radverkehr ist in Strausberg verwaltungsintern im Fachbereich Technische Dienste, Fachgruppe Tiefbau/ Grünflächen angesiedelt. Darüber hinaus gibt es eine Ortsgruppe des ADFC, die sich im November 2015 gründete und die zur Erarbeitung eines Radkonzeptes bereits anregte. Im Rahmen des Radnutzungskonzeptes wurde ein Arbeitskreis gegründet, der sich innerhalb der insgesamt drei durchgeführten Radkonferenzen traf. Dieser bestand neben den Akteuren aus der Verwaltung, aus der Ortsgruppe Strausberg des ADFC, Polizei, aus den verschiedenen Ortsbeiräten (Agendabeirat, Behinderten-, Seniorenbeirat), Touristikverband sowie dem Kinder- und Jugendparlament.

Die Stadt Strausberg selbst ist kein Mitglied der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen des Landes Brandenburg (AGFK BB), jedoch der Landkreis Märkisch Oderland, dem Strausberg angehört.

Die Stadt Strausberg beteiligte sich im Jahr 2016 am Fahrradklimatest, bei dem die Fahrradfreundlichkeit von Städten und Gemeinden gemessen wird. In der Gesamtbewertung ergab sich die Note 3,8. Besonders positiv wurden folgende Aspekte bewertet:

- alle fahren Fahrrad,
- viele Einbahnstraßen sind für Radfahrende geöffnet und
- gute Erreichbarkeit des Stadtzentrums.

Demgegenüber stehen eher negative Bewertungen zum fehlenden Angebot öffentlicher Leihfahrräder, schlechte Führung an Baustellen sowie wenig Werbung für das Radfahren. Im Vergleich zu ähnlichen Städten wurden weiterhin das Fahren im



Mischverkehr mit dem Kfz, Fahrraddiebstahl sowie Konflikte mit zu Fuß Gehenden negativ bewertet.

3.2 Überblick Status Quo zur Infrastruktur

Der Radverkehr wird im Stadtgebiet hauptsächlich auf baulichen Radwegen, häufig in unzureichender Breite, gemeinsam mit dem Fußverkehr bzw. im Zweirichtungsradverkehr geführt. Häufig fehlen Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn oder zu parkenden Kfz. Auf einzelnen wichtigen Strecken fehlt eine Radverkehrsanlage gänzlich, z. B. Garzauer Straße (östlich Ernst-Thälmann-Straße). Im Zuge der zentralen Nord-Süd-Achse wechselt die Art der Radverkehrsanlagen mehrfach. Zum Teil sind nur einseitige Radverkehrsanlagen vorhanden, die in weiten Teilen auch für den Zweirichtungsradverkehr benutzungspflichtig ist. Punktuelle Einschränkungen erfährt der Radverkehr darüber hinaus durch Belagsschäden oder Poller mit zu geringer Durchlassbreite.

Auch aus den Reihen des projektbegleitenden Arbeitskreises werden vor allem die fehlenden Radverkehrsanlagen im Stadtgebiet, sowie die schlechte bauliche Ausstattung vorhandener Radverkehrsanlagen wie Breite, Sicherung an Grundstückszufahrten, unzureichende Bordabsenkung etc. kritisiert.

In den Wohngebieten bzw. außerhalb der Hauptverkehrsstraße wird der Radverkehr häufig auch im Mischverkehr und oft bei Tempoanordnungen von 30 km/h geführt. Da das Verkehrsaufkommen hier nicht sehr hoch ist, stellt dies in den meisten Fällen eine gute Lösung dar.

Positiv bewertet werden u. a. auch die bereits in Gegenrichtung für den Radverkehr freigegebenen Einbahnstraßen. Hervorzuheben ist auch, dass Strausberg über eine Fahrradstraße als ein wichtiges Element der Radverkehrsführung verfügt. Allerdings entspricht die Fahrradstraße in Abschnitten nicht den entsprechenden Standards und den aktuellen Empfehlungen.

Im Bereich des Fahrradparkens sind bereits gute Ansätze im Stadtgebiet und im Zuge von Bike+Ride-Anlagen vorhanden. Der S-Bahn-Halt Strausberg Stadt wird derzeit umgebaut, in diesem Zusammenhang sind auch anforderungsgerechte Abstellplätze geplant. Insgesamt zeugen an einzelnen Standorten auch frei abgestellte Fahrräder von zu wenigen Abstellplätzen.

Die Wegweisung für den Radverkehr erfolgt in Strausberg derzeit über die Knotenpunktwegweisung des Kreises. Im Stadtgebiet sind insgesamt drei Knotenpunktstandorte vorhanden. Eine Ausweisung von innerstädtischen Zielen sowie Übersichtspläne an den Knotenpunktstandorten fehlen.

Das Fehlen von begleitenden Serviceangeboten für Radfahrende, wie z. B. ein Leihsystem, wird vom Arbeitskreis ebenfalls kritisiert.





Wriezener Straße

Gemeinsamer Geh-/Radweg in ausreichender Breite



Wriezener Straße

Baulicher Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz



Prötzeler Chaussee

Übergang von Radweg auf Fahrbahn durch Markierung





Georg-Kurtze-Straße Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben



Berliner Straße Ausweisung einer Fahrradstraße



Fahrradparken Am S-Bahn-Halt Hegermühle





FGSV-Wegweisung

einheitlich gemäß HBR Brandenburg, kombiniert mit Knotenpunktsystem und Radinformationstafeln

Abb. 3-1: Positive Beispiele für den Radverkehr Strausberg



Hegelmühlenstraße

Radverkehrsanlage in unzureichender Breite und schlecht nutzbarem Belag



Hohensteiner Chaussee

Engstelle durch fehlende Trennung des Wartebereiches für Fahrgäste und Fahrbereich für Radverkehr





Berliner Straße, Höhe Tankstelle
Gemeinsamer Geh- und Radweg mit
unzureichender Sicherung des
Zweirichtungsradverkehrs und verblasster
Markierungen an Zufahrten



Garzauer Straße
Ungesicherter Übergang Radwegende



Wriezener StraßeUnterbrechung des Radwegebelages an Grundstückszufahrten. Dadurch

Grundstückszufahrten. Dadurch unzureichende Sicherung des Radverkehrs gegenüber ein-/ausfahrendem Kfz-Verkehr





BahnhofstraßeEinseitiger Zweirichtungsradverkehr innerorts (Gehweg, Radverkehr frei)



LindenpromenadeBauliche Details (Poller)

Abb. 3-2: Negative Beispiele der Radverkehrsführung in Strausberg

Aktuelle Planungen mit Berücksichtigung des Radverkehrs

Bereits während der Projektbearbeitung wurden einzelne Maßnahmen umgesetzt bzw. weitergehend geplant:

- An der Stadtmauer zwischen Hegermühlenstraße und Josef-Zettler-Ring wurde die Radverkehrsanlage auf der Süd-Ostseite bereits in 2018 ausgebaut. Analog ist der Ausbau auf der Nord-Westseite geplant.
- Im Zuge der bis Ende 2019 andauernden Umbauarbeiten am S-Bahn-Halt Strausberg-Stadt sollen zukünftig auch 138 anforderungsgerechte Fahrradabstellplätze (davon 46 in einer Sammelschließanlage) entstehen.
- In der Phillip-Müller-Straße (aktuell wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt) werden beidseitig Schutzstreifen markiert. Die Umsetzung erfolgt derzeit und soll 2020 abgeschlossen sein.
- Die DB plant den Umbau der S-Bahnbrücke an der Garzauer Straße. Damit einhergehend ist seitens der Stadt angedacht, den nordseitigen Gehweg zu verbreitern und als gemeinsamen Geh-/Radweg auszuwiesen, sodass der Anschluss zum Außerortsradweg gewährleistet wird.



- In der Grünstraße wurde die unebene Fahrbahn wieder instand gesetzt. Der Radverkehr wird hier im Mischverkehr geführt.
- In der Garzauer Chaussee liegt die Planung für den Bau eines gemeinsamen Geh- und Radweges vor. Der Bau soll 2020 erfolgen.

Anbindung an überregionale Radrouten

Durch das Strausberger Stadtgebiet verlaufen auch touristische Radrouten bzw. deren Zubringer:

- Der Radfernweg Tour Brandenburg, der seit 2017 besteht, führt vom Südosten bis zum Nordosten der Stadt. Die Route verläuft über die Nord-Süd-Achse ab Ernst-Thälmann-Straße/ Garzauer Straße bis zur Berliner Straße, Höhe Max-Liebermann-Straße und ab dort entlang der Strausseepromenade gen Norden. Sie verläuft westlich der Altstadt, weiter über die Badstraße und Gielsdorfer Chaussee, entlang der Kleingartenanlage Erlengrund bis zum Wilkendorfer Weg. Von dort führt die Route in Richtung Norden nach Wilkendorf bzw. Richtung Süden zum Flugplatz.
- Im Süden der Stadt Strausberg verläuft in Ost-West-Richtung der Zubringer zum Europaradweg R1 (ZR1). Er führt von Petershagen/Eggersdorf kommend über die Landhausstraße, nach Norden auf der Gustav-Kurtze-Promenade, weiter nach Osten über die Garzauer Straße bis nach Rehfelde.
- Weitere touristische Radrouten bzw. Freizeitrouten im Stadtgebiet sind beispielsweise die Energieradtour, die Naturerlebnistour oder die Regionalparkroute.

3.3 Unfallbetrachtung

Bei der Betrachtung des Unfallgeschehens wurden die polizeilich gemeldeten Radverkehrsunfälle der Stadt Strausberg aus den Jahren 2014 bis 2016 zugrunde gelegt.

Unfallaufkommen

Im Betrachtungszeitraum 2014-2016 wurden im Stadtgebiet von Strausberg insgesamt 137 Unfälle mit Beteiligung von Radfahrenden polizeilich erfasst. Die jährliche Anzahl der Unfälle schwankt im 3-Jahres-Zeitraum leicht und liegt zwischen 51 (2014) und 38 bzw. 48 (2015 und 2016) polizeilich gemeldeten Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung pro Jahr (Abb. 3-3).



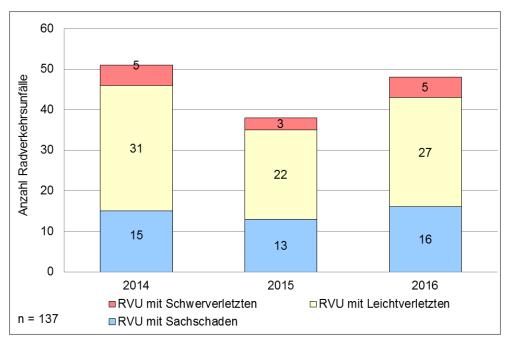


Abb. 3-3: Anzahl Radverkehrsunfälle in Strausberg nach Unfallkategorien (2014-2016)

Von den insgesamt 137 Unfällen ereignete sich keiner mit Todesfolge, jedoch insgesamt 13 mit schweren Verletzungen und 80 mit leichten Verletzungen. Bei 44 Unfällen blieb es beim Sachschaden.

Hinzuweisen ist an dieser Stelle auf die erfahrungsgemäß sehr hohe Dunkelziffer bei Radverkehrsunfällen ohne Verletzungsfolge, da gerade diese Unfälle oft nicht polizeilich gemeldet oder nicht in die Statistik aufgenommen werden. Im Vergleich mit anderen Städten werden daher nur die Unfälle mit Personenschäden berücksichtigt.

Im Betrachtungszeitraum wurden in Strausberg durchschnittlich 11,8 Radverkehrsunfälle mit Personenschaden pro Jahr und 10.000 Einwohner gemeldet. In Abb. 3-4 wird dieser Wert im Vergleich zu anderen Mittelstädten aufgezeigt. Die Auswahl der Vergleichsstädte erfolgte auf Basis vorliegender Unfalldaten in vergleichbaren Zeiträumen. In diesem Städtevergleich liegt Strausberg bezüglich des Unfallaufkommens etwa im Mittelfeld.

Aufgrund fehlender Daten zum Radverkehrsanteil in Strausberg kann das Unfallgeschehen nicht in Bezug zur Radnutzung gesetzt werden.



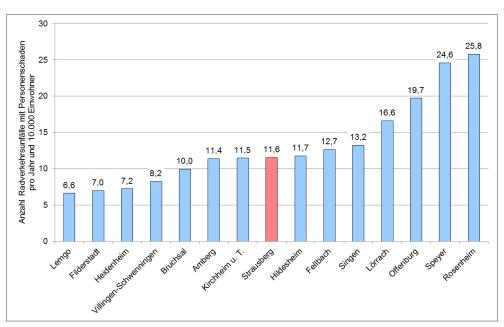


Abb. 3-4: Anzahl Radverkehrsunfälle mit Personenschaden pro Jahr und 10.000 Einwohner – Vergleich mehrere Städte

Betrachtet man ausschließlich die Anzahl der durch Radverkehrsunfälle schwer Verletzten und Getöteten, weist Strausberg im Vergleich zu den anderen betrachteten Mittelstädten ein geringeres Risiko für Radfahrende auf (Abb. 3-5).

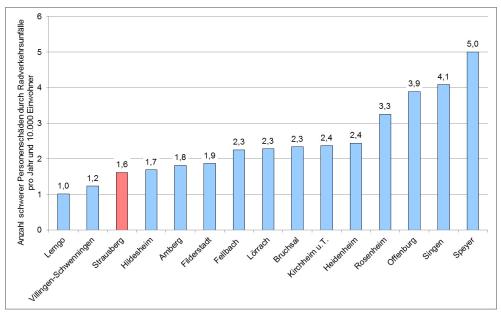


Abb. 3-5: Anzahl schwer Verunglückter und Getöteter bei Radverkehrsunfällen pro Jahr und 10.000 Einwohner – Vergleich mehrere Städte



Unfallgegner

Von den insgesamt 93 polizeilich gemeldeten Radverkehrsunfällen mit Personenschäden fanden 62 mit Pkw als Unfallgegner statt (66 %). Weitere 13 Unfälle waren Alleinunfälle Radfahrender (14 %), 9 Unfälle ereigneten sich zwischen zwei Radfahrenden (ca. 10 %), 7 Unfälle mit zu Fuß Gehenden (8 %) und 2 Unfälle mit Lkw (2 %). Diese Verteilung der Unfallgegner bei Radverkehrsunfällen mit Personenschaden entspricht in etwa der bundesweiten Aufteilung wobei in Strausberg etwas mehr Unfälle mit Pkw und anderen Radfahrenden geschehen (Abb. 3-6).

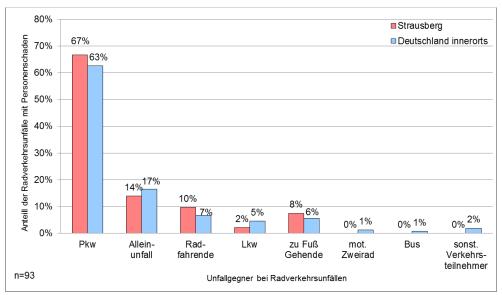


Abb. 3-6: Unfallgegner von Radfahrenden bei Radverkehrsunfällen mit Personenschaden in Strausberg (2014-2016) und Deutschland innerorts (2014)

Bei Unfällen zwischen Radfahrenden und anderen Verkehrsteilnehmenden (exklusive Alleinunfälle und Unfälle zwischen Radfahrenden) wurden bei insgesamt 34 % die Radfahrenden als Hauptunfallverursacher eingestuft. Das ist etwas seltener als bundesweit innerhalb geschlossener Ortschaften üblich, wo die Unfallschuld in 38 % der Fälle bei den Radfahrenden liegt.

Abb. 3-7 ist zu entnehmen, dass in Abhängigkeit vom Unfallgegner deutliche Unterschiede erkennbar werden, wer als Hauptverursachender des Unfalls eingestuft wurde. Während bei Unfällen mit zu Fuß Gehenden die Radfahrenden fast ausnahmslos als Hauptverursacher eingestuft wurden, liegt dieser Wert bei Unfällen mit Pkw nur bei 32 %.



■Radfahrende als Unfallbeteiligte

Abb. 3-7: Anteile der Verkehrsmittel als Unfallverursacher bei Radverkehrsunfällen mit Personenschaden in Strausberg (2014-2016).

■ Radfahrende als Hauptunfallverursacher

Unfallzeiten

n=71 (ohne Alleinunfälle und Unfälle zwischen Radfahrenden)

PGV-Alrutz

Bei der Auswertung der Unfallzeitpunkte sind bei der Tagesganglinie morgendliche Spitzen zwischen sieben und acht Uhr sowie zwischen zehn und elf Uhr und eine ausgeprägte mittägliche Spitze zwischen 13 und 15 Uhr zu erkennen (Abb. 3-8). Die Tagesganglinie für Strausberg ist insgesamt eher typisch für Städte mit Alltagsradverkehr. Die mittägliche Spitze zwischen 13 und 15 Uhr könnte darüber hinaus ein Hinweis auf ein erhöhtes Unfallaufkommen zu Schulschlusszeiten sein.

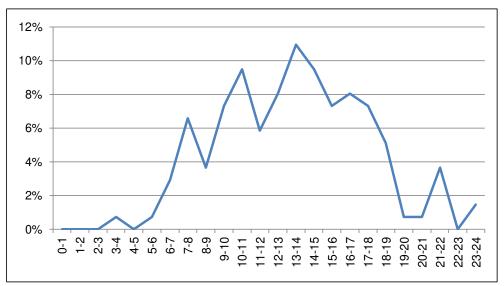


Abb. 3-8: Tagesganglinie aller Radverkehrsunfälle in Strausberg (2014-2016)

Bei der Betrachtung des jahreszeitlichen Verlaufes des Unfallgeschehens sind vor allem die Sommermonate (Mai bis September) unfallauffällig. Zum Winter hin fällt die Ganglinie wieder deutlich ab, was auf typische saisonale Schwankungen zurückzuführen ist (Abb. 3-9).



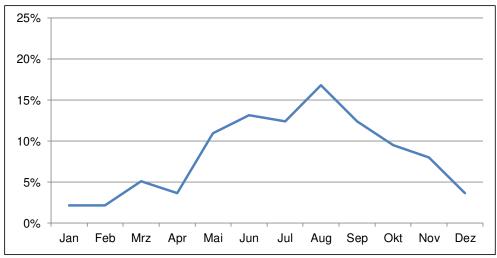


Abb. 3-9: Tagesganglinie aller Radverkehrsunfälle in Strausberg (2014-2016)

Die Wochenganglinie zeigt einen Abfall des Unfallgeschehens zum Freitag sowie einen deutlichen Anstieg der Unfälle zum Wochenende. Der Mittwoch stellt mit 38 Unfällen im Betrachtungszeitraum den unfallreichsten Tag dar. Diese Verteilung zwischen Werktagen und dem Wochenende zeigt deutlich, dass das Fahrrad in Strausberg auch im Freizeitverkehr eine große Rolle spielt (Abb. 3-10).

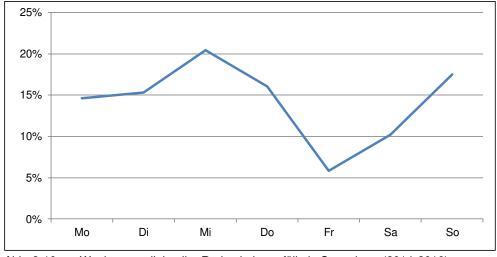


Abb. 3-10: Wochenganglinie aller Radverkehrsunfälle in Strausberg (2014-2016)

Unfalltypen

Der Unfalltyp beschreibt die Verkehrssituation (verkehrliche Konfliktsituation), die zu dem jeweiligen Unfall führte. Für Strausberg ergab die Auswertung der 137 Unfälle (inkl. Sachschadensunfälle) keine besonderen Auffälligkeiten.

Die mit Abstand häufigsten Unfalltypen sind "Vorfahrt-Unfälle" beim Einbiegen/Kreuzen sowie beim Abbiegen. Damit sind die überwiegenden Unfallorte Einmündungen, Knoten und Grundstückszufahrten, welche generell vor allem bei Unfallorten mit Radverkehrsführungen im Seitenraum prägnant sind (Abb. 3-11).



PGV-Alrutz

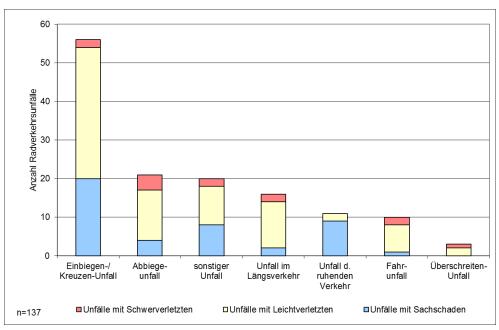


Abb. 3-11: Verteilung der Unfalltypen nach Unfallfolge in Strausberg (2014-2016)

Unfallursachen

Als häufigste konkret bezeichnete Unfallursache seitens des Verursachers werden Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren oder Einfahren verzeichnet. Insgesamt entstehen dadurch 33,8 % aller erfassten Radverkehrsunfälle. Betrachtet man nur die Unfälle, die nicht von Radfahrenden verursacht wurden, stellt dies in Strausberg bei 49,3 % der Unfälle die Unfallursache dar.

Fehler im Zusammenhang mit Vorfahrt oder Vorrang führten zu 24 % der Unfälle. Auch diese werden hauptsächlich dem Unfallgegner des Radfahrenden zugewiesen.

Unfallursachen bei von Radfahrenden verursachten Unfällen sind vor allem als "Andere Fehler beim Fahrzeugführer", Fehler bei der Straßenbenutzung (i.d.R. regelwidriges Linksfahren) sowie ebenfalls Fehler bei Knotenpunktsituationen (Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Einfahren, Ausfahren und Vorfahrt, Vorrang) verzeichnet. Eine mangelnde Verkehrstüchtigkeit der Verkehrsteilnehmenden (im Regelfall durch Alkoholkonsum) war in Strausberg bei 5,9 % der Radverkehrsunfälle die Hauptursache (Abb. 3-12).



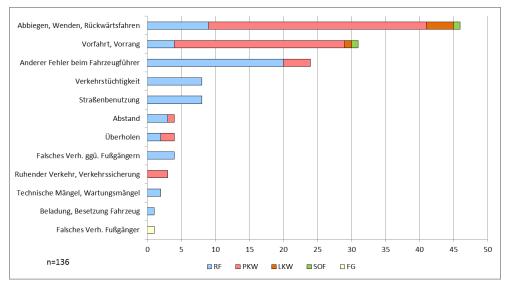


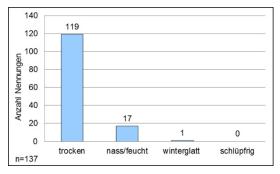
Abb. 3-12: Unfallursachen seitens des Verursachers von Radverkehrsunfällen in Strausberg (2014-2016)

Neben diesen als Hauptgrund des Unfalls festgestellten Ursachen wurden zum Teil auch noch weitere Ursachen des nicht verursachenden Verkehrsteilnehmenden (Bet.02) aufgenommen. Diese stellte bei den Radfahrenden vor allem die fehlerhafte Straßenbenutzung dar.

Auch in anderen Städten ist die fehlerhafte Straßenbenutzung, die überwiegend das Fahren auf einem linken Radweg oder auf dem Gehweg betrifft, als häufigster Fehler der Radfahrenden bekannt.

Straßenzustand und Lichtverhältnis

Bei etwa 13 % der erfassten Radverkehrsunfälle gab es Beeinträchtigungen des Straßenzustands aufgrund von Nässe oder Glätte. Der Anteil liegt bei den 13 Alleinunfällen mit 23 % etwas höher. Die meisten Radverkehrsunfälle in Strausberg ereigneten sich bei Tageslicht (86 %), 12 % bei Dunkelheit und 2 % bei Dämmerung.



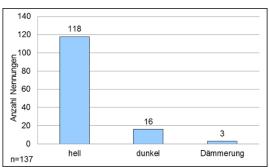


Abb. 3-13: Straßenzustand und Lichtverhältnisse bei Radverkehrsunfällen in Strausberg (2014-2016)



Dunkelziffer

Insgesamt ist bei der Analyse der polizeilich erfassten Radverkehrsunfälle zu berücksichtigen, dass insbesondere bei Radverkehrsunfällen ein sehr hoher Anteil polizeilich nicht erfasster Unfälle (Dunkelziffer) existiert, die hier nicht einbezogen werden können. Dies betrifft vor allem Alleinunfälle oder auch Unfälle zwischen Radfahrenden und nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden mit meist geringerem Sachschaden oder auch nur leichten Verletzungen.

Im Auftrag der BASt hat das Uni-Klinikum Münster erstmals eine Studie mit Ergebnissen zur Dunkelziffer bei Radverkehrsunfällen veröffentlicht. An 25 Kliniken in Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen wurden über 12 Monate mehr als 2.500 verunfallte Radfahrende anhand eines Fragebogens befragt, u. a. ob der Unfall polizeilich aufgenommen wurde. Aus den Ergebnissen lässt sich eine Dunkelziffer zwischen 58,3 und 88,2 % aller Radverkehrsunfälle ableiten, die nicht in der amtlichen Statistik auftauchen. Dabei wurden allerdings auch erhebliche Unterschiede in der polizeilichen Erfassungsquote je nach Unfallsituation festgestellt. Während Alleinunfälle zu mindestens 88,5 % nicht polizeilich erfasst wurden, wurden Unfälle mit Kfz zu 25,9 % nicht erfasst.⁷

3.4 Radverkehrszählungen

Zur Abschätzung der Größenordnung und der Verteilung des derzeitigen Radverkehrsaufkommens wurden im Mai 2018 an 4 Zählstellen jeweils vierstündige Radverkehrszählungen (13:00 bis 17:00 Uhr) durchgeführt (Abb. 3-14).

Die Auswahl der Zählstellen erfolgte in Abstimmung mit dem Auftraggeber. Sie liegen an wichtigen Verbindungen des Radverkehrs allgemein (z. B. Erreichen der Innenstadt) oder für den Schülerverkehr und gleichzeitig erkennbarem hohem Problemdruck im gesamten Verkehrsgeschehen. Neben der Anzahl der Radfahrenden wurden auch das augenscheinliche Alter (in Altersgruppen), die genutzte Verkehrsfläche sowie die gefahrene Richtung erfasst (vgl. Erhebungsbogen im Anhang). Somit können neben der Frequentierung der Zählstelle auch Aussagen über die Akzeptanz der jeweiligen Radverkehrsführung und das Fahrverhalten erfolgen.

BASt, 2016: "Verkehrssicherheit von Radfahrern – Analyse sicherheitsrelevanter Motive, Einstellungen und Verhaltensweisen"



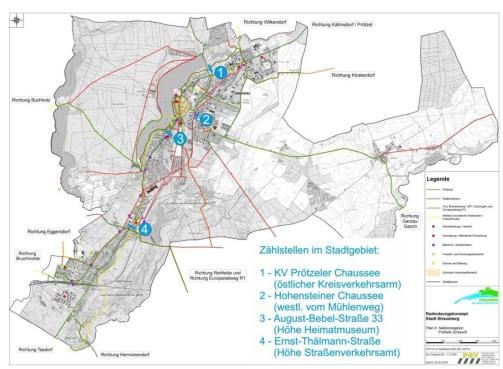


Abb. 3-14: Verteilung der Zählung im Stadtgebiet

Regelmäßige Radverkehrszählungen sind ein geeignetes Mittel, um die Entwicklung des Radverkehrs und die Intensität der Fahrradnutzung zu erheben. Im Rahmen einer kontinuierlichen Qualitätssicherung ist es sinnvoll, die Zählungen regelmäßig an den gleichen Zählstellen und im vergleichbaren Erhebungsdesign zu wiederholen (mindestens alle 3 Jahre). Hierdurch kann dann auch die Wirkung von Einzelmaßnahmen (z. B. Nutzung neuer Radrouten, Akzeptanz realisierter Maßnahmen) überprüft werden.

Aus den Ergebnissen wurden zur besseren Vergleichbarkeit von Folgezählungen bereits die täglichen und monatlichen Radverkehrsstärken mit einem Verfahren zur Hochrechnung von Kurzzeitzählungen des Radverkehrs (Schiller et al. 2011⁸) abgeleitet.

3.4.1 Durchführung der Zählungen

Die Zählungen fanden am 17.05.2018 statt. Es war ganztätig sonnig, teils leicht bewölkt. An insgesamt vier Standorten (Querschnitte) wurde jeweils in einem vierstündigen Zeitraum von 13-17 Uhr gezählt. Dieser Zeitraum deckt den Ausbildungs-, Berufs- und Einkaufsverkehr sowie den Freizeitverkehr von Erwachsenen sowie von Kindern und Jugendlichen überwiegend ab.

Schiller, C.; Zimmermann, F.; Bohle, W. (2011): Hochrechnungsmodell von Stichprobenzählungen für den Radverkehr. Excel-Tool und Bericht zu dem FE-Vorhaben 77.495 des BMVBS. Dresden.



Folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Zählstandorte und die jeweils vorherrschende Radverkehrsführung.

Nr.	Standort	Radverkehrsführung
1	Kreisverkehr Prötzeler Chaussee, östlicher Kreisverkehrsarm	beidseitig gemeinsamer Geh- und Radweg, Einrichtungsverkehr
2	Hohensteiner Chaussee	beidseitig gemeinsamer Geh- und Radweg, Einrichtungsverkehr
3	August-Bebel-Straße, Höhe Hausnummer 33	Ost: Radverkehr frei, Zweirichtungsverkehr West: getrennter Geh- und Radweg, Zweirichtungs- verkehr
4	Ernst-Thälmann-Straße	Westseitig gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr

Tab. 3-1: Radverkehrsführung am Zählstandort

3.4.2 Ergebnisse der Zählungen

Insgesamt wurden im Zählzeitraum 1.096 Radfahrende erfasst. Die einzelnen Zählstellen wurden dabei unterschiedlich stark frequentiert. An der Zählstelle August-Bebel-Straße 33 (Höhe Heimatmuseum) wurden 403 Radfahrende und damit im Betrachtungszeitraum die meisten erfasst. Die Zählstelle in der Ernst-Thälmann-Straße (Höhe Straßenverkehrsamt) wurde dagegen im Untersuchungszeitraum am wenigsten frequentiert, hier 192 Radfahrenden gezählt (Abb. 3-15).

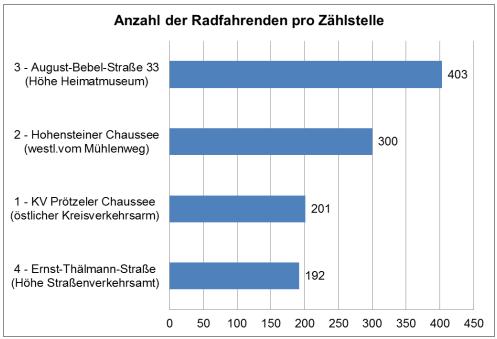


Abb. 3-15: Übersicht Anzahl der Radfahrenden pro Zählstelle.



Bei der Betrachtung des geschätzten Alters der Radfahrenden wurden insgesamt keine Auffälligkeiten festgestellt. Es wurden insbesondere ältere Erwachsene und Senioren beobachtet, jedoch auch zahlreiche Kinder und Jugendliche. Die Verteilung der Altersgruppen in Bezug zu den Zählstellen verhielt sich jeweils ähnlich (Abb. 3-16).

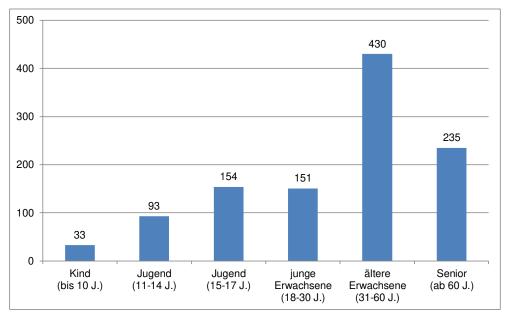


Abb. 3-16: Übersicht Anzahl erfasster Radfahrender nach Altersgruppe.

Bei der Betrachtung der zeitlichen Verteilung aller erfassten Radfahrenden ist ein relativ gleichbleibendes Radverkehrsaufkommen über den Zählzeitraum mit leichter Steigung zum Nachmittag/Abend hin zu beobachten. Zwischen 14:00 und 15:00 wurden dabei die wenigsten Radfahrenden erfasst. Die Verteilung kann durch entsprechende Arbeits- bzw. Schulschlusszeiten erklärt werden (Abb. 3-17).

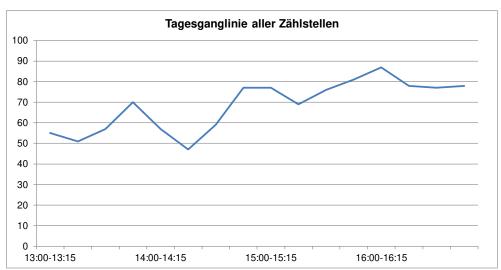


Abb. 3-17: Tagesganglinie über alle Zählstellen - Zeitliches Aufkommen aller gezählten Radfahrenden.



PGV-Alrutz

Die Art der Radverkehrsführung an den einzelnen Zählstellen ist zum Teil unterschiedlich. An allen Zählstellen wurde die überwiegende Zahl der erfassten Radfahrenden auf der richtigen Verkehrsfläche und in die richtige Fahrtrichtung erfasst. In der Hohensteiner Chaussee lag dieser Anteil regelkonform fahrender Radfahrender allerdings nur bei ca. 52 %, in der Prötzeler Chaussee nur bei ca. 61 % (Abb. 3-18).

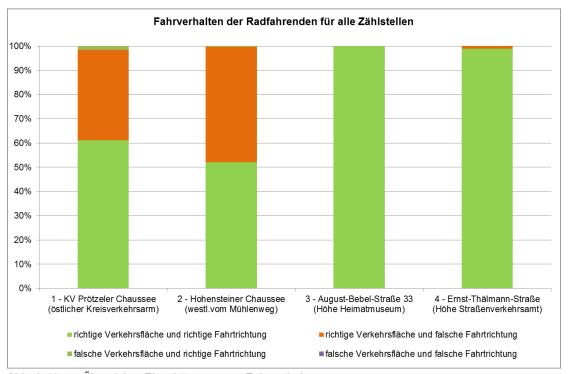


Abb. 3-18: Übersicht - Einschätzung zum Fahrverhalten

Der Radverkehr wird an den Zählstellen überwiegend benutzungspflichtig im Seitenraum geführt. Lediglich an der Zählstelle in der August-Bebel-Straße haben die Radfahrenden auf der Ostseite die Wahl zwischen der Führung im Seitenraum oder der Fahrbahn. An der Zählstelle Ernst-Thälmann-Straße steht nur auf der Westseite eine Radverkehrsanlage für den Zweirichtungsradverkehr zur Verfügung. Hier fuhren fast alle Radfahrenden regelkonform.

Im Zuge der richtungstreuen Radverkehrsführungen in der Prötzeler Chaussee und der Hohensteiner Chaussee wurden zahlreiche Radfahrende in falscher Fahrtrichtung beobachtet.



3.4.3 Einzelergebnisse

Die Ergebnisse der Radverkehrszählung werden für die einzelnen Zählstellen nun kurz zusammenfassend erläutert. Die Bezeichnungen SR stehen dabei für "Seitenraum", FB für "Fahrbahn".

Zählstelle 1 – KV Prötzeler Chaussee (östlicher Kreisverkehrsarm)

Der Kreisverkehr im Zuge der Prötzeler Chaussee befindet sich im nördlichen Teil des Stadtgebietes. Der Radverkehr wird an der Zählstelle auf beidseitigen gemeinsamen Geh- und Radwegen geführt.

Im Zählzeitraum wurden insgesamt 201 Radfahrende erfasst. Hiervon fuhren gut zwei Drittel Richtung Norden (n = 131) und knapp ein Drittel Richtung Süden (n = 70). 123 Radfahrende und somit 61,2 % fuhren regelkonform auf den Radwegen in rechter Fahrtrichtung, während 78 Radfahrende (ca. 38,8 %) in linker Fahrtrichtung und somit regelwidriges fuhren (Abb. 3-19).

Der Anteil der unter 18 -Jährigen ist an dieser Zählstelle im Vergleich mit knapp 10 % am niedrigsten, der Anteil der beobachteten Seniorinnen und Senioren mit knapp 40 % am höchsten. Abgesehen von einem leichten Anstieg der Radfahrenden zum Ende des Zählzeitraumes hin, war keine ausgeprägte Spitzenstunde festzustellen.

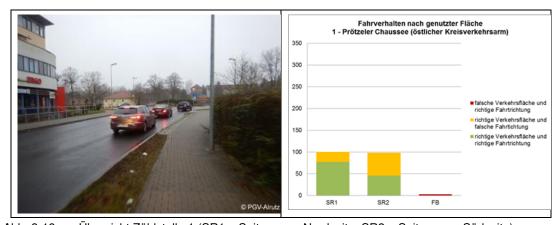


Abb. 3-19: Übersicht Zählstelle 1 (SR1 = Seitenraum Nordseite, SR2 = Seitenraum Südseite).

Zählstelle 2 – Hohensteiner Chaussee (westl. vom Mühlenweg)

Die Hohensteiner Chaussee befindet sich im Kernbereich der Stadt und führt nach Osten in Richtung Hohenstein. Der Radverkehr wird an der Zählstelle auf beidseitigen gemeinsamen Geh- und Radwegen im Einrichtungsverkehr geführt.

Im Zählzeitraum wurden insgesamt 300 Radfahrende erfasst. Hiervon fuhren knapp die Hälfte Richtung Norden (n = 136) und gut die Hälfte Richtung Süden (n = 164). 156 Radfahrende und somit 52,0 % fuhren regelkonform auf den Radwegen in Fahrtrichtung, während 144 Radfahrende (ca. 48,0 %) in linker Fahrtrichtung und somit regelwidriges fuhren (Abb. 3-20).



Der Spitzenwert bezüglich der Anzahl der Radfahrenden im Untersuchungszeitraum stellt das nachmittägliche Zeitfenster von ca. 15:30-16:15 Uhr dar.

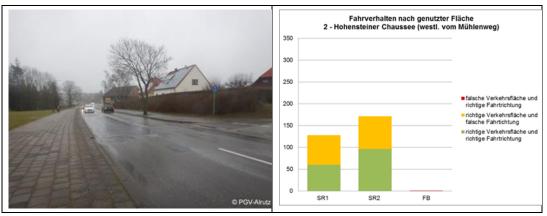


Abb. 3-20: Übersicht Zählstelle 2 (SR1 = Seitenraum Nordseite, SR2 = Seitenraum Südseite).

Zählstelle 3 – August-Bebel-Straße 33. (Höhe Heimatmuseum)

Die August-Bebel-Straße befindet sich relativ zentral im innerstädtischen Areal und stellt eine Verbindungsstrecke zwischen dem nördlichen und südlichen Stadtbereich dar. Der Radverkehr kann an der Zählstelle Richtung Innenstadt im Mischverkehr oder im ostseitigen Seitenraum erfolgen. Auf der Westseite befindet sich ein Zweirichtungsradweg.

Im Zählzeitraum wurden insgesamt 403 Radfahrende erfasst. Hiervon fuhren etwa ein Viertel Richtung Osten (n = 135) und ca. drei Viertel Richtung Süden (n = 268). Alle 403 Radfahrenden fuhren entsprechend regelkonform (100 %) (Abb. 3-21).

Der Anteil der unter 18 -Jährigen ist an dieser Zählstelle im Vergleich mit ca. 35 % am höchsten, der Anteil an Seniorinnen und Senioren mit nur gut 10 % am geringsten. Die Anzahl der erfassten Radfahrenden schwankt im Untersuchungszeitraum stark, der Spitzenwert liegt zwischen 14:45-15:00 Uhr.



Abb. 3-21: Übersicht Zählstelle 2 (SR1 = Seitenraum Ostseite, SR2 = Seitenraum Westseite).



Zählstelle 4 – Ernst-Thälmann-Straße (Höhe Straßenverkehrsamt)

Die Ernst-Thälmann-Straße ist Teil der zentralen Nord-Süd-Achse durch das Stadtgebiet und verbindet den südlichen Stadtteil Strausbergs mit Eggersdorf. Für den Radverkehr steht auf Höhe der Zählstelle auf der Westseite ein gemeinsamer Gehund Radweg für beide Fahrtrichtungen zur Verfügung. Auf der Ostseite verläuft ein Trampelpfad entlang der Straße.

Im Zählzeitraum wurden insgesamt 192 Radfahrende erfasst. Hiervon fuhren etwa ein Drittel in Richtung Norden (n = 77) und etwa zwei Drittel Richtung Süden (n = 115).

190 Radfahrende und somit 99,0 % fuhren regelkonform im westseitigen Seitenraum. Der ostseitige Trampelpfad ist für den Radverkehr nicht ausdrücklich freigegeben, daher wurde das Verhalten der beiden dort beobachteten Radfahrenden (ca. 1,0 %) als regelwidrig eingeschätzt (Abb. 3-22).

Abgesehen von einem leichten Anstieg der Radfahrenden zum Ende des Zählzeitraumes hin, war keine ausgeprägte Spitzenstunde festzustellen.

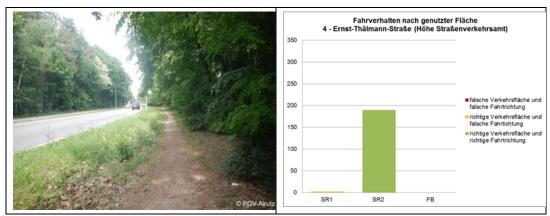


Abb. 3-22: Übersicht Zählstelle 2 (SR1 = Seitenraum Ostseite, SR2 = Seitenraum Westseite).

3.4.4 Hinweise zum Hochrechnungsverfahren für Kurzzeitzählungen des Radverkehrs

Das im Jahr 2011 durch die TU Dresden und die PGV-Alrutz entwickelte Hochrechnungsverfahren von Stichprobenzählungen für den Radverkehr⁹ bietet die Möglichkeit, die zeitlich begrenzten Kurzzeitzählungen auf besser vergleichbare Ganztageswerte (Tagesradverkehrsstärken bzw. DTV_{RAD}) umzurechnen. Hierdurch erhält man ansatzweise Aufschluss über den Tages-, Wochen- und Jahresverlauf des Radverkehrs. Je häufiger Zählungen an den gleichen Zählstellen durchgeführt werden, desto genauer werden die hochgerechneten Werte.

Schiller, Chr., F. Zimmermann und W. Bohle (2011): Hochrechnungsmodell von Stichprobenzählungen für den Radverkehr. Excel-Tool und Bericht zu dem FE-Vorhaben 77.495 des BMVBS. Technische Universität Dresden, Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr und PGV - Planungsgemeinschaft Verkehr.



A-RN026 - Bericht März 2021

Auch bildet der Zählzeitraum zwischen 13:00 und 17:00 Uhr lediglich die mittägliche und nachmittägliche Spitze des Radverkehrs ab. Die morgendliche Spitze kann darüber hinaus über das Hochrechnungsverfahren verdeutlicht werden.

Die Ermittlung der Tagesradverkehrsstärken erfolgt durch die Kombination von nutzungsabhängigen Basisganglinien mit Aufkommensfaktoren. Da in der Regel der Anteil der Wegezwecke nicht genau bekannt ist, wird über typische Lage- und Funktionsmerkmale eine wahrscheinliche Kombination der Wegezwecke bestimmt. Die Zusammensetzung des Radverkehrs wirkt sich auf die Tages-, Wochen- und Jahresganglinien aus.

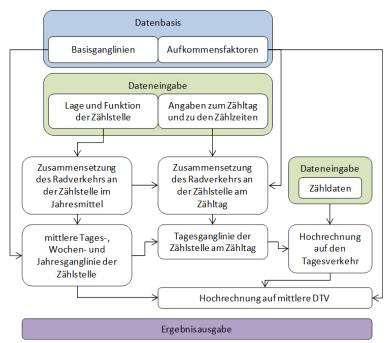


Abb. 3-23: Struktur des Hochrechnungsverfahrens

Die Ergebnisse der Zählungen wurden anhand des beschriebenen Hochrechnungsmodells auf Tagesradverkehrsstärken bzw. einen DTV_{RAD} hochgerechnet (Tab. 3-2).

N	ame der Zählstelle	13-14 Uhr	14-15 Uhr	15-16 Uhr	16-17 Uhr	gezählte Ver- kehrsstärke (im Zählzeit- raum)	Hochgerechnete Verkehrsstärke am Zähltag
1	KV Prötzeler Chaussee	35	40	57	69	201	697
2	Hohensteiner Chaussee	69	62	89	80	300	666
3	August-Bebel-Straße	90	105	96	112	403	1.397
4	Ernst-Thälmann-Straße	39	33	61	59	192	1.041
	Gesamt	233	240	303	320	1.096	3.801

Tab. 3-2: Übersicht hochgerechnete Tagesradverkehrsstärke pro Zählstelle



Die nachfolgende Grafik (Abb. 3-24) zeigt ein Vergleich der Zählergebnisse mit einer Auswahl weiterer Städte, für die vergleichbare Zählwerte vorliegen. Dabei wurden jeweils die Mittelwerte der hochgerechneten Tagesradverkehrsstärken über alle Zählstellen in den Städten gegenübergestellt.

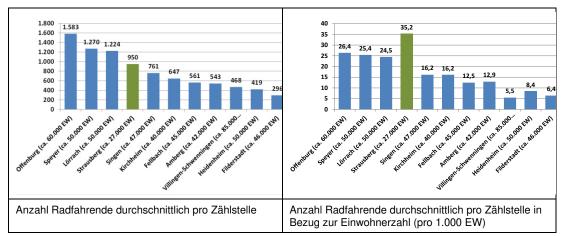


Abb. 3-24: Vergleich hochgerechnete Tages-Radaufkommen an ausgewählten Zählstellen in verschiedenen Städten.

Das hochgerechnete Tages-Radaufkommen ist insbesondere in Bezug zur Einwohnerzahl in Strausberg sehr hoch. Dies unterstreicht nochmal die Wichtigkeit des Verkehrsmittels in der Stadt.

3.5 Befragung von Radfahrenden

Eine Befragung der Radfahrenden in Strausberg dient der Erfassung des Nutzerverhaltens, der Identifikation von Gefahrenpunkten sowie dem subjektiven Sicherheitsgefühl der Radfahrenden.

Die Ergebnisse der Befragung wurden bei der Erarbeitung des Radnutzungskonzeptes berücksichtigt.

Methodik der Befragung

Die face-to-face-Befragungen¹⁰ fand in der August-Bebel-Straße (Nord-Süd-Achse, Höhe Heimatmuseum) am Donnerstag den 17 Mai 2018 zwischen 14:00 und 17:00 Uhr statt. An den Befragungstagen herrschte trockenes und sonniges Wetter. Die Befragten wurden willkürlich ausgewählt, wobei darauf geachtet wurde, dass relevante Altersgruppen und Frauen bzw. Männer jeweils angemessen vertreten sind. Auf einem 20 m langen Abschnitt im Vorfeld der Befragungsstandorte wurde durch ein Plakat auf die Befragung hingewiesen.

Die Befragung startete mit einem Einleitungstext, mit dem auf den Grund und Inhalt der Befragung hingewiesen sowie die Bereitschaft zur Beteiligung erfragt wurde.

¹⁰ mündliche, persönliche Befragung zwischen einer interviewenden und einer befragten Person



A-RN026 - Bericht März 2021

Anschließend wurde die Befragung mit Hilfe eines standardisierten Fragebogens durchgeführt (siehe Anhang). Die Befragung erfolgte durch geschultes Personal und mit Unterstützung der Polizei der Stadt Strausberg, die für den ganzen Zeitraum anwesend war (Abb. 3-25). Insgesamt wurden 100 Radfahrende befragt.



Abb. 3-25: Plakat als Ankündigung für Befragung von Radfahrenden (links) und Befragung von Radfahrenden in Strausberg (rechts)

Die wesentlichen Themen der Befragungen waren:

- Sicherheitsempfinden auf Hauptverkehrsstraßen
- Identifikation von Gefährdungspunkten innerhalb des Stadtgebietes
- Konfliktstellen zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmenden
- Wünsche und Anregungen zum Thema Radfahren in Strausberg.

Ergebnisse der Befragung

Von den insgesamt 100 befragten Radfahrenden waren 53 männlich und 47 weiblich. Der überwiegende Teil der Befragten war über 31 Jahre alt. Nur wenige der Radfahrenden nutzten zum Zeitpunkt der Befragung ein Pedelec oder ein Sonderrad (Abb. 3-26).

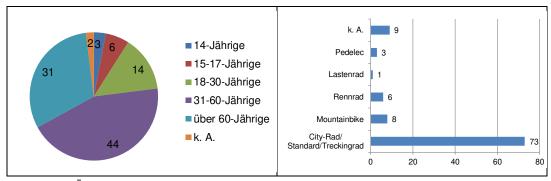


Abb. 3-26: Übersicht zur Altersverteilung (links) und Art des genutzten Fahrrades (rechts)



Von den 100 Befragten gaben 87 an täglich mit dem Rad unterwegs zu sein, 12 sind noch mehrmals pro Woche und 1 Person ist mehrmals im Monat mit dem Rad in Strausberg unterwegs.

Als Grund für die Fahrten am Befragungstag nannten 37 % den Beruf, 23 % Freizeit, 21 % leisten Versorgungsarbeit, 13 % nutzen das Rad für ihre Ausbildung und 6 % sind anderweitig unterwegs (Frage 1 und 2).

Nach der Frage, wie sicher fühlen sie sich beim Radfahren in Strausberg (Frage 3), gaben 52 % an, sich sicher oder sehr sicher fühlen, 28 % antworteten mit teils/teils und lediglich 20 % aller befragten Radfahrenden fühlen sich unsicher bis sehr unsicher (Abb. 3-27). Zu den beiden letzten Gruppen gehören überwiegend Radfahrende über 31 Jahre (15 von 20 Befragten)

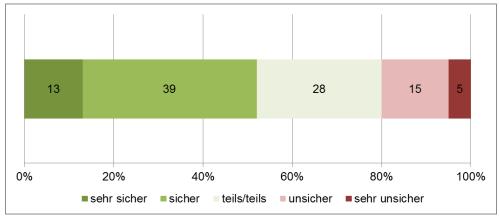


Abb. 3-27: Übersicht zum subjektiven Sicherheitsgefühl (n=100)

Die Radfahrenden wurden ebenfalls nach dem Ihrer Meinung nach Vorhandensein von **Konflikt-, Problem- oder Gefahrenstellen** befragt (Frage 4). Insgesamt gaben 64 Radfahrende an, dass es diese im Stadtgebiet gibt. 32 Radfahrende verneinten dies und vier enthielten sich der Frage.

Die genannten Konflikt-, Problem- oder Gefahrenstellen verteilen sich im gesamten Stadtgebiet. Häufig wurden Örtlichkeiten entlang der Nord-Süd-Achse (Große Straße bis Ernst-Thälmann-Straße) genannt. Darüber hinaus wurden beispielsweise auch Örtlichkeiten bzw. Situationen im Zuge der Philipp-Müller-Straße, Friedrich-Ebert-Straße oder Kastanienallee als konfliktträchtig benannt.

Am häufigsten kommt es nach Aussage der Befragten zu Problemen mit Pkw, weniger mit zu Fuß Gehenden oder weiteren Radfahrenden. Von den 100 Befragten gaben 48 Personen an, bereits selbst eine **gefährliche Situation** erlebt zu haben (Frage 5), davon ein Drittel mit Pkw Beteiligung. 49 Personen gaben an, im Strausberger Stadtgebiet mit dem Rad noch keine gefährliche Situation erlebt zu haben.



Die gefährlichen Situationen wurden vor allem in der Innenstadt, besonders in der Große Straße erlebt. Auch die Nord-Süd-Achse (u. a. direkt am Befragungsstandort KP August-Bebel-Straße/ Elisabethstraße) sowie die Umgehungsstraße wurde hier mehrfach erwähnt. Auf die Frage "was geschah bei der gefährlichen Situation" antwortete der überwiegende Teil der Befragten zusammenfassend "Übersehen", "Fast angefahren" oder "Vorfahrt genommen".

Konflikt-, Problem- oder Gefahrenstellen	Örtlichkeiten von erlebten gefährlichen Situationen			
 August-Bebel-Straße Berliner Straße Große Straße (Altstadt) Ernst-Thälmann-Straße ehem. Armeeambulanz: Friedrich-Ebert-Straße Josef-Zettler-Ring Kastanienallee Klosterstraße Kreisverkehre Kreuzung Feuerwehr Stadtmauer KP August-Bebel-Str./ Elisabethstr KP Berliner Straße/ Goethestraße Landhausstraße Lustgarten/ Umgehungsstraße Philipp-Müller-Straße Prötzeler Straße Übergang zur Goethestraße 	 August-Bebel-Straße (Höhe Gymnasium Ausfahrt) Am Igelpfuhl Berliner Straße (zwischen Lidl und Leistikowweg) Goethestraße (Verbindungsweg zum Radweg Berliner Straße) Große Straße Hegermühlenstraße KP August-Bebel / Elisabethstraße KP Berliner Straße/ Goethestraße KP Müncheberger Straße/ Philipp-Müller-Straße (Feuerwehr) KV Prötzeler Chausse/ Gielsdorfer Straße/ Wriezener Straße/ Philipp-Müller-Straße Landhausstraße (Höhe Sporterholungspark) Lustgarten Phillip-Müller-Straße Prötzeler Chaussee (Höhe OBI Markt, Volkshaus) S-Bahn Strausberg Stadt Umgehungsstraße Weinbergstraße (Ausfahrt) 			

Abb. 3-28: Übersicht aller genannten Konflikt-, Problem- und Gefahrenstellen

Der Großteil der Befragten nannte einen Ausbau der Radwege, sowohl in Breite als auch Anzahl als **Wünsche** zum Radfahren in Strausberg (Frage 6). Die Bordsteinabsenkungen sollten kontrolliert und ggf. angepasst werden. Auch die Kontrolle und Erneuerung bzw. Verbesserung der Belagsqualität wurde angeregt. Einige wünschen sich stärkere Kontrollen durch die Polizei und eine höhere Anzahl an Abstellanlagen für die Fahrräder.



Eine gefährliche Situation zeigt beispielsweise Abb. 3-29. Hier überfährt ein Pkw Teile des Radweges um den Knoten zu passieren.



Abb. 3-29: Konfliktsituation am Knotenpunkt August-Bebel-Straße/ Elisabethstraße

Zusammenfassung

Bei der Befragung in Strausberg wurden etwa zu etwa gleichen Teilen männliche als auch weibliche Radfahrende unterschiedlichsten Alters angetroffen und befragt. Die Befragten fahren zumeist täglich, überwiegend mit dem City-Rad, vor allem aus Berufsgründen sowie zu freizeitlichen Aktivitäten in Strausberg Rad. Über die Hälfte aller Befragten (52 %) fühlt sich beim Radfahren in Strausberg sicher bis sehr sicher, 28 % gaben diesbezüglich teils/teils an. Es gibt wenige Radfahrende, die sich (sehr) unsicher fühlen.

Es wurden zahlreiche Konflikt-, Problem- oder Gefahrenstellen in Strausberg benannt. Diese befinden sich im gesamten Stadtgebiet. Überwiegend werden die Nord-Süd-Achse sowie mehrere einzelne Straßen genannt.

Fast die Hälfte aller Befragten erlebte bereits eine gefährliche Situation in Strausberg. Die Probleme traten dabei überwiegend mit Kfz-Fahrenden auf. Es gibt nur wenige Probleme mit zu Fuß Gehenden oder weiteren Radfahrenden. Meistens wurden die Befragten auf dem Rad dabei übersehen, zum Teil kam es sogar zu Beinahe-Unfällen oder es wurde ihnen die Vorfahrt genommen.



4 Netzkonzeption

Das im Rahmen des Radnutzungskonzeptes erstellte Radverkehrsnetz für Strausberg hat zum Ziel, innerhalb des Stadtgebietes sinnvolle, verständliche, komfortable und sichere Verbindungen für den Radverkehr aufzuzeigen, die so realisiert werden können, dass sie den Ansprüchen verschiedener Nutzergruppen gerecht werden. Das Radverkehrsnetz kennzeichnet dabei empfohlene Radverbindungen, die dem Radverkehr möglichst optimalen Fahrkomfort und Sicherheit bieten. Den Radfahrenden stehen natürlich auch weiterhin alle Fahrbeziehungen offen.

Im Vordergrund der Planungsüberlegungen steht dabei der Alltagsradverkehr, einbezogen werden jedoch auch die bestehenden Freizeitrouten und Radwanderwege.

Durch die Entwicklung und anschließende Realisierung dieses Radverkehrsnetzes kann

- der Radverkehr gezielt geführt werden,
- der Mitteleinsatz zielgerichtet erfolgen,
- die Verkehrssicherheit für den Radverkehr erhöht werden,
- der Radverkehr durch eine gezielte Vermarktung stärker gefördert werden.

Damit trägt die Etablierung des Radverkehrsnetzes ganz wesentlich zur Steigerung der Attraktivität und Sicherung des Radverkehrs in Strausberg bei und ist somit die zentrale Grundlage der Radverkehrsförderung.

4.1 Grundsätze und Vorgehen

Das Radverkehrsnetz für Strausberg soll im Grundsatz möglichst die folgenden Anforderungen in Bezug auf Führung und Gestaltung erfüllen:

- Einprägsame Streckenführung mit möglichst wenigen und gut "merkbaren" Richtungsänderungen.
- Direkte Anbindung möglichst vieler wichtiger Ziele im Verlauf der Route zur Erhöhung der Erschließungsqualität.
- Bevorzugung von Führungen über verkehrs- und emissionsarme Straßen, soweit andere wichtige Anforderungen damit vereinbar sind und Sicherstellung einer durchgängigen, attraktiven Befahrbarkeit (z. B. auch Überquerung von Hauptverkehrsstraßen).
- Die Streckenführung orientiert sich an vorhandenen und, soweit möglich, im Bestand gut nutzbaren Straßen und Wegen und greift Führungen auf, die bereits ausgewählte Verbindungen für den Radverkehr darstellen.



- Eine Führung über hoch belastete und für den Kfz-Verkehr bedeutsame Straßen erfordert im Sinne der Verkehrssicherheit grundsätzlich Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs.
- Insbesondere straßenbegleitende oder selbständige Radwege sollen über ausreichende Breiten für ein Nebeneinanderfahren oder Überholen von Radfahrenden ohne Benachteiligung oder Gefährdung der zu Fuß Gehenden verfügen.
- Keine "Aussparung" von Radverkehrsführungen in Problembereichen.
- Gut befahrbarer Belag aller Verkehrsflächen für Radfahrende und stoßfreie Übergänge (z. B. stoßfreie¹¹ Bordsteinabsenkungen, kein Aufeinandertreffen verschiedener Neigungen).
- Ständige behinderungs- und gefährdungsfreie Benutzbarkeit durch entsprechende Unterhaltungs- (insbesondere Reinigung, Winterdienst und Grünschnitt) und Erneuerungsarbeiten (Ausbesserung schadhafter Beläge etc.).

Der Netzkonzeption wurde eine Analyse des bereits vorhandenen radverkehrlichen Angebotes zu Grunde gelegt. Hierbei wurden vor allem die durch das Stadtgebiet verlaufenden, überregionalen radtouristischen Routen, der städtische Radrundwanderweg sowie die Überlegungen aus dem Maßnahme- und Durchführungskonzept (MDK) Radwege und dem Radwegebestandsplan 2013 einbezogen. Ergänzend fanden auf Basis einer Quell-Zielanalyse des Radverkehrs die Ortsteile und Wohngebiete als Quellen des Radverkehrs und definierte Ziele wie Arbeitsplatzkonzentrationen, Schulen, Verwaltung und öffentliche Einrichtungen, Haltestellen des ÖPNV, Freizeit- und Erholungsstandorte sowie bedeutende Dienstleistungs- und Einzelhandelsstandorte Berücksichtigung.

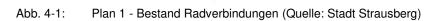
Zur Anbindung der definierten Quellen und Ziele wurde die Netzkonzeption entsprechend ergänzt und mit den Akteuren vor Ort mehrfach abgestimmt. Dabei wurde auch die Anbindung Strausbergs an die Nachbarkommunen in die Überlegungen einbezogen.

Gemäß DIN 32984 und 18040-3 sind bei gemeinsamen Geh- und Radwegen Bordabsenkungen von 3 cm nötig.



A-RN026 - Bericht März 2021

PGV-Alrutz





Auf Basis des so entstandenen Prüfnetzes erfolgte die Befahrung mit dem Rad, die weitere Plausibilitätsprüfung und Abstimmung (u.a. im Rahmen einer Radkonferenz mit lokalen Akteuren) sowie die abschließende Definition des Radverkehrsnetzes Strausberg.

Das Radverkehrsnetz Strausberg übernimmt somit

- eine Verbindungsfunktion, insbesondere für die Ortsteile untereinander,
- Anbindung an Nachbarorte und das überörtliche Radverkehrsnetz
- die Anbindung wichtiger Einzelziele (z. B. dem Stadtzentrum bzw. der Altstadt mit ihrer gesamtstädtischen Versorgungsfunktion) sowie
- die kleinräumige Erschließung der Ortsteile und bedeutender Wohngebiete.

4.2 Struktur des Radverkehrsnetzes

Das Radverkehrsnetz Strausberg ist hierarchisch in ein Haupt- und Nebenroutennetz gegliedert:

- Die Hauptrouten haben gesamtstädtische und stadtteilverbindende Bedeutung mit großem Radfahrpotenzial. Sie verbinden die einzelnen Ortsteile sowie gesamtstädtisch bedeutende Ziele auf direkten Routen miteinander. Sie sollen langfristig hochwertige, komfortable Verbindungen zur Anbindung gesamtstädtisch bedeutender Ziele darstellen und eine schnelle direkte Befahrbarkeit ermöglichen.
 - Die Ertüchtigung der Hauptrouten sowie der dazugehörigen Knotenpunkte zur Erreichung einer durchgängigen, zügigen und komfortablen Befahrbarkeit besitzt eine hohe Priorität.
- Die Nebenrouten sind wichtige Netzergänzungen vor allem auf Ortsteil- und Quartiersebene mit Erschließungsfunktion. Sie binden ortsteilbezogene Ziele an und vernetzen die Hauptrouten untereinander. Zum Teil stellen sie Alternativen zu den Hauptrouten auf weniger vom Kfz belasteten Verbindungen dar.

Das nach den skizzierten Grundsätzen entwickelte Radverkehrsnetz für Strausberg umfasst innerhalb des Stadtgebietes ca. 111 km, von denen ca. 55 km Haupt- und ca. 51 km Nebenverbindungen darstellen. Insgesamt sind davon ca. 58 km auch touristisch bedeutsam.

Das Radverkehrsnetz ist im innerstädtischen Bereich stärker verdichtet. Die Anbindung der Ortsteile sowie der Nachbarkommunen erfolgt hauptsächlich über die zentrale Nord-Süd-Achse sowie entsprechender Abzweigungen. Neben der Nord-Süd-Achse stellen u.a. die Verbindung entlang der Bahnlinie, die Goethestraße, die Hegermühlenstraße, die Gustav-Kurtze-Promenade sowie im Norden die Prötzeler Chaussee, Richtung Osten die Hohensteiner Chaussee bzw. die Garzauer Straße



PGV-Alrutz

und im südlichen Bereich des Stadtgebietes die Bahnhofstraße wichtige Achsen im Radverkehrsnetz dar.

Nicht alle Abschnitte des Radverkehrsnetzes sind bereits heute für die radverkehrliche Nutzung geeignet, sondern werden im Radverkehrsnetz als "perspektivische Netzerweiterung" (ca. 6 km) gekennzeichnet. Diese Verbindungen existieren noch nicht bzw. sind noch nicht durchgängig befahrbar.

Als perspektivische Netzerweiterungen sind die Verbindung entlang der Bahn zwischen der Hohensteiner Chaussee und der Prötzeler Chaussee sowie eine Querverbindung zwischen der Hohensteiner Chaussee und der Garzauer Chaussee aufgenommen worden.

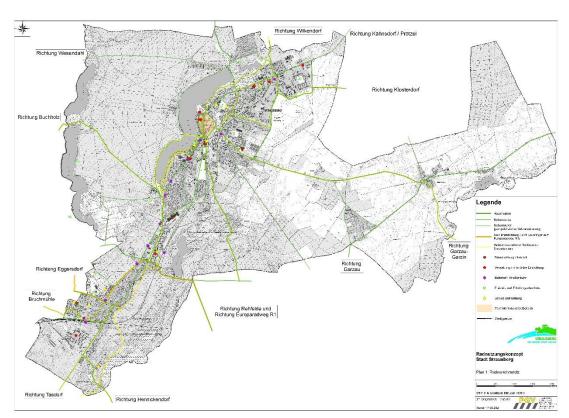


Abb. 4-2: Plan 2 - Radverkehrsnetz Strausberg

Ein Radverkehrsnetz ist insgesamt kein statisches Gebilde, sondern sollte stetig den aktuellen Anforderungen bzw. neuen Planungen und Umbauten im Wegenetz angepasst werden.



5 Maßnahmenkonzeption und Umsetzungsstrategie

Der Radverkehr soll in Strausberg insgesamt auf eine zukunftsfähige Grundlage gestellt werden. Dazu sind die aktuellen Erkenntnisse zur verkehrssicheren Radverkehrsführung, die Anforderungen gemäß geltender StVO und bestehender Regelwerke (z. B. ERA 2010) sowie die landesweiten Vorgaben und Regelungen zu berücksichtigen.

Die Grundlagen bzw. die Aussagen der aktuellen Richtlinien sind nachfolgend zusammenfassend aufgeführt. Diese bilden die Grundlage für die anschließend aufgezeigten Grundsätze der Maßnahmenplanung für Strausberg sowie für den festgestellten Handlungsbedarf nebst Prioritäten und Kostenschätzung.

Aufbauend auf den Vorgaben der Regelwerke und Richtlinien und ausgehend von der derzeitigen Situation in Bezug auf die Wegeinfrastruktur und das Radverkehrsauf-kommen wurden Qualitätsstandards für Strausberg auf Basis der aktuell geltenden Regelwerke zusammengestellt. Daraus abgeleitet sind die konkreten Lösungsansätze für den festgestellten Handlungsbedarf aufbereitet (siehe Maßnahmenblätter im Anhang). Der Konkretisierungsgrad der Maßnahmen entspricht dabei dem eines Rahmenkonzeptes zum Radverkehr. Im Einzelnen bedürfen die Maßnahmen vor der Umsetzung der kleinräumigen Überprüfung sowie der entwurfs- und verkehrstechnischen Präzisierung.

5.1 Aussagen der aktuellen Richtlinien zur Führung des Radverkehrs

Der aktuelle Kenntnisstand zur Führung des Radverkehrs wird in den gängigen Entwurfsregelwerken - vor allem in den "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen" (ERA 2010) der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) oder den "Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen" (RASt 06) - sowie in den verkehrsrechtlichen Vorschriften (Straßenverkehrs-Ordnung - StVO und Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung - VwV-StVO) dokumentiert. Aktuelle Forschungsergebnisse erweitern darüber hinaus den Kenntnisstand und sichern Einsatzmöglichkeiten und -grenzen einer breiten Palette von Führungsformen für den Radverkehr ab.

Die wichtigsten Grundsätze der aktuellen ERA sind:

- Radverkehrsnetze sind die Grundlage für Planung und Entwurf von Radverkehrsanlagen.
- In Hauptverkehrsstraßen sind grundsätzlich Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs erforderlich. Kein Ausklammern von Problembereichen!
- In Erschließungsstraßen ist der Mischverkehr auf der Fahrbahn die Regel.
- Besser keine als eine nicht den Anforderungen genügende Radverkehrsanlage.



- Keine Kombination von Mindestelementen, d. h. ausreichende Breiten der Radverkehrsanlage inkl. der erforderlichen Sicherheitsräume.
- Radverkehrsanlagen müssen den Ansprüchen an Sicherheit und Attraktivität genügen. Eine ausreichende Sicherheit ist nur zu erreichen, wenn die vorgesehene Radverkehrsführung auch gut akzeptiert wird.
- Für Radverkehrsanlagen an Knotenpunkten gelten die Grundanforderungen Erkennbarkeit, Übersichtlichkeit, Begreifbarkeit und Befahrbarkeit.

5.1.1 Entwicklungen in der StVO

Seit der Herausgabe von ERA 95¹² und der StVO-Novelle 1997 liegen umfängliche praktische Erfahrungen mit den neuen Regelungen sowie neue Erkenntnisse z. B. zum Einsatz von Schutzstreifen, zur Führung des Radverkehrs in Kreisverkehren und zur Öffnung von Einbahnstraßen vor. Darauf aufbauend trat im April 2013 eine Neufassung der StVO in Kraft, die auch wesentliche Anpassungen der Regelungen zum Radverkehr enthält. Ziel dieser Bestimmungen ist es u. a., eine Überregelung abzubauen und den örtlichen Dienststellen wieder mehr Flexibilität und Verantwortung zum Einsatz angepasster Lösungen zu geben.

Übersicht über die wichtigsten Änderungen in der StVO (StVO-Neufassung 2013 und VwV-StVO 2009):

- Generell gilt nach der VwV-StVO für die Anordnung von Verkehrszeichen: Sicherheit geht vor Flüssigkeit des Verkehrs.
- Anpassungen der Bestimmungen zur Radwegebenutzungspflicht. Beispielsweise dürfen Radwege nur als benutzungspflichtig ausgewiesen werden, wenn ausreichende Flächen für den Fußverkehr vorhanden sind.
- Keine "Rangordnung" zwischen Radweg und Radfahrstreifen.
- Verzicht auf an Kfz-Stärken orientierte Einsatzgrenzen für Radfahrstreifen, Schutzstreifen und qualitative Maßangaben.
- Einführung eines Parkverbots auf Schutzstreifen.
- Rechtliche Erleichterungen für die Einrichtung von Fahrradstraßen und Schutzstreifen durch Ausnahme von den Bestimmungen.
- Markierung von Radverkehrsfurten auch bei Gehwegen mit zugelassenem Radverkehr im Zuge von Vorfahrtstraßen.

PGV

Derzeit aktuell gelten die ERA (2010), die sich mittlerweile auch wieder in Überarbeitung befinden. In Expertenkreisen werden aktuell die "ERA 2020" vorbereitet, in die u. a. auch Erkenntnisse zu den Anforderungen eines zukünftig stärker und schneller werdenden Radverkehrs sowie der E-Mobilität (Pedelecs) einfließen.

- Bei gemeinsamen Geh- und Radwegen (Z 240 StVO) müssen Radfahrende bei Bedarf Ihre Geschwindigkeit an den Fußverkehr anpassen.
- Benutzungsrecht für die Benutzung linker Radwege mit Zusatzzeichen.
- Klarere Regelungen zum Linksabbiegen mit flexiblerem Einsatz des direkten Linksabbiegens.
- Radfahrende müssen sich nicht mehr nach Fußverkehrssignalen richten. Für die gemeinsame Signalisierung mit zu Fuß Gehenden sind Kombisignale notwendig.
- Keine Priorisierung der verschiedenen Möglichkeiten zum Linksabbiegen.
- Busfahrstreifen nur, wenn sichere Radverkehrsführung möglich ist.
- Weniger starre Vorgaben zur Öffnung von Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr.
- Benutzung von Radwegen durch Inline-Skater in bestimmten Fällen bei entsprechender Ausschilderung möglich.

Die weiteren Anpassungen der StVO in den Folgejahren beziehen sich auf die weitere Berücksichtigung von E-Bikes sowie auf die Verkehrsflächennutzung von Kindern bzw. deren Begleitperson. Darüber hinaus wurde für die Einrichtung von Schutzstreifen, Fahrradstraßen, Radverkehrsanlagen außerorts sowie Radfahrstreifen der nötige Nachweis der Gefahrenlage aufgehoben sowie weitere Vorgaben zur streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h aufgeführt.

Im Folgenden wird der aktuelle Kenntnisstand zur Radverkehrsführung, wie er sich aus den geltenden StVO und VwV-StVO sowie den aktuellen Regelwerken (insbesondere RASt 06 und ERA 2010) ergibt, dargestellt. Die Aussagen bilden damit eine inhaltliche Grundlage für die Herleitung von Maßnahmenvorschlägen im vorliegenden Radnutzungskonzept.

5.1.2 Führung des Radverkehrs auf Hauptverkehrsstraßen

Vielfältige Nutzungsüberlagerungen und oft eingeschränkte Flächenverfügbarkeit zwingen auf Hauptverkehrsstraßen oft zu Kompromissen in der Gestaltung des Straßenraumes und damit auch in der Führung des Radverkehrs. Generell ist die Anlage von separaten Radverkehrsanlagen auf stark belasteten Hauptverkehrsstraßen anzustreben. Eine schematische Anwendung des Trennungsprinzips ist aber häufig auf Grund zu beachtender Randbedingungen nicht realisierbar oder nicht angemessen.



PGV-Alrutz

Grundsätzliche Vorgaben

Vorrangig gilt es, im gesamten Stadtgebiet eine sichere Radverkehrsführung zu gewährleisten. Für Radverkehrsanlagen sind deshalb die Grundanforderungen **Erkennbarkeit**, **Begreifbarkeit** und **Befahrbarkeit** zu beachten. Für Knotenpunkte und Grundstückszufahrten ist darüber hinaus die Gewährleistung des **Sichtkontaktes** von hoher Bedeutung. Im Sinne einer absehbaren Umsetzbarkeit und aus Kostengründen haben wiederum am Bestand orientierte Verbesserungsvorschläge Vorrang vor solchen, die einen weitgehenden Umbau der Straße erfordern. Gleichzeitig sind die Belange aller Verkehrsarten zu berücksichtigen.

 Die Wahl der Radverkehrsführung hängt von der Verkehrsbelastung sowie der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ab. Zur Führung des Radverkehrs steht dabei eine Vielzahl möglicher Radverkehrsanlagen mit bzw. ohne Benutzungspflicht zur Verfügung:

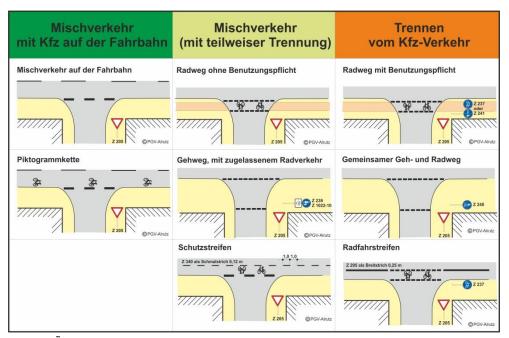


Abb. 5-1: Übersicht Führungsformen Radverkehr (schematische Darstellung)



Die Vorauswahl der vorzusehenden Radverkehrsführung erfolgt nach den Vorgaben der ERA 2010.

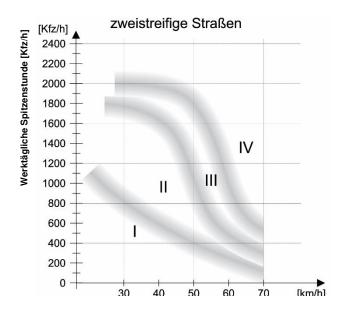


Abb. 5-2: Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen (Quelle: ERA 2010, S. 19, Bild 7)

Die Belastungsbereiche ermöglichen eine Orientierung, welche Radverkehrsführungen angemessen sein können. Die Übergänge sind jedoch nicht als harte Grenzen zu verstehen.

ı

Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn (benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen)

Ш

- Schutzstreifen
- Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und "Gehweg" mit Zusatz "Radverkehr frei"
- Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht
- Kombination Schutzstreifen und Gehweg, Radverkehr frei
- Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungspflicht

Ш

- Radfahrstreifen
- Radweg
- gemeinsamer Geh- und Radweg
- eine benutzungspflichtige Radverkehrsanlage kann angemessen sein.



PGV-Alrutz

- Radfahrstreifen
- Radweg
- gemeinsamer Geh- und Radweg
- eine Radwegebenutzungspflicht ist in der Regel erforderlich
- Die Wahl der geeigneten Radverkehrsanlage ist darüber hinaus von folgenden Kriterien abhängig:
 - Flächenverfügbarkeit
 - Schwerverkehrsstärke
 Je mehr Schwerverkehr, desto eher ist die Seitenraumführung zu favorisieren
 - Kfz-Parken
 Je höher die Parknachfrage und je häufiger Parkwechselvorgänge stattfinden, desto eher empfiehlt sich die Seitenraumführung
 - Anschlussknotenpunkte
 Je mehr Einmündungen und Zufahrten und je höher die Belastung, desto eher ist die Fahrbahnführung zu wählen.
- Gemeinsame Geh- und Radwege sollten innerorts eine Ausnahme darstellen und nur bei geringem Fußverkehrsaufkommen vorgesehen werden. Außerorts sind sie die Regel.
- Im Regelfall kommt innerorts aus Sicherheitsgründen an Hauptverkehrsstraßen mit straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen die richtungstreue Führung zum Einsatz.
- Der Ausbau von Radverkehrsanlagen richtet sich nach den Vorgaben der RASt 06 und den ERA 2010.
 - Im Verlauf wichtiger Hauptrouten, bei größerem Radverkehrsaufkommen, besonderen Belastungsspitzen oder intensiver Seitenraumnutzung können auch größere Breiten erforderlich werden. Die Mindestwerte lassen sich aus der VwV-StVO bzw. den Regelwerken ableiten. Folgende **Breiten** sind danach vorzusehen:



Tab. 5-1: Regelbreiten für innerörtliche straßenbegleitende Radverkehrsanlagen nach RASt 06 bzw. ERA 2010

Folgende Breiten für **Sicherheitstrennstreifen** sind bei der Planung zusätzlich zu berücksichtigen:

- 0,5 0,75 m zum Längsparken
- 0,75-1,1 m zum Schräg-/Senkrechtparken
- 0,50 m zum fließenden Kfz-Verkehr (Einrichtungsverkehr)
- 0,75 m zum fließenden Kfz-Verkehr (Zweirichtungsverkehr)
- 1,75 m bei Landstraßen

Für an Radwege angrenzende Gehwege (beidseitig) sind Mindestbreiten von 2,30 m vorzusehen, darin enthalten ist ein Begrenzungsstreifen zum Radweg (0,30 m) sowie ein Hausabstand von 0,20 m.

- Benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen haben eine eindeutige, an den jeweiligen Einmündungen sich wiederholende Beschilderung, um Rechtsunsicherheiten zu vermeiden.
- An stark frequentierten Grundstückszufahrten soll der Radwegebelag durchgeführt werden, um die Bevorrechtigung des Radverkehrs zu verdeutlichen. Alternativ können Piktogramme oder Furten markiert werden.

Das Radwegniveau sollte durchgängig sein, also **keine Absenkungen** im Zuge der Grundstückszufahrten. Möglich ist dies z. B. durch den Einsatz von Rampensteinen an den Grundstückszufahrten.



50 von 175

PGV-Alrutz



Abb. 5-3: Grundstückszufahrten mit Rampenstein (Soltau)

An Gefahrenstellen, wie z. B. häufig genutzten Zufahrten von Tankstellen, soll die Sicherheit durch eine Roteinfärbung erhöht werden.

Die Einhaltung von Regelmaßen bei der Neuanlage oder Umgestaltung von Radverkehrsanlagen ist insbesondere unter dem Vorzeichen einer **Zunahme von Pedelecs** von Bedeutung. Das Geschwindigkeitsniveau auf Radwegen wird dadurch generell höher und es kommt häufiger zu Überholungen mit u. U. deutlichen Geschwindigkeitsdifferenzen.

Abgeleitet aus den bisher aufgeführten Vorgaben lassen sich folgende Empfehlungen und Regelungen zur Führung auf Hauptverkehrsstraßen zusammenfassen:

Bauliche Radwege

Sofern bauliche Radwege in anforderungsgerechter Qualität in den Straßenquerschnitt eingebunden werden können und eine sichere und akzeptable Führung an den Knotenpunkten erzielbar ist, haben sie sich sowohl unter dem Aspekt der objektiven als auch der subjektiven Sicherheit bewährt. Es sind dafür aber bestimmte Voraussetzungen nötig. Dazu gehören insbesondere

- gute Sichtbeziehungen und eine deutliche Kennzeichnung des Radweges an allen Konfliktstellen mit dem Kfz-Verkehr (Grundstückszufahrten, Knotenpunkte),
- ein Sicherheitstrennstreifen als Abtrennung zum ruhenden bzw. zum fließenden Kfz-Verkehr und
- eine Breite von Radweg und Gehweg, die für beide Verkehrsteilnehmer ein gefahrloses und behinderungsfreies Vorwärtskommen ermöglicht.¹³

Tab. 5-1



¹³ Regelbreite von Radwegen vgl.

Zwischen Rad- und Gehweg soll gemäß RASt und ERA ein taktil erfassbarer Streifen von mindestens 0,30 m Breite angelegt werden, der der Gehwegbreite zuzurechnen ist (Abb. 5-4). Besondere Sorgfalt im Streckenverlauf ist bei baulichen Radwegen insbesondere an Haltestellen des ÖPNV, Engstellen und Radwegenden erforderlich. Hierzu gibt die ERA besondere Hinweise.



Abb. 5-4: Vom Gehweg getrennter Radweg (Leipzig)

Exkurs: Radwegebenutzungspflicht

Generell ist – höchstrichterlicher Rechtsprechung zu Folge – die Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht an einem zwingenden Erfordernis aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufs auszurichten. Eine Radwegebenutzungspflicht darf nach § 45 Absatz 9 StVO nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutverletzung (hier insbesondere von Leben und Gesundheit von Verkehrsteilnehmenden) erheblich übersteigt.¹⁴

Innerorts ist dies in der Regel nur bei Vorfahrtstraßen mit hohem Kfz-Verkehrsaufkommen gegeben.

Für die Bewertung einer Anordnung der Benutzungspflicht sind neben dem Kriterium der Gefahrenlage auch die entwurfstechnischen Mindestanforderungen gemäß VwV-StVO § 2 zu Absatz 4 Satz 2 zu prüfen.

Eine Anordnung der Radwegebenutzungspflicht ist demnach an hohe Anforderungen gebunden und verkehrsrechtlich als Ausnahmefall zu bewerten. Sie ist in jedem örtlichen Einzelfall zu prüfen und zu begründen.

Nach einer Änderung der VwV-StVO vom Dezember 2016 sind innerörtliche Radfahrstreifen und außerörtliche Radwege von dieser Bestimmung ausgenommen. Die Empfehlungen dieses Gutachtens berücksichtigen diese Neuerung.



A-RN026 - Bericht März 2021

PGV-Alrutz

Der nicht benutzungspflichtige Radweg wird hierdurch an Bedeutung gewinnen und kann unter bestimmten Randbedingungen auch dauerhaft als Planungsinstrument zur Radverkehrsführung eingesetzt werden. Für Radwege ohne Benutzungspflicht gilt deshalb, dass sie bei eventuell notwendigen Ausbauten und Sanierungen bzgl. der Dringlichkeit nicht als "Radwege 2. Klasse" angesehen werden dürfen. Dementsprechend wird in den ERA 2010 bzgl. des anzustrebenden Standards nicht zwischen benutzungspflichtigen und nicht benutzungspflichtigen Radwegen unterschieden.

Bauliche Radwege mit Benutzungspflicht werden mit den Zeichen 237 ("Radweg") oder 241 ("Getrennter Geh- und Radweg") VwV-StVO gekennzeichnet. Ihr Einsatz setzt neben dem ausreichenden Standard gemäß VwV-StVO voraus, dass eine Benutzungspflicht des Radweges aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufes zwingend geboten ist. Nach der Neufassung 2009 der VwV-StVO wird für benutzungspflichtige Radwege darüber hinaus explizit gefordert, dass auch ausreichende Flächen für den Fußverkehr zur Verfügung stehen müssen.



Abb. 5-5: Verkehrszeichen zur Anordnung der Benutzungspflicht gemäß VwV-StVO



Abb. 5-6: Benutzungspflichtiger baulicher Radweg (Strausberg, Wriezener Straße)



Bauliche Radwege ohne Benutzungspflicht können als nicht mit Verkehrszeichen gekennzeichnete Radwege Bestand haben. Radfahrende dürfen sie benutzen, sie dürfen dort aber auch auf der Fahrbahn fahren. Ihr Einsatz kommt in Frage

- auf Straßen, an denen ein benutzungspflichtiger Radweg erforderlich wäre, aber der vorhandene Radweg wegen einer Unterschreitung der Anforderungen nicht als benutzungspflichtig ausgewiesen werden kann,
- auf Straßen mit vorhandenem baulichen Radweg, auf denen eine Benutzungspflicht nicht erforderlich ist und
- in Einzelfällen auch bei Neu- oder Umbauten, auf denen zwar keine Benutzungspflicht erforderlich ist, den Radfahrenden aber, z. B. wegen einer wichtigen Schulwegbeziehung, ein Angebot geschaffen werden soll, außerhalb der Flächen für den Kraftfahrzeugverkehr fahren zu können.

Nicht benutzungspflichtige Radwege sind baulich angelegt und nach außen für die Verkehrsteilnehmenden durch ihren Belag oder eine Markierung erkennbar. Sie sind verkehrsrechtlich ebenso Radwege, die der Verkehrssicherungspflicht unterliegen. Sie dürfen von anderen Verkehrsteilnehmenden oder für Sondernutzungen nicht benutzt werden. Auch auf diesen Radwegen ist Parken verboten. Der Vorrang des Radverkehrs gegenüber ein- oder abbiegenden Fahrzeugen ist durch Furtmarkierungen zu verdeutlichen.

Damit eine vollständige Aufhebung eines bestehenden baulichen Radweges nachvollziehbar wird, wird empfohlen, den Belag des Radweges zumindest im Bereich vor
und nach jeder Einmündung zu entfernen und Gehwegbelag einzubauen. Im Zuge
von Sanierungen des Gehweges sollte dann auch der übrige Radweg entsprechend
umgebaut werden. Sofern der Radweg im Seitenraum nur markiert ist, sollte die Markierung kurzfristig durchgängig entfernt werden. Eventuell können die Flächen auch
für das Kfz-Parken umgenutzt werden.



Abb. 5-7: Nicht benutzungspflichtiger baulicher Radweg (Hannover)



Anforderungen bzgl. der Breite.

PGV-Alrutz

Bei Aufhebung der Benutzungspflicht ist vor allem auch die "duale" Führung an signalisierten Knoten zu berücksichtigen. Hier kann es durch die unterschiedlichen Grünzeiten für Radfahrende auf der Fahrbahn bzw. auf Radwegen zu Unsicherheiten bzw.

Zweirichtungsradwege sind innerorts wegen der besonderen Gefahren des Linksfahrens nur in Ausnahmefällen vorzusehen. Radwege dürfen in "linker" Richtung nur benutzt werden, wenn dies mit einem entsprechenden Verkehrszeichen gekennzeichnet ist. Gemäß StVO kann diese Kennzeichnung durch ein Zeichen 237, 240 oder 241 oder durch ein Zusatzzeichen "Radverkehr frei" erfolgen (dann also nur "Benut-

zungsrecht", keine "Benutzungspflicht"). Für Zweirichtungsradwege gelten spezielle

Konflikten kommen. Dieser Problematik ist insbesondere durch eine intensive Information der Bevölkerung über die Änderungen im Verkehrsablauf entgegenzutreten.

Eine besondere Kennzeichnung an Knotenpunkten, die den Kfz-Verkehr auf Radverkehr aus beiden Richtungen hinweist, ist aus Sicherheitsgründen unbedingt erforderlich. Dazu bieten sich neben der verkehrsrechtlich erforderlichen Beschilderung auch entsprechende Markierungen auf den Radverkehrsfurten an. Am Anfang und Ende eines Zweirichtungsradweges ist eine sichere Überquerungsmöglichkeit zu schaffen.



Abb. 5-8: Zweirichtungsradweg (Strausberg, August-Bebel-Straße)

Markierte Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn

Radfahrstreifen (Regelbreite 1,85 m inkl. Markierung) sind auf der Fahrbahn durch Breitstrich (0,25 m) abmarkierte Sonderwege des Radverkehrs mit Benutzungspflicht für Radfahrende. Die Bestimmungen der VwV-StVO 2009 enthalten für Radfahrstreifen keine zahlenmäßig fixierten Belastungsgrenzen mehr. Bei hohen Kfz-Verkehrsstärken sollen die Radfahrstreifen allerdings breiter ausgebildet werden, oder es ist ein zusätzlicher Sicherheitsraum zum fließenden Kfz-Verkehr erforderlich.



Radfahrstreifen bieten auch auf stark belasteten Hauptverkehrsstraßen aufgrund der guten Sichtbeziehungen zwischen Kraftfahrenden und Radfahrenden sowie der klaren Trennung vom Fußverkehr bei einer entsprechenden Ausgestaltung Gewähr für eine sichere und mit den übrigen Nutzungen gut verträgliche Radverkehrsabwicklung. Wesentlich ist ein ausreichender Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr von 0,75 m, mindestens jedoch 0,50 m. Im Vergleich zu Radwegen sind Radfahrstreifen im vorhandenen Straßenraum kostengünstiger und schneller zu realisieren. Vorteile gegenüber Radwegen haben sie wegen des besseren Sichtkontaktes zu Kraftfahrzeugen vor allem an Knotenpunkten und Grundstückszufahrten.



Abb. 5-9: Radfahrstreifen (Stuttgart)

Schutzstreifen (Regelbreite 1,50 m) sind eine Führungsform des Mischverkehrs auf der Fahrbahn, bei der dem Radverkehr durch eine unterbrochene Schmalstrichmarkierung (Breite 12,5 cm, Verhältnis Strich/Lücke 1:1) Bereiche der Fahrbahn als "optische Schonräume" zur bevorzugten Nutzung zur Verfügung gestellt werden. Eine Benutzungspflicht für den Radverkehr ergibt sich indirekt aus dem Rechtsfahrgebot.

Schutzstreifen können unter bestimmten Voraussetzungen auf der Fahrbahn markiert werden, wenn die Anlage benutzungspflichtiger Radwege oder Radfahrstreifen nicht möglich oder nicht erforderlich ist. Ein Befahren der Schutzstreifen durch den Kfz-Längsverkehr (z. B. breite Fahrzeuge wie Lkw oder Busse) ist - anders als bei Radfahrstreifen - bei Bedarf erlaubt. Der Großteil des Kfz-Verkehrs (insbesondere Pkw) sollte nach Möglichkeit jedoch in der mittigen Fahrgasse abgewickelt werden, die deshalb so breit sein muss, dass sich hier zwei Pkw begegnen können. Schutzstreifen eignen sich vor allem für Straßen mit relativ engen Querschnitten.





Abb. 5-10: Schutzstreifen als Schonraum für Radfahrende und als "Reservefläche" für große Fahrzeuge (Bonn)



Abb. 5-11: Schutzstreifen mit Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz (Lemgo)

Weitere Empfehlungen zu Schutzstreifen sind:

- Schutzstreifen können auch bei hohen Kfz-Stärken deutlich über 10.000 Kfz/24Std. angelegt werden, wenn die Anlage von ausreichend breiten, den Anforderungen der StVO genügenden Radwegen oder Radfahrstreifen nicht in Frage kommt. Bei geringeren Verkehrsstärken können sie sinnvoll sein, um Radfahrenden anstelle des reinen Mischverkehrs einen verbesserten Schutz zu schaffen.
- Schutzstreifen sollen in der Regel eine Breite von 1,50 m haben. Ein Mindestmaß von 1,25 m darf nicht unterschritten werden.



- Bei hohen Verkehrsstärken sollten möglichst Breiten, die über den Mindestwerten liegen, gewählt werden.
- Die mittlere Fahrgasse sollte bei zweistreifigen Straßen mindestens 4,50 m (Begegnung zweier Pkw) breit sein. Ab einer Fahrgassenbreite von 5,50 m darf eine mittlere Leitlinie angelegt werden. Oft empfiehlt sich aber innerorts, dann darauf zu verzichten.
- Der Einsatz von Schutzstreifen kommt auch auf mehrstreifigen Richtungsfahrbahnen sowie in mehrstreifigen Knotenpunktzufahrten in Frage.
- Bei angrenzenden Parkständen soll die Fläche für den Radverkehr 1,75 m betragen, nach RASt 06 kann dies mit einem Schutzstreifen von 1,50 m Breite neben 2,00 m breiten Parkständen gewährleistet sein.
 Nach den ERA 2010 sind für Straßen mit höherem Parkdruck bzw. häufigen Parkwechselvorgängen nach Möglichkeit Gesamtbreiten von 3,75 bis 4,00 m vorzusehen (Parkstand + Sicherheitstrennstreifen + Schutzstreifen).
- Neben Mittelinseln kann der Schutzstreifen bei einer Fahrstreifenbreite von mindestens 3,75 m durchlaufen. Andernfalls sollte er zur Verdeutlichung der Situation eher unterbrochen werden.
- An Knotenpunkten ist die Schutzstreifenmarkierung fortzuführen.
- Schutzstreifen sind in regelmäßigen Abständen mit dem Radverkehrspiktogramm und ggf. Richtungspfeil zu kennzeichnen. Eine Roteinfärbung sollte jedoch nicht vorgenommen werden.

Nach der StVO-Neufassung gilt ein grundsätzliches Parkverbot auf Schutzstreifen. Vereinzelter Haltebedarf ist kein Ausschlussgrund für die Anlage von Schutzstreifen. Bei Bedarf ist durch eine geeignete Ausschilderung von Haltverboten in Verbindung mit entsprechender Überwachung dafür Sorge zu tragen, dass der Schutzstreifen durchgängig zu allen radverkehrsrelevanten Tageszeiten den Radfahrenden zur Verfügung steht.

Rechtlich möglich ist die Kombination eines Schutzstreifens mit einem Gehweg mit zugelassenem Radverkehr. So können den Radfahrenden je nach individuellem subjektivem Sicherheitsgefühl auf der gleichen Straße verschiedene Führungsformen angeboten werden. Nach den ERA 10 wird diese Kombination empfohlen, wenn damit

- den Anforderungen verschiedener Nutzergruppen des Radverkehrs (z. B. Schülerinnen, Schüler und Berufstätige) oder
- zeitlich differierenden Verkehrszuständen (Stauvorbeifahrt auf dem Gehweg bzw. zügige Führung auf der Fahrbahn) oder
- örtlichen Besonderheiten



besser entsprochen werden kann. Diese Lösung bietet sich vor allem auch bei hoher Kfz-Belastung von über 10.000 Kfz/Tag an.



Abb. 5-12: Kombination von Schutzstreifen mit Gehweg, Radverkehr frei (Hameln)

Exkurs: Modellversuch "Schutzstreifen außerorts"

Im Rahmen den Nationalen Radverkehrsplans und mit Förderung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wurde kürzlich ein "Modellversuch zur Abmarkierung von Schutzstreifen außerorts und zur Untersuchung der Auswirkungen auf die Sicherheit und Attraktivität im Radverkehrsnetz" durchgeführt.

Die Markierung von Schutzstreifen außerorts ist derzeit in Deutschland nach den Bestimmungen der StVO auf Grund fehlender Erkenntnisse nicht zulässig. Das Standardelement zur Führung des Radverkehrs außerorts sind vielmehr gemeinsame Geh- und Radwege, für die nach den Regelwerken ab bestimmten Kfz-Verkehrsstärken eine Erforderlichkeit zur Sicherung des Radverkehrs gegeben ist. Gleichwohl gibt es auch in außerörtlichen Bereichen einen Bedarf zur Sicherung des Radverkehrs sowie zur Verbesserung und Verdeutlichung der Radverkehrsführung unterhalb der verkehrlichen Gegebenheiten, bei denen die Anlage von Radwegen aus Sicherheitsgründen notwendig wäre. Die bestehende Erkenntnislücke soll mit dem Modellvorhaben geschlossen werden.

Die Ziele des Modellvorhabens waren,

- die Auswirkungen der Markierung von Schutzstreifen auf die Verkehrssicherheit sowie die Akzeptanz und das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden durch ein entsprechendes Untersuchungskonzept zu ermitteln,
- die Ergebnisse unter Berücksichtigung des generellen Erkenntnisstandes zur Sicherung und Förderung des Radverkehrs zu bewerten,



- Folgerungen und Empfehlungen für die Anwendbarkeit (Einsatzbereiche) und die Ausbildungsanforderungen an Schutzstreifen außerorts abzuleiten sowie
- aufzuzeigen, ob und ggf. welcher Anpassungsbedarf für eine Weiterentwicklung verkehrsrechtlicher Bestimmungen und der technischen Regelwerke besteht.

Mit Verhaltensbeobachtungen (Video), Befragungen und Geschwindigkeits-messungen wurden die Auswirkungen der Markierungen auf die Verkehrssicherheit sowie ihre Bewertung durch die Verkehrsteilnehmenden ermittelt.

Eigenschaften der untersuchten Modellstrecken:

- Einsatz beidseitiger Schutzstreifen
- DTV bis 4.000 Kfz/Tag
- zulässige Höchstgeschwindigkeit 70 km/h (nach Aufbringen der Markierung)
- Breite der Fahrbahnen 5,50-7,50 m, d.h. nach Abmarkieren der beidseitigen Schutzstreifen kann die verbleibende Kernfahrbahn nur einstreifig befahren werden, im Begegnungsfall zweier Kfz müssen demnach die Schutzstreifen in Anspruch genommen werden.

Die Ergebnisse des Modellversuchs sind bislang noch nicht veröffentlicht.

Gemeinsame Führungen mit dem Fußverkehr

Die Anlage eines **gemeinsamen Geh- und Radweges** (Z 240) kommt innerorts in Betracht, wenn ein Radweg oder Radfahrstreifen nicht zu verwirklichen ist. Gemeinsame Geh- und Radwege kommen gemäß VwV-StVO aber nur in Frage, wenn dies unter Berücksichtigung der Belange der zu Fuß Gehenden vertretbar und mit der Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs vereinbar ist. Die Beschaffenheit der Verkehrsfläche muss den Anforderungen des Radverkehrs genügen.



Abb. 5-13: Gemeinsamer Geh- und Radweg (Strausberg/Eggersdorf, Landhausstraße)



PGV-Alrutz

Ist ein Mischverkehr auf der Fahrbahn vertretbar, kommt auch **die Zulassung des Radverkehrs auf dem Gehweg** mit dem Zusatzschild "Radverkehr frei" in Betracht. Damit wird dem Radverkehr ein Benutzungsrecht ohne Benutzungspflicht auf dem Gehweg eröffnet. Hierbei ist die Verträglichkeit des Radverkehrs mit dem Fußverkehr als oberstes Gebot zu verstehen. Daher dürfen Radfahrende auch nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren. Zudem müssen die Gehwege den Verkehrsbedürfnissen des Radverkehrs entsprechen (z. B. Borsteinabsenkungen). Im Zuge von Vorfahrtstraßen sind Radverkehrsfurten zu markieren.



Abb. 5-14: Gehweg, Radverkehr frei (Strausberg/Eggersdorf, Bahnhofstraße)

Diese Lösung eröffnet insbesondere Radfahrenden, die sich auf der Fahrbahn unsicher fühlen, die Möglichkeit der Gehwegnutzung, wenn andere Formen der Radverkehrsführung nicht in Frage kommen.

Auch wenn für diese Lösung in der VwV-StVO keine Breitenanforderungen für die Gehwege genannt werden, ist doch die Berücksichtigung des Fußverkehrs in gleicher Weise wie bei gemeinsamen Geh- und Radwegen erforderlich. Das bedeutet, dass für die Freigabe eines Gehweges für den Radverkehr die Breiten eines gemeinsamen Geh- und Radweges gemäß VwV-StVO als Mindestvoraussetzung erfüllt sein müssen.

Verkehrsrechtlich ist abzuklären, ob statt einer Ausweisung als Gehweg mit durch Zusatzschild zugelassenem Radverkehr auch eine Regelung als "nicht benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh- und Radweg" in Betracht kommt. Diese Möglichkeit wurde vom BMVI auf einer Sitzung des Bund-Länder-Fachausschusses StVO vom Mai 2017 eingeräumt.

Dazu ist in regelmäßigen Abständen eine Piktogramm-Kombination aus den Sinnbildern Fußgänger und Radfahrer mit einem getrennten Querstrich dazwischen (analog Zeichen 244 StVO) aufzubringen. Die Regelung ist auch für linke Radwege möglich. Einer Beschilderung bedarf es nicht. Vorteil dieser Lösung ist, dass die formale Schrittgeschwindigkeit für den Radverkehr, wie bei einer Beschilderung als Gehweg/Radverkehr frei, entfällt.



5.1.3 Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten

Die Hauptprobleme zur Realisierung anspruchsgerechter Radverkehrsführungen stellen sich an den Knotenpunkten im Verlauf von Hauptverkehrsstraßen dar. Insbesondere bei der Führung des Radverkehrs auf den Nebenanlagen können entwurfsabhängig erhebliche Probleme auftreten, die in der Regel mit der Linienführung und eingeschränkten Sichtbeziehungen zu den Kraftfahrern zusammenhängen.

Zum Abbau dieser Sicherheitsdefizite ist die Verdeutlichung des Vorranges der Radfahrenden gegenüber wartepflichtigen Fahrzeugen durch eine Verbesserung der Erkennbarkeit der Radverkehrsfurt und der Sichtbeziehungen zwischen Radfahrenden und Kraftfahrenden von großer Bedeutung. Der Verlauf und die Ausbildung der Radverkehrsanlage müssen die jeweiligen Vorfahrtverhältnisse verdeutlichen.

Diesen Grundsätzen trägt bereits die StVO-Novelle von 1997 Rechnung und bestimmt eine sichere Knotenpunktführung zu einem wichtigen Kriterium für die Frage, ob ein Radweg als benutzungspflichtig gekennzeichnet werden kann. Für die Führung des - abbiegenden - Radverkehrs werden in der VwV-StVO (zu § 9 StVO) verschiedene Möglichkeiten genannt. So ergeben sich im Kontext von RASt 06, ERA 10 und StVO u. a. folgende Anforderungen und Führungsmöglichkeiten des Radverkehrs an Knotenpunkten:

Im Zuge von Vorfahrtstraßen sowie an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen (LSA) sind bei allen Radverkehrsführungen außer Schutzstreifen grundsätzlich Radverkehrsfurten zu markieren. Schutzstreifen sind an Knotenpunkten durchzuführen. Sind die Radverkehrsanlagen mehr als 5 m von der Fahrbahn abgesetzt, genießt der Radverkehr nicht mehr "automatisch" den Vorrang der Vorfahrtstraße. Dann muss durch Beschilderung die jeweilige Vorfahrtregelung angezeigt werden.

Radwege sollen rechtzeitig (d. h. etwa 10 - 20 m vor dem Knotenpunkt) an den Fahrbahnrand herangeführt werden. Das Parken von Kfz soll in diesem Bereich unterbunden werden.



Abb. 5-15: Radverkehr wird im Vorfeld des Knotens an den Fahrbahnrand und damit ins Sichtfeld des Kfz-Verkehrs geführt





Abb. 5-16: Stoßfreier Übergang baulicher Radverkehrsanlagen auf Markierungslösung (Hannover)

Bei **Teilaufpflasterungen** der Einmündungsbereiche untergeordneter Straßen verlaufen Radweg und Gehweg im Niveau der angrenzenden Streckenabschnitte über die Knotenpunktzufahrt hinüber. Die Aufpflasterungen verdeutlichen die Vorfahrt des Radverkehrs und wirken geschwindigkeitsdämpfend, wenn die Anrampungen steil genug ausgebildet sind (z. B. 1:5 - 1:10). Untersuchungen zeigen, dass die Sicherheit der Radfahrenden durch solche Radwegüberfahrten deutlich erhöht wird.



Abb. 5-17: Teilaufpflasterung im Einmündungsbereich einer Nebenstraße (Bremen)

Radfahrstreifen können aufgrund der guten Sichtbeziehungen an Knotenpunkten eine sichere Radverkehrsführung gewährleisten. Insbesondere kann dadurch der kritische Konflikt zwischen rechtsabbiegenden Kfz und geradeaus fahrenden Radfahrenden gemindert werden. Es ist deshalb vor allem an signalisierten Knotenpunkten zweckmäßig, Radwege in der Knotenpunktzufahrt in Radfahrstreifen übergehen zu lassen, z. B. wenn Rechtsabbiegefahrstreifen vorhanden sind oder wenn den Radfahrenden ein direktes Linksabbiegen ermöglicht werden soll.





Abb. 5-18: Übergang Radweg in Radfahrstreifen an signalisiertem Knotenpunkt (Hannover)

Der Einsatz **überbreiter Fahrstreifen** kann in Knotenpunktzufahrten sinnvoll sein (ggf. auch nur begrenzt auf diese Zufahrten), wenn dadurch Flächen für Radverkehrsanlagen geschaffen werden können. Derartige Aufstellbereiche (z. B. geradeaus/linksabbiegend) ermöglichen, dass sich Pkw nebeneinander ohne Einbuße an Leistungsfähigkeit aufstellen können.

An **signalisierten Knotenpunkten** sind die Ansprüche der Radfahrenden nach einer sicheren und attraktiven signaltechnischen Einbindung stets angemessen zu berücksichtigen. Dabei sind Entwurf und Lichtsignalsteuerung im Hinblick auf die Begreifbarkeit der Regelung als Einheit zu betrachten.

Durch **gesonderte Radverkehrssignale** können auch an großräumigen Knotenpunkten die spezifischen Anforderungen der Radfahrenden (z. B. Räumgeschwindigkeiten) gut erfasst und Konflikte mit abbiegenden Kfz-Strömen gemindert oder vermieden werden. Bei kompakten Knoten ist dagegen die gemeinsame Signalisierung
mit dem Kfz-Verkehr zur Reduzierung des Signalisierungsaufwandes die Regel. Zu
Fuß Gehende und Radfahrende sollten dann zur besseren Begreifbarkeit voneinander getrennt sein. Nach der StVO-Neufassung erfolgt die gemeinsame Signalisierung
von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden zukünftig grundsätzlich nur noch mit der
"Kombischeibe" mit Symbol für beide Verkehrsarten, wobei für die erforderliche Umsetzung eine Übergangsregelung bis zum 31.12.2016 galt.

Bei Führung im Mischverkehr hat sich die Anlage kurzer **Vorbeifahrstreifen** in der Knotenpunktzufahrt bewährt, die verkehrsrechtlich als Schutzstreifen ausgebildet sind. Diese Streifen sollten so lang ausgeführt werden, dass ein Vorbeifahren an mehreren wartenden Kfz möglich ist.





Abb. 5-19: Vorbeifahrstreifen in einer signalisierten Knotenpunktzufahrt (Bielefeld)

Bei freien Rechtsabbiegefahrbahnen ist durch die zügige Abbiegemöglichkeit des Kfz-Verkehrs eine ausreichende Sicherheit und Leichtigkeit für Radfahrende (und zu Fuß Gehende) nur schwer verwirklichbar. Sie sollen deshalb innerhalb bebauter Gebiete möglichst vermieden werden. Kommt der Verzicht auf eine freie Rechtsabbiegefahrbahn nicht in Frage, sollte durch bauliche Maßnahmen eine weniger zügige Trassierung angestrebt werden. Durch die Anlage von Radfahrstreifen, die zwischen dem Rechtsabbiege- und dem Geradeausfahrstreifen verlaufen, kann das Gefährdungspotenzial für den Radverkehr gemindert werden. Solche Radfahrstreifen sollen deutlich markiert und ggf. rot eingefärbt werden.



Abb. 5-20: Rückbau und Signalisierung eines konfliktträchtigen freien Rechtsabbiegefahrstreifens in Hannover (links vorher, rechts nachher)

Eine direkte Führung des geradeaus fahrenden Radverkehrs auf einem Radfahrstreifen ist auch dann sinnvoll, wenn ein Rechtsabbiegefahrstreifen in die Signalisierung einbezogen ist.



Aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS) erleichtern die Sortierung der Verkehrsteilnehmenden, v. a. bei Knotenpunktzufahrten mit im Verhältnis zur Umlaufzeit langer Rotphase. Günstig sind ARAS vor allen Dingen, wenn sich die Hauptfahrtrichtungen des Kfz- bzw. des Radverkehrs überschneiden, z. B. Kfz vorrangig rechtsab und Radfahrende geradeaus. Der Konflikt zwischen geradeaus fahrenden Radfahrenden und rechts abbiegenden Kfz wird dadurch deutlich gemindert. Auch für links abbiegende Radfahrende können ARAS eine sichere Lösung sein.

Befürchtungen, dass die Leistungsfähigkeit gemindert werden könnte, haben sich als nicht zutreffend erwiesen. ARAS können bei starken Rechtsabbiegeströmen im Kfz-Verkehr zur Erhöhung der Knotenpunktleistungsfähigkeit dienen, da Radfahrerpulks schneller abfließen können.



Abb. 5-21: Aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS) (Hannover)

Für **linksabbiegenden Radverkehr** sind besonders an den verkehrsreichen Knotenpunkten besondere Abbiegehilfen erforderlich. Dazu gibt es mehrere Lösungsmöglichkeiten, die bei geeigneter Ausbildung ein hohes Maß an Sicherheit und Akzeptanz durch die Radfahrenden erreichen können. Neben dem direkten bzw. indirekten Linksabbiegen sind an signalisierten Knotenpunkten auch Radfahrerschleusen und aufgeweitete Radaufstellstreifen sinnvolle Möglichkeiten. Einsatzbereiche werden in RASt 06 und ERA genannt. Die Wahlmöglichkeit für Radfahrende zwischen direktem oder indirektem Linksabbiegen kommt auch in der StVO deutlich zum Ausdruck.

Die Erfahrungen zeigen, dass Radfahrende an Kreuzungen mit indirektem Links häufig die Markierungen zunächst nicht wahrnehmen oder verstehen. Daher bedarf es zum erfolgreichen Einsatz des indirekten Links Abbiegens bedarf es der intensiven Information der Bevölkerung (z. B. über Pressemeldungen, Erläuterungen auf



Webseite der Stadt, Flyer für Anlieger und als Auslage in öffentlichen Einrichtungen, Infoveranstaltungen, Kommunikation über Multiplikatoren wie den ADFC oder andere radaffine Verbände bzw. Schulen und Fahrschulen).

Kleine Kreisverkehre (Außendurchmesser ca. 30 m) können wegen ihrer geschwindigkeitsreduzierenden Wirkung die Verkehrssicherheit für den Gesamtverkehr oft wirkungsvoll erhöhen. Für Radfahrende hat sich die Führung im Mischverkehr oder auf umlaufenden kreisrunden Radwegen als günstige Lösung erwiesen. Auch der Übergang eines Radweges zum Mischverkehr im Kreis kommt in Betracht. Radfahrstreifen und Schutzstreifen dürfen dagegen auf der Kreisfahrbahn aus Verkehrssicherheitsgründen nicht angelegt werden.

Zur Führung des Radverkehrs an größeren innerörtlichen Kreisverkehren gab es in den letzten Jahren unterschiedliche Expertenmeinungen und diverse Untersuchungen. Die Diskussion zur Radverkehrsführung in Kreisverkehren ist im FGSV-Arbeitskreis "Kreisverkehre" und den höheren Gremien noch nicht abgeschlossen. Aktuell soll auch das "Merkblatt für Kreisverkehre" der FGSV aktualisiert werden, aber auch hier liegen derzeit noch keine abgestimmten Aussagen vor. Ein Vorhaben der BASt bezüglich "Einsatzbereiche und Sicherheit von Fußgängerüberwegen", das insbesondere Fußgängerüberwege an Kreisverkehren untersucht, befindet sich aktuell in der Schlussphase, abgestimmte Empfehlungen liegen jedoch auch hier noch nicht vor.

Bis diesbezüglich neue Erkenntnisse vorliegen, gelten die gängigen Regelwerke (RASt, ERA 2010), die besagen, dass der Radverkehr im Kreis ebenfalls bevorrechtigt geführt werden soll.

Innerorts wird generell empfohlen, den Radverkehr im Mischverkehr durch den Kreisverkehr zu führen. Sollte es aus örtlichen Gründen sinnvoll sein, Radwege anzulegen, sollten diese über die gleichen Vorrangregelungen für den Fuß- und Radverkehr gegenüber ab- bzw. einbiegenden Fahrzeugen verfügen.

5.1.4 Führung des Radverkehrs in Erschließungsstraßen

Zur Anlage attraktiver Verbindungen für den Radverkehr auf Straßen abseits der Hauptverkehrsstraßen stehen vor allem Maßnahmen im Vordergrund, die die Durchlässigkeit des Verkehrsnetzes gegenüber den Fahrmöglichkeiten des Kfz-Verkehrs erhöhen. Die Separation vom Kfz-Verkehr sollte dagegen vor allem in Tempo 30-Zonen die seltene Ausnahme bleiben. In jedem Fall ist hier die Aufhebung der Benutzungspflicht vorhandener Radwege erforderlich (vgl. StVO, § 45(1c)), bei erheblichen Mängeln sollten die Radwege ganz aufgehoben werden.

Werden bauliche **Verkehrsberuhigungsmaßnahmen** zur Geschwindigkeits-dämpfung und zur Lenkung des Kfz-Verkehrs vorgesehen, ist darauf zu achten, dass die Radfahrenden durch diese Maßnahmen nicht unerwünscht beeinträchtigt werden. Dies erfordert, dass



- bei Netzrestriktionen (z. B. Sackgassen, Diagonalsperren an Kreuzungen) bauliche Durchlässe für Radfahrende geschaffen werden oder der Radverkehr von Abbiegeverboten ausgenommen werden,
- bauliche Maßnahmen der Geschwindigkeitsdämpfung (z. B. Aufpflasterungen, Versätze) so angelegt werden, dass Radfahrende durch sie nicht oder allenfalls geringfügig in ihrem Fahrkomfort beeinträchtigt werden,
- auch bei der Materialwahl ein radfahrerfreundlicher Belag gewählt wird.

Fahrradstraßen

Eine wichtige Form der Angebotsverbesserung und Radverkehrsförderung stellt die Ausweisung von Fahrradstraßen im Verlauf von Hauptverbindungen durch verkehrsarme Straßen dar. Voraussetzung ist ein bereits derzeit erhöhtes Radverkehrsaufkommen oder aber eine zu erwartende Zunahme durch die Einbindung der Straße in ein geschlossenes Radverkehrsnetz bzw. die generelle Radverkehrsförderung der Stadt Strausberg. Auch starke Radverkehrsströme zu bestimmten Spitzenzeiten, z. B. zu Schulbeginn- oder -schlusszeiten, können die Ausweisung einer Fahrradstraße begründen.

Fahrradstraßen stellen eine Sonderform des Mischverkehrs auf Erschließungsstraßen dar. Als Sonderweg für den Radverkehr ausgewiesen, genießen Radfahrende bei dieser Lösung Priorität gegenüber einem zugelassenen Kfz-Verkehr. Der Kfz-Verkehr kann auch in nur einer Fahrtrichtung zugelassen werden und muss sich dem Verkehrsverhalten der Radfahrenden anpassen. Nach der StVO-Neufassung beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit für alle Fahrzeuge 30 km/h.

Bei der Einrichtung von Fahrradstraßen im Zusammenhang mit vorhandenen Tempo 30-Zonen muss die Tempo 30-Zone jeweils durch eine entsprechende Beschilderung (Vz 274.2 StVO) beendet werden.

Bei Fahrradstraßen beträgt die Fahrgassenbreite im Regelfall 4,00 m zzgl. zum Sicherheitsabstand zu parkenden Kfz. Bei Einbahnstraßen für den Kfz-Verkehr sind auch geringere Breiten möglich. Bei breiteren Fahrbahnen kann die Überbreite für Gehwegnasen, Baumstandorte, Buskaps (jeweils punktuell) bzw. ein- oder beidseitiges Parken genutzt werden.





Abb. 5-22: Fahrradstraße (Hannover)

An Knotenpunkten mit bisheriger Rechts-vor-Links-Regelung kann ein Vorrang für die Fahrradstraße ausgeschildert werden, wenn die Menge des Radverkehrs dies rechtfertigt, für die Route insgesamt ein hoher Standard angestrebt wird und wenn durch verkehrsberuhigende Maßnahmen verhindert werden kann, dass der Kfz-Verkehr ein unangemessenes Geschwindigkeitsniveau erreicht. Anderenfalls sollte die für Tempo 30-Zonen übliche Rechts-vor-Links-Regelung beibehalten werden.

Fahrradstraßen stellen eine komfortable und sichere Führungsvariante für Hauptverbindungen des Radverkehrs dar und können bei günstiger Lage im Netz Bündelungseffekte für den Radverkehr bewirken. Fahrradstraßen sind im Vergleich zu anderen Maßnahmen kostengünstig, da sie in erster Linie ein verkehrsregelndes Instrument darstellen und nur geringen baulichen Aufwand erfordern. Bauliche Maßnahmen sind nach der VwV-StVO nicht mehr erforderlich.

Aus Gutachtersicht wird empfohlen alle Fahrradstraßen in einer Kommune mit den gleichen Vorrangregelungen bzw. im gleichen Gestaltungsdesign (corporate design) einzurichten. Dadurch ist der Wiedererkennungswert erhöht und die Besonderheit der Verkehrsführung wird betont. Eine nach Regelwerken empfohlene Standardausbildung für Fahrradstraßen gibt es nicht, mögliche Beispiele werden nachfolgend aufgeführt.







Beispiel Kiel Fahrradstraßen mit Fahrbahnrandmarkierung und großem Piktogramm an allen Knotenpunkten





Beispiel Hannover
Runde Piktogramme in Blau und Richtungspfeile im Straßenverlauf. Die Rinnen zwischen der asphaltierten Fahrbahn und den Parkständen sind farblich abgesetzt gepflastert und dienen als Sicherheitstrennstreifen.





Beispiel Freiburg Piktogramme in Blau mit zusätzlichen Richtungspfeilen an allen Einmündungen







Beispiel Lemgo Fahrgasse (3,5-4 m breit) mit Breitstrichmarkierung (1 m Strich, 1 m Lücke); punktuelle Gehwegnasen zur Unterbrechung des linearen Parkens am Fahrbahnrand





Beispiel Leer Besondere Pflasterkombination und Piktogramm mit Wiedererkennungswert; Piktogramme in Anlehnung an Verkehrszeichen





Beispiel Burgdorf (links) und Mannheim (rechts) Bevorrechtigung an Einmündungen im Zuge einer Fahrradstraße durch flächige Markierung und Vz 301 StVO

Die Einrichtung von Fahrradstraßen besitzt auch als Mittel der Öffentlichkeitsarbeit eine starke Signalwirkung für den Radverkehr. Dies wird umso mehr verstärkt, wenn die Eröffnung einer Fahrradstraße auch öffentlichkeitswirksam erfolgt.



Einbahnstraßen

Häufig verhindern Einbahnstraßen die Verwirklichung durchgehender Verbindungen für den Radverkehr im Erschließungsstraßennetz. Radfahrende werden dann entweder auf zum Teil gefährliche Hauptverkehrsstraßen verdrängt oder befahren die Einbahnstraßen unerlaubt in der Gegenrichtung.

Eine Forschungsarbeit der Bundesanstalt für Straßenwesen¹⁵, die die Sicherheitsauswirkungen einer Öffnung von Einbahnstraßen für gegengerichteten Radverkehr bewertet hat, zeigt, dass sich diese Regelung weder in Bezug auf die Zahl noch die Schwere der Unfälle gegenüber einer Nicht-Öffnung negativ auswirkt. Sicherheitsprobleme mit dem gegenläufigen Radverkehr treten - auf niedrigem Niveau - noch am häufigsten an Einmündungen und Kreuzungen (auch bei Rechts-Vor-Links-Regelung) mit in die Einbahnstraße einbiegendem oder diese kreuzendem Kfz-Verkehr auf und stehen oft in Verbindung mit eingeschränkten Sichtverhältnissen (insbesondere durch parkende Kfz). Auf den Streckenabschnitten zwischen Knotenpunkten sind Unfälle mit legal gegenläufigem Radverkehr auch bei schmalen Fahrgassen dagegen sehr selten.

Aufgrund der guten Erfahrungen mit der Öffnung der Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr wurden mit der VwV-StVO 2009 einschränkende Bestimmungen weiter reduziert. An den Knotenpunkten ist der gegenläufige Radverkehr in die jeweilige Verkehrsregelung einzubeziehen.



Abb. 5-23: Für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnete Einbahnstraße (Strausberg, Müncheberger Straße)

Alrutz, D.; Angenendt, W. et al: Verkehrssicherheit in Einbahnstraßen mit gegengerichtetem Radverkehr. Berichte der BASt, Heft V83, Bremerhaven 2001



A-RN026 - Bericht März 2021

Für Einbahnstraßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 30 km/h ist die Zulassung von gegengerichtetem Radverkehr in der VwV-StVO geregelt und an folgende Voraussetzungen gebunden:

- Es ist ausgenommen an kurzen Engstellen eine ausreichende Begegnungsbreite (mind. 3,00 m) vorhanden. Bei Linienbus- oder stärkerem Lkw-Verkehr beträgt diese mindestens 3,50 m.
- Die Verkehrsführung ist im Streckenverlauf sowie an Knotenpunkten übersichtlich.
- Wo erforderlich, wird ein Schutzraum für den Radverkehr angelegt (z. B. unübersichtliche Kurven, untergeordnete oder signalisierte Knotenpunktzufahrten).

Gegenüber der VwV-StVO-Fassung von 1997 sind diese Anforderungen aufgrund der sehr guten Erfahrungen in Bezug auf die Verkehrssicherheit deutlich reduziert.

Die ERA 2010 greifen diese Erfahrungen auf und betonen die Anforderung, dass der Radverkehr die Einbahnstraßen grundsätzlich in beiden Richtungen nutzen können soll, sofern Sicherheitsgründe nicht dagegen sprechen. Dafür wird ein gestuftes Maßnahmenrepertoire aufgezeigt, das eine Zulassung des gegengerichteten Radverkehrs auch in Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ermöglicht.

Eine besondere Betonung wird auch auf die Sicherung des gegenläufigen Radverkehrs an Knotenpunktbereichen gelegt.

5.2 Grundsätze der Maßnahmenkonzeption für Strausberg

Ausgehend von den im Rahmen der Bestandsanalyse ermittelten Defiziten im Strausberger Radverkehrsnetz erfolgte die Entwicklung der Maßnahmenkonzeption zur Verbesserung der Wegeinfrastruktur. Dabei wurde das nach heutigem Kenntnisstand bewährte Entwurfsrepertoire für den Radverkehr (vgl. Kap. 5.1) gezielt in Hinblick auf vergleichsweise schnell umsetzbare und kostengünstige Maßnahmen unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit eingesetzt.

Daraus ergeben sich als Grundlage für die Maßnahmenplanung in Strausberg folgende wesentlichen Grundsätze:

 Vorrang hat eine sichere Radverkehrsführung. Für Radverkehrsanlagen sind deshalb die Grundanforderungen Erkennbarkeit, Begreifbarkeit und Befahrbarkeit zu beachten. Für Knotenpunkte und Grundstückszufahrten ist darüber hinaus die Gewährleistung des Sichtkontaktes von hoher Bedeutung. Dies ist bei der Planung bzw. dem Bau neuer Anlagen zu berücksichtigen. Im Bestand ist die Optimierung der Sichtbeziehungen bei Bedarf und im Einzelfall zu prüfen.



- Maßgabe für die Maßnahmenkonzeption sind die Empfehlungen der technischen Regelwerke (insbesondere "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen", ERA 2010) und die Regelungen der StVO.
- Die Anordnung der Radwegebenutzungspflicht ist im Einzelfall zu prüfen. Radverkehrsanlagen ohne Benutzungspflicht sollen als dauerhafte Lösungsansätze in Betracht gezogen werden (vgl. Aussagen zu Radwegen ohne Benutzungspflicht in Kap. 5.1.2).
- Im bebauten Bereich soll die richtungstreue Führung vorrangig zum Einsatz kommen.
- Bei ausreichender Flächenverfügbarkeit auf der Fahrbahn ist der Einsatz von Radfahr- bzw. Schutzstreifen zu prüfen.
- Im Sinne einer absehbaren Umsetzbarkeit und aus Kostengründen haben am Bestand orientierte Verbesserungsvorschläge Vorrang vor solchen, die einen weitgehenden Umbau der Straße erfordern.
- Es sind die Belange aller Verkehrsarten zu berücksichtigen.
- Ziel ist eine im gesamten Stadtgebiet intuitiv erkennbare Radverkehrsführung mit einheitlichen Gestaltungselementen, Führungskontinuität und klaren Führungen an Übergängen und Knoten.

Dies bedeutet, dass je nach örtlichen Rahmenbedingungen auch Kompromisse hinsichtlich der anzustrebenden Standards erforderlich sind. Letztlich dienen die Maßnahmen, die den genannten Grundsätzen folgen, aber auch einem geordneten Verkehrsablauf, von dem alle Verkehrsteilnehmenden profitieren.

Das Maßnahmenprogramm ist auf einen mittel- bis längerfristigen Zeitrahmen ausgelegt. Einzelne Maßnahmen für den Radverkehr sind erst im Kontext mit aus anderem Anlass anstehenden Vorhaben sinnvoll durchzuführen. Im Einzelnen ist der ermittelte Handlungsbedarf für Strausberg in anschaulichen Maßnahmenblättern sowie in einem Übersichtsplan im Anhang zusammengestellt.

Der Konkretisierungsgrad der Maßnahmen entspricht dem eines Rahmenkonzeptes zum Radverkehr. Im Einzelnen bedürfen die Maßnahmen vor der Umsetzung der kleinräumigen Überprüfung sowie der entwurfs- und verkehrstechnischen Präzisierung.

5.3 Generelle Handlungsschwerpunkte und Lösungsansätze für Strausberg

Als planerische Grundlage für die Wegeinfrastruktur zum Radfahren in Strausberg werden für häufiger festgestellte Konflikte bzw. generelle Handlungsschwerpunkte die Grundsätze der Regelwerke zu kurzen Qualitätsstandards (Standardlösungen je nach verkehrlicher Situation) zusammengefasst.



5.3.1 Infrastrukturmängel an Radwegen

PGV-Alrutz

Die in Strausberg vorgefundenen baulichen Radwege sind häufig gekennzeichnet durch unzureichende Breiten, Belagsmängel, fehlende Sicherheitstrennstreifen, ein abruptes Ende oder der gemeinsamen Führung mit dem Fußverkehr. Häufig wechselt die Führungsform im Straßenverlauf (fehlende Führungskontinuität). An Knotenpunkten wird der Radverkehr häufig sehr umwegig geführt.

Die baulichen Radwege genügen damit weder den Anforderungen der Regelwerke noch stellen sie ein attraktives Angebot für den zukünftig auch schneller werdenden Radverkehr dar.

Auch in Bezug auf die Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht besteht Handlungsbedarf (Zuständigkeit bei der Straßenverkehrsbehörde). Nach den ERA ist bei einer zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h die Anordnung einer Benutzungspflicht ab ca. 1.000 - 1.200 Kfz/Spitzenstunde (entspricht ca. 12.000 Kfz/Tag) als Regellösung in Erwägung zu ziehen. Bei dieser Annahme und dem Abgleich mit den vorliegenden Kfz-Stärken wird davon ausgegangen, dass die Benutzungspflicht einiger Radwege im Stadtgebiet aufgehoben werden könnte.

Die Radwege in Strausberg sind derzeit insgesamt auch recht unterschiedlich in ihrer Bauweise bzw. Ausgestaltung. Zur Verdeutlichung der Radverkehrsführung wird empfohlen, sukzessive einen baulichen Standard und damit eine weitgehend einheitliche bauliche und verkehrstechnische Ausführung für Radwege einzuführen. Eine einheitliche Ausbildung wirkt im Sinne eines "corporate designs" öffentlichkeitswirksam als Zeichen der Förderung des Radverkehrs. Darüber hinaus dient sie auch der Vereinfachung der Planungs- und Abstimmungsprozesse und ermöglicht so ein intuitives Fahren.





Abb. 5-24: links: Gemeinsamer Geh- und Radweg in der Elisabethstraße (unzureichende Breite, Benutzungspflicht nicht nötig, Engstelle) rechts: Abruptes Radwegende Wriezener Straße

Für die Straßenabschnitte, die auf den Strecken des definierten Radverkehrsnetzes liegen, wurden konkrete Lösungsansätze aufgezeigt. Bei der Notwendigkeit einer Radverkehrsanlage sind hier neben dem Wegeausbau auch Markierungslösungen



vorgeschlagen.

Im Zuge von baulichen Radwegen und Wegeverbindungen wurden darüber hinaus auch nachfolgende Infrastrukturmängel festgestellt und entsprechende Qualitätsstandards abgeleitet:

Radverkehrsanlagen in unzureichender Breite bzw. fehlende Sicherheitstrennstreifen

Situation	Grundsatz	weitere Beschreibung Radverkehrsanlage	Lösungsansatz
bauliche Radver- kehrsanlage in un- zureichender Breite	Mindestbreiten nach StVO zzgl. Sicherheitstrenn- streifen	Radverkehrsanlage nach Vorauswahl ERA nicht nötig	Radverkehrsanlage aufgeben Radverkehr im Mischverkehr führen
		Radverkehrsanlage nach Vorauswahl ERA nötig	Wegeausbau ggf. Markierungslösung prüfen
fehlende Sicher- heitstrennstreifen bei baulicher Rad- verkehrsanlage	Mindestbreiten nach StVO zzgl. Sicherheits-trenn- streifen	Radverkehrsanlage nach Vorauswahl ERA nicht nötig	Radverkehrsanlage aufgeben Radverkehr im Mischverkehr führen
		Radverkehrsanlage nach Vorauswahl ERA nötig	Ergänzen von Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz und Fahrbahn (markiert oder baulich) ggf. Wegeausbau bzw. Markierungslösung prüfen
Radfahrstreifen in unzureichender Breite	Mindestbreiten nach StVO zzgl. Sicherheits-trenn- streifen	Benutzungspflichtige Radverkehrsanlage nach Vorauswahl ERA nicht nötig	Änderung zum Schutzstrei- fen zzgl. Sicherheitsbe- reich zu parkenden Kfz
		Benutzungspflichtige Radverkehrsanlage nach Vorauswahl ERA nötig	Verbreiterung Radfahr- streifen ggf. Neubau Radverkehrs- anlage
Radfahrstreifen mit fehlendem Sicher- heitstrennstreifen zu parkenden Kfz	Mindestbreiten nach StVO zzgl. Sicherheits-trenn- streifen	Benutzungspflichtige Radverkehrsanlage nach Vorauswahl ERA nicht nötig	Änderung zum Schutzstrei- fen zzgl. Sicherheitsraum zu parkenden Kfz
		Benutzungspflichtige Radverkehrsanlage nach Vorauswahl ERA nötig	Verbreiterung Radfahr- streifen bzw. Ergänzung Sicherheitstrennstreifen Alternativ: Aufgabe Kfz- Parken ggf. Neubau Radverkehrs- anlage
Schutzstreifen in unzureichender Breite	Mindestbreiten nach StVO zzgl.	Radverkehrsanlage nach Vorauswahl ERA nicht nötig	Aufgabe Schutzstreifen Radverkehr im Mischver- kehr führen



Situation	Grundsatz	weitere Beschreibung Radverkehrsanlage	Lösungsansatz
	Sicherheits-trenn- streifen	Radverkehrsanlage nach Vorauswahl ERA nötig	Verbreiterung Schutzstrei- fen ggf. Neubau Radverkehrs- anlage
Schutzstreifen mit fehlendem Sicher- heitsraum zu par- kenden Kfz	Mindestbreiten nach StVO zzgl. Sicherheitsraum	Radverkehrsanlage nach Vorauswahl ERA nicht nötig	Aufgabe Schutzstreifen Radverkehr im Mischver- kehr führen
Reliden Kiz		Radverkehrsanlage nach Vorauswahl ERA nötig	Verbreiterung Schutzstrei- fen bzw. Ergänzung Si- cherheitsraum
			Alternativ: Aufgabe Kfz- Parken
			ggf. Neubau Radverkehrs- anlage

Einseitige Zweirichtungsführung

Situation	Grundsatz	weitere Beschrei- bung Radver- kehrsanlage	Lösungsansatz
Einseitige Zwei- richtungsführung	Zweirichtungsfüh- rung außerorts als	erfüllt Anforderun- gen der Regelwerke	kein Handlungsbedarf
außerorts	Standard	erfüllt nicht die An- forderungen der Re- gelwerke	Wegeausbau
Einseitige Zwei-	innerorts richtungs-	erfüllt Anforderun-	DTV <4.000 Kfz/24h
richtungsführung innerorts	treue Führung des Radverkehrs	gen der Regelwerke bzgl. Einrichtungs-	Radverkehrsanlage aufgeben,
	Radverkehrsanlage bei Strecken mit	verkehr	Radverkehr im Mischverkehr führen,
	50 km/h ab ca. 4.000 Kfz/ 24h		ggf. nicht benutzungspflich- tige Führung beibehalten
			DTV >4.000 Kfz/24h
			Radverkehrsanlage für rich- tungstreuen Radverkehr bei- behalten, Markierungslösung oder Neubau einer Radver- kehrsanlage für die Gegen- richtung
		erfüllt nicht die An-	DTV <4.000 Kfz/24h
		forderungen der Re- gelwerke bzgl. Ein- richtungsverkehr	Radverkehrsanlage aufgeben,
			Radverkehr im Mischverkehr führen
		DTV >4.000 Kfz/24h	
			Ausbau beidseitiger Radver- kehrsanlagen für richtungs- treuen Radverkehr,
			ggf. Markierungs-lösung prü- fen



Situation	Grundsatz	weitere Beschrei- bung Radver- kehrsanlage	Lösungsansatz
	innerorts richtungs- treue Führung Rad- verkehr Radverkehrsanlage bei Strecken mit 30 km/h ab ca. 8.000 Kfz/24h	erfüllt Anforderun- gen der Regelwerke bzgl. Einrichtungs- verkehr	DTV <8.000 Kfz/24h Radverkehrsanlage aufgeben, Radverkehr im Mischverkehr führen, ggf. nicht benutzungspflichtige Führung beibehalten
			DTV >8.000 Kfz/24h Radverkehrsanlage für richtungstreuen Radverkehr beibehalten, Markierungslösung oder Neubau einer Radverkehrsanlage für Gegenrichtung
			Tempo 30-Zone: nur Gehweg, Radverkehr frei oder Radweg ohne Benutzungs- pflicht möglich
		erfüllt nicht die An- forderungen der Re- gelwerke bzgl. Ein- richtungsverkehr	DTV <8.000 Kfz/24h Radverkehrsanlage aufgeben, Radverkehr im Mischverkehr führen
			DTV >8.000 Kfz/24h Ausbau beidseitiger Radverkehrs-anlagen für richtungstreuen Radverkehr, ggf. Markierungslösung prüfen
			Tempo 30-Zone: nur Gehweg, Radverkehr frei oder Radweg ohne Benutzungs- pflicht möglich

Hinweis:

DTV-Werte geben lediglich einen Anhaltspunkt zur Notwendigkeit einer Radverkehrsanlage. Im Einzelfall sollten weitere Faktoren (Schwerverkehrsanteil, Kfz-Parken, Rad- und Fußverkehrsaufkommen, etc.) berücksichtigt werden.



Ende einer Radverkehrsanlage

Situation	Grundsatz
Endende Radverkehrsanlage ohne	Weiterfahrt ermöglichen durch eindeutiges Aufzeigen der
Überleitung des Radverkehrs auf die	geeigneten Führung durch Markierung mithilfe von Leitli-
Fahrbahn	nien bzw. Führungslinien und Piktogrammen

Belag

Situation	Grundsatz	weitere Beschrei- bung Radverkehrs- anlage	Lösungsansatz
unebener Fahr- bahnbelag, große Fugenbreite (Kopf- steinpflaster)	Belag auf wichtigen Radverkehrsachsen optimieren	Mischverkehr	Asphaltieren, Alternativ Einbau ebener Pflasterstreifen
Wassergebundene Decke	Belag auf wichtigen Radverkehrsachsen optimieren	selbständige Wege- verbindung Alltagsradverkehr	Asphaltieren
		selbständige Wege- verbindung Freizeit- radverkehr	regelmäßige Kontrolle und Qualitätssicherung

Sicherung des Radverkehrs an Grundstückszufahrten

Situation	Grundsatz	weitere Beschrei- bung Radverkehrs- anlage	Lösungsansatz
baulicher Radweg (Einrichtungs-ver- kehr)		normal frequentierte Grundstückszufahrt	Radwegebelag durchführen, nach Möglichkeit keine Absen- kung des Radwege-niveaus (Einsatz von Rampensteinen)
		stark frequentierte Grundstückszufahrt (z.B. Supermarkt, Tankstelle)	Radwegebelag durchführen, Verdeutlichung durch Radver- kehrsfurt, Piktogramme und Richtungspfeile, Vz 205 StVO für ausfahrende Kfz
baulicher Radweg (Zweirichtungs- verkehr)	Radverkehrsanlage an Grundstücks-zu- fahrten durchführen	normal frequentierte Grundstückszufahrt	Radwegebelag durchführen, nach Möglichkeit keine Absen- kung des Radwege-niveaus (Einsatz von Rampensteinen), an unübersichtlichen Zufahrten Hinweis auf Zweirichtungs-ver- kehr (z.B. Piktogramme und Richtungspfeile)



Situation	Grundsatz	weitere Beschrei- bung Radverkehrs- anlage	Lösungsansatz
		stark frequentierte Grundstückszufahrt (z.B. Supermarkt, Tankstelle)	Radwegebelag durchführen, Verdeutlichung durch Radver- kehrsfurt, Piktogramme und Richtungspfeile, Vz 205 StVO für ausfahrende Kfz
Radfahrstreifen, Schutzstreifen	Radfahr- bzw. Schutzstreifen an	normal frequentierte Grundstückszufahrt	Radverkehrsanlage durchgängig markieren
	Grundstückszufahrten durchführen	stark frequentierte Grundstückszufahrt (z.B. Supermarkt, Tankstelle)	Radverkehrsanlage durchgängig markieren, ggf. Roteinfärbung und Piktogramme ergänzen

Bushaltestellen

Situation	Grundsatz	weitere Beschrei- bung Radverkehrs- anlage	Lösungsansatz
baulicher Radweg, gemeinsame Füh- rung Rad- und Fußverkehr	Konflikte zwischen Radverkehr und ein- bzw. aussteigenden Personen vermei- den	Haltestelle am Fahr- bahnrand, ausreichende Flä- chenverfügbarkeit	Radweg geradlinig hinter Wartebereich vorbeiführen, Kennzeichnung Ein- und Aus- stiegs-bereich
		Haltestelle am Fahr- bahnrand, geringe Flächenver- fügbarkeit	Kennzeichnung Ein- und Aus- stiegs-bereich ggf. Engstelle
		Bushaltebucht	ggf. Rückbau Bushaltebucht, Alternativ Radverkehr durch Busbucht mit Markierung füh- ren
Radfahr-, Schutz- streifen			Markierung im Bushaltebe- reich unterbrechen

Übergang baulicher Radweg in Fahrbahnführung – und umgekehrt, Übergang am Ortseingang

Situation	Grundsatz	weitere Beschrei- bung Radverkehrs- anlage	Lösungsansatz
Übergang von beid- seitig baulichen Radverkehrsanlagen in Mischverkehr	gesicherter Übergang, klare Regelungen, deutliche Hinweise für alle Verkehrsteil-nehmenden		Radweg frühzeitig im Sichtfeld auf Fahrbahn verschwenken, Übergang durch Schutzstreifen sichern



Situation	Grundsatz	weitere Beschrei- bung Radverkehrs- anlage	Lösungsansatz
Übergang einseitiger Zweirichtungs-rad- weg außerorts in richtungstreue Füh- rung innerorts	reirichtungs-rad- g außerorts in htungstreue Füh- ng innerorts deutliche Hin- weise für alle Ver-	innerorts Mischver- kehr	Anlage Mittelinsel (dient auch der Geschwindig- keits-reduzierung im Ortsein- gangsbereich), ggf. kurze Schutzstreifen
		innerorts bauliche Radverkehrs-anlagen	Anlage Mittelinsel (dient auch der Geschwindig- keits-reduzierung im Ortsein- gangsbereich), deutlicher Hinweis auf Ende
			deutilicher Hinwels auf Ende der Zweirichtungsführung (z.B. Vz 254 oder 239 StVO)

Querungsbedarf außerorts

Situation	Grundsatz	weitere Beschrei- bung Radver- kehrsanlage	Lösungsansatz
ungesicherter Querungsbedarf außerorts	Querungsbedarf rungshilfen	DTV zu querende Straße < 2.500 Kfz/ 24 h	bei günstigen Sichtbeziehun- gen keine Querungshilfe nö- tig, Geschwindigkeit zu querende Straße auf max. 70 km/h re- duzieren
		DTV zu querende Straße > 2.500 Kfz/ 24h	Anlage Querungshilfe, Geschwindigkeit zu querende Straße auf max. 70 km/h re- duzieren

Generell sollten Querungsstellen innerorts bei DTV > $8.000~\text{Kfz}/\ 24~\text{h}\ (V_{zul.}\ 30~\text{km/h})$ bzw. > $4.000~\text{Kfz}/\ 24~\text{h}\ (V_{zul.}\ 50~\text{km/h})$ durch geeignete Querungshilfen gesichert werden.

5.3.2 Unzureichende Berücksichtigung des Radverkehrs an Knotenpunkten

Generell müssen die bekannten Grundanforderungen **Erkennbarkeit**, **Übersichtlichkeit**, **Begreifbarkeit**, **Befahrbarkeit** bei der Ausbildung der Radverkehrsanlagen an Knotenpunkten beachtet werden. Radwege hinter Grünstreifen oder Längsparkständen sollen vor den Knotenpunkten so vorgezogen werden, dass sie fahrbahnnah verlaufen.

An Knotenpunkten mit LSA sind bei allen Radverkehrsführungen außer Schutzstreifen grundsätzlich Radverkehrsfurten zu markieren.



Situation		Lösungsansatz	
Signalisierung	Führung im Seitenraum	Vorlaufgrün	
		eigene Signalisierung für den Radverkehr oder gemeinsame Signalisierung mit dem Fußverkehr (Kombi-Scheibe)	
	Fahrbahnführung	Signalisierung mit dem Kfz-Verkehr	
Weiterführung nach Einmün-	Führung im Seitenraum	bei Führung im Seitenraum: Furten markieren und Radweg farblich deutlich absetzen	
dung	Fahrbahnführung	eindeutige Führung des Radverkehrs auf die Fahrbahn. Kennzeichnung durch Markierung	
Heranführen an Knoten- punkt Fahrbahnführung		Vorbeifahrstreifen (Mindestbreite 1,25 m) und ARAS (aufgeweiteter Radaufstellstreifen) markieren zum Aufstellen des Radverkehrs vor dem Kfz-Verkehr an einer LSA	
		oder	
		vorgezogene Haltlinie (3 m vor Kfz-Haltlinie)	

Radverkehrsführung an Kreisverkehren

Situation	Grundsatz	weitere Beschrei- bung Radver- kehrsanlage	Lösungsansatz
Kreisverkehre außerorts	Radverkehr auf um- laufenden baulichen Radverkehrsanla- gen		Radverkehr wartepflichtig (Vz 205 StVO) keine Furtmarkierung
Kreisverkehre innerorts	Radverkehr im Mischverkehr oder auf umlaufenden baulichen Radver- kehrs-anlagen	Minikreisverkehre oder kleine Kreis- verkehre, Mischverkehr ver- tretbar	Radverkehr im Mischverkehr führen ggf. im Vorfeld des Kreisverkehrs gesichert auf Fahrbahn überleiten
		kleine Kreis-ver- kehre, Mischverkehr nicht vertretbar	Radverkehr auf umlaufenden baulichen Radverkehrsanlagen, Radverkehrsfurten im Kombina- tion mit Fußgängerüberwegen, alternativ wartepflichtig (Vz 205 StVO) ohne Fußgängerüberwege

5.3.3 Poller, Hindernis

Um das Einfahren von Kfz auf Radverkehrsanlagen zu verhindern, werden im Stadtgebiet meist Poller eingesetzt. Zum Teil entspricht die verbleibende Durchlassbreite nicht den Anforderungen an die Fahrdynamik, insbesondere für Räder mit Hänger oder Packtaschen. In der Dämmerung bzw. bei ungünstigen Lichtverhältnissen sind die Poller darüber hinaus auch zum Teil nur schwer erkennbar.







Abb. 5-25: Wiederkehrende Poller im Zuge der Gustav-Kurtze-Promenade (links) und im Erlengrund (rechts)

Generell sollte der Einsatz von Pollern oder Umlaufsperren nur dann erfolgen, wenn die Zufahrt durch Kfz tatsächlich auch möglich wäre bzw. befürchtet wird. Die Poller sollten reflektierend sein und eine ausreichende Durchlassbreite gewährleisten (1,50 m). Eine Bodenmarkierung unterstützt die Sichtbarkeit der Hindernisse und bietet dadurch eine zusätzliche Sicherheit.





Abb. 5-26: Beispiele für beidseitige Poller mit Bodenmarkierungen in Bruchsal (links) und mittiger Poller mit Bodenmarkierung in Stuttgart (rechts)

Situation	Grundsatz	weitere Beschrei- bung Radver- kehrsanlage	Lösungsansatz
Poller	Sichtbarkeit, ausreichende Durchlassbreite		Durchlassbreite mind. 1,50 m gewährleisten (ggf. Einsatz beidseitige Poller),
			Bodenmarkierung ergänzen,
			reflektierende Poller verwenden bzw. reflektierende Klebefolie ergänzen
Schranke, Umlauf- sperre, Engstelle			Durchlassbreite mind. 1,50 m gewährleisten,
durch stationäres Hindernis			deutliche Kennzeichnung durch Boden-markierung,
			langfristig Hindernis versetzen



5.3.4 Barrierefreiheit

Die Grundprinzipien und wichtige Vorgaben der Barrierefreiheit haben auch Auswirkungen auf Planungen für den Radverkehr. Diese werden nachfolgend zusammenfassend aufgeführt und kurz erläutert:

- Stufenlose Wegeverbindungen, insbesondere für Rollstühle und Rollatoren
 Thema Bordabsenkung bei entsprechendem Einbau taktiler Leitelemente für
 seheingeschränkte Personen sollten Borde soweit wie möglich und in Anlehnung
 an die Vorschriften (vgl. DIN 32984 bzw. 18040-3) abgesenkt werden.
- Sichere, taktil und visuell gut wahrnehmbare Abgrenzungen verschiedener Funktionsbereiche, insbesondere für blinde und sehbehinderte Menschen
 Thema Trennung der Verkehrsbereiche, z. B. zwischen Fuß- und Radweg durch wahrnehmbare Elemente.
- Erschütterungsarm berollbare, ebene und rutschhemmende Bodenbeläge **Thema Belagsqualität** auch für Radverkehrsanlagen entscheidend.
- Eine taktil wahrnehmbare und visuell stark kontrastierende Gestaltung von Hindernissen und Gefahrenstellen, insbesondere für blinde und sehbehinderte Menschen
 - **Thema Bodenmarkierung bei Pollern** auch für die Verdeutlichung von Hindernissen in Radverkehrsanlagen relevant.
- Ausreichend dimensionierte, durchgängig nutzbare Gehwege
 Thema Trennung von Geh- und Radwegen bei entsprechendem Verkehrsaufkommen.
- Deutliche Regelungen an Knoten
 Thema Verzicht bzw. Rückbau freier Rechtsabbieger und Einbindung in die Signalisierung.

5.4 Gesamtübersicht Handlungsbedarf inkl. Kosten

Für die Herrichtung des Radverkehrsnetzes für Strausberg wurde auf insgesamt 97 Streckenabschnitten und Knoten ein Handlungsbedarf festgestellt. Defizite auf einer Länge von etwa 68 km zzgl. der punktuellen Örtlichkeiten vorgeschlagen. Für 4 Örtlichkeiten liegen bereits Planungen vor.

Bei einer Gesamtnetzlänge von ca. 111 km bedeutet dies aber auch, dass bereits einige Verbindungen des Radverkehrsnetzes bereits heute gut nutzbar sind.

Alle Streckenabschnitte und Knoten mit Handlungsbedarf sind im Einzelnen in den Maßnahmenblättern (siehe Anhang) aufgeführt. Diese enthält neben einer Beschreibung des Bestandes bzw. der örtlichen Problemsituation eine Kurzbeschreibung des Handlungsbedarfs entsprechend dem Konkretisierungsgrad eines übergeordneten



PGV-Alrutz

Planungskonzeptes. Zur Verdeutlichung der empfohlenen Maßnahmen wurden vereinzelt auch Detailzeichnungen und Fotomontagen angefügt.

Der nachfolgende Übersichtsplan zeigt die Bereiche mit Handlungsbedarf im Netz mit Angabe der Priorität der jeweiligen Maßnahme.

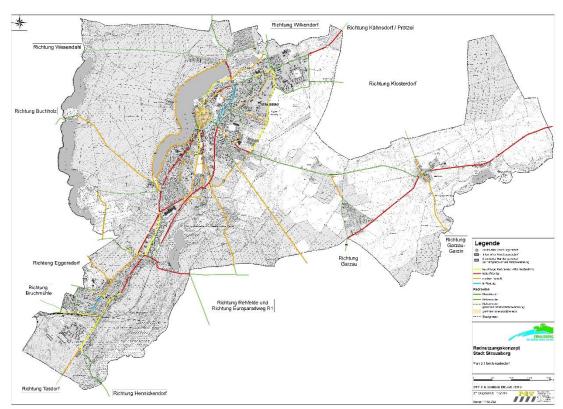


Abb. 5-27: Plan 3 - Handlungsbedarf im Radverkehrsnetz Strausberg

Prioritäten

Insgesamt ist das Maßnahmenprogramm auf einen mittel- bis längerfristigen Zeitrahmen ausgelegt. Dies ergibt sich außer aus Kostenaspekten auch daraus, dass einige Maßnahmen längere Planungsvorläufe benötigen oder nur im zeitlichen Kontext mit anderen Planungsvorhaben zu realisieren sind.

Zur Realisierung eines gut nutzbaren Radverkehrsnetzes bedarf es deshalb einer Umsetzungsstrategie, die dazu beiträgt, durch Fertigstellung einzelner, sinnvoll gewählter Netzabschnitte zügig vorzeigbare Erfolge einer gezielten Radverkehrsförderung zu erreichen und mit entsprechender Öffentlichkeitsarbeit eine zunehmend stärkere Radnutzung zu fördern. Hierfür wurden die Handlungsempfehlungen einer Prioritätsbewertung unterzogen, die sich an den grundsätzen der Verkehrssicherheit bzw. den Erfordernissen einer anforderungsgerechten Herrichtung des Radverkehrsnetzes orientiert:



- Eine hohe Priorität (Prioritätsstufe 1) wird vorgesehen, wenn die Maßnahme zur Gewährleistung einer derzeit nicht gegebenen Funktionsfähigkeit (z. B. Radwegbreiten unterhalb der Mindestabmessungen der StVO oder fehlende Radverkehrsanlage trotz Erfordernis) oder zur Behebung gravierender Verkehrssicherheitsdefizite notwendig ist.
- Eine mittlere Priorität (Prioritätsstufe 2) wird vorgesehen, wenn Mindestanforderungen der Nutzbarkeit und Verkehrssicherheit erfüllt sind, Verbesserungen zur Erreichung des gewünschten Standards aber für erforderlich gehalten werden, z. B. Ausbau vorhandener Radwege zum Erreichen der vorgesehenen Breiten gemäß den Vorgaben der ERA 2010, Optimierung des Fahrbahnbelages für den Radverkehr oder die Anlage von Mittelinseln an Ortseingängen.
- Unabhängig davon werden schnell und kostengünstig durchführbare Maßnahmen, die spürbare Verbesserungen der Nutzungsqualität oder Verkehrssicherheit bewirken (z. B. Beseitigung punktueller Hindernisse) als "kurzfristige Maßnahme" (Prioritätsstufe K) eingestuft.

Prioritätsstufe 1	Prioritätsstufe 2	Prioritätsstufe K (kurzfristige Maßnahme, Kleinmaßnahme)
Zur Funktionsfähigkeit / Ver- kehrssicherheit einer Route notwendig	Anzustrebende Verbesserungen zur Erreichung des gewünschten Standards	Spürbare Angebotsverbesse- rungen durch schnell und kos- tengünstig durchführbare Maß- nahmen
2 POLANIE	DPG 1-1	OPG/Ahdz
Fahrradstraße in unzureichender Breite und Belagsqualität	Belagsqualität	unzureichende Sicherung des Zweirichtungsradverkehrs an Grundstückszufahrten oder Einmündungen
Bsp. Berliner Straße	Bsp. Friedrich-Ebert-Straße	Bsp. Ernst-Thälmann-Straße

Abb. 5-28: Prioritäten zur Umsetzung im Netz

Darüber hinaus wurden problembehaftete Bereiche, für die bereits Planungen vorliegen oder die bereits im Bau sind aus dieser Prioritäteneinstufung herausgenommen, da sich deren Realisierung nach den Prioritäten und Zeitabläufen der Gesamtmaßnahme richtet. In der Übersichtstabelle sind diese Bereiche mit "in Planung" gekennzeichnet.

Maßnahmen im Zusammenhang mit der Herstellung von Verbindungen zur perspektivischen Netzerweiterung sind zusätzlich mit "p" gekennzeichnet.



Zu beachten ist, dass die angegebenen Prioritäten für sich genommen keine zeitliche Abfolge vorgeben können, da hier oft andere Rahmenbedingungen eine Rolle spielen, wie z. B.

- Verlauf des Abstimmungsprozesses,
- planungsrechtliche Erfordernisse,
- Abhängigkeiten von anderen baulichen Vorhaben
- Sicherstellung der Finanzierung¹⁶

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Gesamtüberblick über die einzelnen Prioritätsstufen nach Verkehrssicherheitsaspekten.

Bedeutung bzw. Priorität der Maßnahmen:			
1	Hohe Priorität, Stufe 1: Maßnahme, die zur Funktionsfähigkeit und/oder Verkehrssicherheit eines Netzabschnittes notwendig ist - Maßnahme zur Beseitigung akuter Verkehrssicherheitsdefizite - Maßnahme, die unabdingbar oder sehr wichtige Voraussetzung zum Funktionieren einer Route ist		
2	Mittlere Priorität, Stufe 2: Anzustrebende Verbesserungen, die der Erreichung des angestrebten Standards dienen - Maßnahme, die eine deutliche Verbesserung des gegenwärtigen Zustandes bewirkt.		
2р	Maßnahmen zur Ertüchtigung der Wegestrecken im Zuge der perspektivischen Netzerweiterungen.		
К	Kleinstmaßnahme, die ohne großen Aufwand realisierbar ist und zur deutlichen Verbesserung der Nutzbarkeit einer Route beiträgt - Schnell und kostengünstig (kurzfristig) durchführbare Maßnahme		
in Planung	In Planung befindliche Maßnahme		

Tab. 5-2: Ansatzpunkte zur Festlegung der Prioritäten des festgestellten Handlungsbedarfes

Die insgesamt 97 Einzelmaßnahmen für Strausberg verteilen sich über das gesamte Netz. Eine erste Übersicht zur Verteilung des Handlungsbedarfes auf die einzelnen Prioritätsstufen ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

PGV

¹⁶ Hinweis: In roter Schrift sind die Ergänzungen im Text nach der Bürgerbeteiligung gekennzeichnet.

	Anzahl Maßnahmen	Länge linearer Maßnahmen
Kurzfristige Maßnahmen, Kleinmaßnahmen	27	ca. 10,5 km
Priorität 1	28	ca. 20 km
Priorität 2	34	ca. 31,5 km
Priorität 2p	4	ca. 4 km
In Planung/Umsetzung	4	ca. 2 km
Gesamt	97	ca. 68 km

Tab. 5-3: Übersicht Handlungsbedarf nach Prioritäten

Zusätzlich zu der Prioritäteneinstufung erfolgte eine Einschätzung zum "Aufwand der Umsetzung", die ebenfalls in den Maßnahmenblättern enthalten sind. Dabei wurden folgende Kategorien entwickelt:

- (A) geringer Aufwand zur Umsetzung, einfach umsetzbar
- (B) mittlerer Aufwand zur Umsetzung, mehr oder weniger umsetzbar
- (C) hoher Aufwand zur Umsetzung, schwer umsetzbar¹⁷

In dieser Bewertung wurden der zu erwartende Abstimmungsbedarf mit anderen Stra-Benbaulastträgern, die Höhe der Kosten sowie der gegebenenfalls erforderliche Grunderwerb mit einbezogen.

Überschlägige Kostenschätzung

Auf der Grundlage pauschaler Kostensätze wurde eine überschlägige Kostenschätzung für die anforderungsgerechte Herrichtung der Radinfrastruktur im Radverkehrsnetz vorgenommen. Dabei ist zu beachten, dass lediglich die Maßnahmen für den Radverkehr, nicht der komplette Straßenausbau bzw. eine Straßensanierung berücksichtigt wurde. Darüber hinaus lassen sich beim derzeitigen Konkretisierungsgrad viele Kosten beeinflussende Faktoren für die einzelnen Maßnahmen auch noch nicht näher bestimmen. Auch können sich im Rahmen der z. T. noch erforderlichen Detailplanungen im Einzelnen noch erhebliche Abweichungen in den Maßnahmen bzw. den Kosten ergeben.

Die zugrunde gelegten Kostenansätze beruhen auf Erfahrungswerten der Gutachter. Dabei wurden die einzelnen vorgeschlagenen Lösungsansätze jeweils danach bewertet, ob voraussichtlich sehr geringer, geringer, mittlerer, hoher oder sehr hoher Realisierungsaufwand notwendig wird. Unterschieden wurden der Handlungsbedarf an Streckenabschnitten, der unter Berücksichtigung des Längenbezugs errechnet wurde, und der Handlungsbedarf an Knotenpunkten bzw. bei punktuellen

¹⁷ Hinweis: In roter Schrift sind die Ergänzungen im Text nach der Bürgerbeteiligung gekennzeichnet.



A-RN026 - Bericht März 2021

Maßnahmen. Der Kostenansatz für punktuelle Maßnahmen mit sehr geringem Aufwand wurde auf volle 500 € aufgerundet. Die verwendeten Anhaltspunkte zur Schätzung sind nachfolgend angegeben.

Pauschale Kostenwerte (brutto) für strecken- und knotenbezogene Maßnahmen im Bereich Wegeinfrastruktur

• Streckenabschnitte

PGV-Alrutz

Geringer Aufwand z.B. mehrere punktuelle Kleinmaßnahmen	20 €/lfm
Mittlerer Aufwand z.B. Markierungsarbeiten (auch Markierung von Schutz- streifen, Fahrradstraße), Beleuchtung	40 €/lfm
Hoher Aufwand z. B. Wegeumbau ohne Bordversatz, Belagserneuerung, Deckensanierung	70 €/lfm
Sehr hoher Aufwand z. B. Wegeumbau mit Bordversatz, anteilige Radwegkosten bei Umbau an einer Straße, Wegeneubau	220 €/lfm

Knotenpunkte oder sonstige punktuelle Maßnahmen

Sehr geringer Aufwand z.B. einzelne Schilder/Verkehrszeichen, Wegweiser, Markierung einzelner Piktogramme	200 €/Schild (mind. 500 € pro Maßnahme)
Geringer Aufwand z.B. Bordabsenkungen, Drängelgitter, Furtmarkierungen	5.000 – 10.000 €
Mittlerer Aufwand z.B. Mittelinsel, Fußgängerschutzanlage	20.000 – 30.000 €
Hoher Aufwand z.B. Teilumbau Knotenpunkt, erheblicher Eingriff in Signalisierung, Mittelinsel mit Versatz	50.000 – 100.000 €

Folgende Maßnahmen werden bei der überschlägigen Kostenschätzung nicht berücksichtigt:

- Maßnahmen, für die eine (Vor-)Planung seitens der Stadt Strausberg bereits vorliegt. Hier ist davon auszugehen, dass im Rahmen der Planung genauere Kostenangaben vorliegen oder in Kürze erstellt werden.
- Maßnahmen, die bereits während der Projektlaufzeit durchgeführt wurden.
- Optional bzw. als langfristig angeführte Maßnahmen bzw. Alternativempfehlungen sowie Maßnahmen, die als Daueraufgabe eingeschätzt werden (Straßenreinigung, Winterdienst, Grünschnitt etc.).



Für die Umsetzung aller Maßnahmen inkl. einer pauschalen Reserve für Unvorhergesehenes (ca. 10 %) wurden Gesamtkosten von rund 13 Mio. € ermittelt.

Aufgrund der derzeitigen Konjunkturlage ist von einem deutlich höheren Kostenaufwand auszugehen. Für die Ermittlung des Gesamtkostenansatzes wurde daher abschließend ein Konjunkturaufschlag von ca. 25 % aufgerechnet. Damit ist von einem Gesamtkostenansatz von rund 16,3 Mio. € auszugehen. Dieser teilt sich wie folgt auf die Dringlichkeitsstufen auf:

	Verteilung Anzahl Maßnahmen	Gesamtkosten inkl. Konjunkturzuschlag in €	% der Kosten
Kurzfristige Maßnahmen	ca. 28 %	430.000	ca. 2,5 %
Maßnahmen Prioritätsstufe 1	ca. 29 %	6.020.000	ca. 37 %
Maßnahmen der Prioritätsstufe 2	ca. 35 %	8.700.000	ca. 53,4 %
Maßnahmen der Prioritätsstufe 2p	ca. 4 %	1.120.000	ca. 7 %
Maßnahmen in Planung	ca. 3 %	30.000	ca. 0,2 %
Gesamt	100 %	16.300.000	100 %

Tab. 5-4: Kosten zur Herrichtung des Radverkehrsnetzes nach Dringlichkeiten

Die Maßnahmen liegen überwiegend auf den definierten Hauptrouten (ca. 65 % aller Maßnahmen bzw. 56 % der ermittelten Kosten). Auf den Nebenrouten (inkl. perspektivischen Netzerweiterungen) liegen ca. 35 % aller Maßnahmen (ca. 44 % der Kosten).

Einige der definierten Strecken mit Handlungsbedarf befinden sich darüber hinaus im Zuge klassifizierter Straßen. Eine wichtige Verbindung liegt außerhalb der Gemarkung Strausberg (Richtung Garzau). 18 Hierdurch ergibt sich ein entsprechender Abstimmungsbedarf mit den jeweiligen Baulastträgern der Maßnahme bzw. eine entsprechende Kostenaufteilung.

Zur Umsetzung der Maßnahmen können in Einzelfällen und abhängig vom Gesamtumfang der Maßnahme auch Bundes- bzw. Landesfördermittel beantragt werden (u. a. Klimaschutzförderung).

Insgesamt sollte bei größeren Vorhaben für den Radverkehr angestrebt werden, diese im Kontext mit anderen Maßnahmen (z. B. Kanalisation etc.) durchzuführen. Im umgekehrten Sinne gilt natürlich entsprechend, dass bei jeder Maßnahme im Straßenraum vorab geprüft werden sollte, ob in dem Zusammenhang Verbesserungen für den Radverkehr ergriffen werden können.

Für die Umsetzung des Radnutzungskonzeptes ist die Bereitstellung ausreichender personeller Ressourcen unerlässliche Voraussetzung.

¹⁸ Hinweis: In roter Schrift sind die Ergänzungen im Text nach der Bürgerbeteiligung gekennzeichnet.



A-RN026 - Bericht März 2021

6 Weitere Handlungsfelder

Anforderungsgerechte Angebote zum Fahrradparken und eine gute Orientierung beim Radfahren über eine anforderungsgerechte Wegweisung spielen bei der Förderung des Radverkehrs in einer Kommune eine wichtige Rolle. Sie entscheiden häufig über den Gebrauch des Rades bzw. die Bereitschaft, ein verkehrssicheres und qualitativ hochwertiges Rad zu nutzen. Durch die Verknüpfung des Fahrrades mit dem ÖPNV wird dessen Einzugsbereich erweitert, so dass die Verkehrsmittel des Umweltverbundes insgesamt gefördert werden.

Ein weiterer wichtiger Beitrag zur Förderung des Radverkehrs ist neben der Ertüchtigung der Infrastruktur auch ein positives Fahrradklima. Eine intensive Öffentlichkeitsarbeit besitzt bei der Verschiebung der Verkehrsmittelwahl hin zum Fahrrad und der Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas einen hohen Stellenwert.

Nachfolgend werden die weiteren Handlungsfelder Fahrradparken, Wegweisung sowie Öffentlichkeitsarbeit und Serviceleistungen zur Förderung des Radverkehrs in Strausberg betrachtet und Empfehlungen aufgezeigt.

6.1 Fahrradparken (inkl. Bike+Ride)

Für die Attraktivität des Radverkehrs spielen die Abstellmöglichkeiten an Quelle und Ziel einer Fahrt eine wichtige Rolle. Gerade mit Blick auf immer höherwertigere Fahrräder erhalten Standsicherheit und Diebstahlschutz für abgestellte Fahrräder einen hohen Stellenwert. Das Vorhandensein ausreichender und anspruchsgerechter Fahrradabstellanlagen entscheidet deshalb maßgeblich über die Benutzung dieses Verkehrsmittels. Auch bzgl. der Verkehrssicherheit hat das Thema Bedeutung, da bei unzulänglichen Abstellmöglichkeiten von vielen Radfahrenden nur die weniger hochwertigen "Zweiträder" genutzt werden, denen es aber oft an einer ausreichenden sicherheitstechnischen Ausstattung mangelt.

6.1.1 Anforderungen an Fahrradparkanlagen

Anforderungen an gute Abstellanlagen, die im Einzelnen auch von Fahrtzweck und Aufenthaltsdauer abhängig sind, sind aus Sicht der Nutzenden:

Diebstahlsicherheit

Fahrräder müssen mit Rahmen und einem Laufrad sicher und leicht angeschlossen werden können. Ein Wegtragen kann so verhindert werden.

Bedienungskomfort

Abstellmöglichkeiten sollten so komfortabel sein, dass sie zur Benutzung einladen. Das Fahrrad muss zügig und behinderungsfrei ein- und ausgeparkt werden können. Dabei darf kein Risiko von Verletzungen oder dem Beschmutzen der Kleidung bestehen. Dies bedingt einen ausreichenden Seitenabstand zwischen den abgestellten Rädern.



Standsicherheit

Die Möglichkeit des Anlehnens an die Abstellmöglichkeit gewährleistet eine optimale Standsicherheit, die wichtig ist, wenn das Rad beladen ist oder ein Kind in einem Kindersitz transportiert wird.

• Witterungsschutz

Ein Schutz vor Wind und Wetter dient dem Werterhalt und der Funktionstüchtigkeit des Fahrrads. Überdachungen, Einstellmöglichkeiten in geschlossene Räume u. ä. erhöhen den Komfort einer Abstellanlage erheblich und sind insbesondere bei längeren Standzeiten sinnvoll, wie sie in den Betrieben oder an Bahnhöfen oft gegeben sind.

Vielseitigkeit

Die Abstellmöglichkeit sollte so geschaffen sein, dass sie durch alle Radtypen, egal ob Kinderrad oder Mountainbike, genutzt werden kann.

Sicherheit vor Vandalismus

Angst vor Beschädigungen ist ein wichtiges Argument gegen die Benutzung hochwertiger und damit komfortabler und sicherer Fahrräder. Vor allem bei Dauerparkern besteht ein hohes Bedürfnis nach Abstelleinrichtungen, die ein mutwilliges Demolieren der Räder erschweren. Dies erfordert eine gut einsehbare Lage der Abstellanlagen in der Öffentlichkeit (soziale Kontrolle). Ein guter Schutz ist insbesondere in geschlossenen Räumen mit Zugang durch einen begrenzten Personenkreis gewährleistet.

Direkte Zuordnung zu Quelle und Ziel

Parkmöglichkeiten sollten möglichst in direktem Zusammenhang mit den Gebäudezugängen angelegt sein. Radfahrende sind in der Regel nicht bereit, größere Gehwegdistanzen zurückzulegen. Ein "wildes" Parken ist bei Nichtberücksichtigung dieses Kriteriums nur schwer zu vermeiden und kann ggf. zu unerwünschten Behinderungen von zu Fuß Gehenden führen.

• Leichte Erreichbarkeit

Fahrradparkanlagen sollten möglichst auf Straßenniveau angelegt werden. Treppen ohne Rampe sind für die Zuwegung grundsätzlich zu vermeiden. Dies gilt insbesondere für die immer stärker zunehmende Nutzung von Pedelecs, die in der Regel deutlich schwerer sind als normale Fahrräder.

Soziale Sicherheit

Unübersichtlichkeit, nicht ausreichende Beleuchtung und eine Lage in wenig belebten Ecken schaffen Angsträume. Diese müssen vermieden werden, um allen Nutzergruppen, insbesondere Frauen, den Zugang zur Abstellanlage zu ermöglichen.

Die Gewichtung der Anforderungen ist nicht immer gleich. Sie richtet sich neben der Örtlichkeit stark nach dem Fahrtzweck und der Aufenthaltsdauer. Wird das Rad nur



für kurze Zeit geparkt, z. B. beim Einkaufen, überwiegen Aspekte der Bedienungsfreundlichkeit und der Standortwahl. Zu Hause, am Bahnhof, Arbeits- oder Ausbildungsplatz wird das Rad oft für mehrere Stunden, teilweise sogar über Nacht abgestellt. Hier überwiegt der Wunsch nach Diebstahl- und Vandalismusschutz sowie nach einer wettergeschützten Unterbringung.

Anforderungen aus Sicht der Betreiber und der Stadt sind:

Gesundes Kosten-Nutzen-Verhältnis

Vorderradhalter sind preisgünstig. Sie entsprechen jedoch keiner der oben genannten Anforderungen und werden daher von Radfahrenden zu Recht gemieden. Investitionen lohnen sich nur, wenn sie auch genutzt werden und die Attraktivität des Radfahrens erhöhen.

Geringe Unterhaltskosten

Abstellmöglichkeiten müssen wetterfest und vandalismussicher sein. Eine Bodenverankerung reduziert den Ersatzbedarf. Der Reinigungsaufwand sollte gering gehalten werden.

Städtebauliche Verträglichkeit

Fahrradständer sollten wie anderes Stadtmobiliar so gestaltet sein, dass es auch im ungenutzten Zustand ästhetisch ansprechend ist. Gleichzeitig sollte der Flächenbedarf möglichst gering sein.

Bündelung des ruhenden Radverkehrs und Vermeidung von wildem Parken

Attraktive Anlagen, die den Nutzerkriterien entsprechend gestaltet sind, werden durch die Radfahrenden gern angenommen. Sie verhindern damit 'wildes' Parken und halten sensible Räume (z. B. Eingangsbereiche und Gehwegflächen) von Rädern frei.

Flexibilität

Abstellelemente sollten leicht aufgebaut und erweitert werden können. Dadurch besteht für den Betreiber die Möglichkeit, auf die Nachfrage kurzfristig zu reagieren.

Geringer Flächenbedarf

Die meisten Räume, die zum Fahrradparken in Frage kommen, unterliegen vielfältigen Nutzungskonkurrenzen. Abstellanlagen sollten daher eine optimale Flächenausnutzung bei gleichzeitiger Beachtung der Nutzerkriterien zulassen.

Den o. a. Anforderungen werden Rahmenhalter am besten gerecht. Damit diese von beiden Seiten genutzt werden können (d. h. zwei Räder/Bügel), müssen die einzelnen Bügel in einem Abstand von 1,20 m (besser 1,50 m) aufgestellt werden. Für Standorte, an denen mit zahlreichen abgestellten Kinderfahrrädern zu rechnen ist, sollten Rahmenhalter mit Doppelholm zum Einsatz kommen.





Abb. 6-1: Rahmenhalter mit Doppelholm

Für einzelne Standorte - wie z. B. für Bäder oder im Zentrum - empfiehlt es sich, spezielle Fahrradabstellplätze für Fahrräder mit Anhänger oder für Lastenräder vorzusehen, um deren besonderen Platzansprüchen gerecht werden zu können.





Abb. 6-2: Anhängerparkplatz in Freiburg/Breisgau (links, Foto: Stadt Freiburg) und Stellfläche für Lastenräder in Hannover (rechts)

Oft werden Abstellanlagen auch von Einzelhändlern aufgestellt. Häufig übernehmen diese Abstellanlagen die Funktion als Werbeträger, bieten aber für das Abstellen der Fahrräder meist nur sehr eingeschränkte Möglichkeiten. Dass dies nicht zwingend so sein muss, zeigen die nachfolgenden Beispiele, die anspruchsgerechtes Fahrradparken mit Werbefunktion kombinieren.



PGV-Alrutz









Abb. 6-3: Beispiele für nutzungsgerechte Fahrradabstellanlagen mit Werbefunktion

Nicht selten werden Fahrradabstellanlagen an Standorten benötigt, die zu bestimmten Zeiten auch andere Nutzungen übernehmen müssen. Hier empfiehlt es sich, die Rahmenhalter nicht dauerhaft zu montieren, sondern durch Verschraubung mit einer Bodenhülse eine einfache Demontage zu ermöglichen.





Abb. 6-4: Beispiele für verschraubte Rahmenhalter (Lüneburg)

Weitere wichtige Aspekte zum Fahrradparken wie beispielsweise Hinweise zur Planung von Anlagen, zur Bedarfsermittlung bis hin zum Entwurf von Abstellanlagen, enthalten die "Hinweise zum Fahrradparken 2012" der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV).



6.1.2 Bestand und Empfehlungen zum Fahrradparken in Strausberg

Es liegen keine Angaben über die genaue Anzahl der öffentlichen Fahrradabstellanlagen in Strausberg vor. Die Einschätzung der Situation zum Fahrradparken in Strausberg erfolgte stichpunktartig im Rahmen der Befahrungen zur Wegeinfrastruktur. Mittels eines Erhebungsbogens wurden Parameter wie Art der Abstellanlage, Anzahl der Abstellplätze, grobe Abschätzung der Auslastung. Die betrachteten Abstellanlagen sind im nachfolgenden Übersichtsplan verortet.

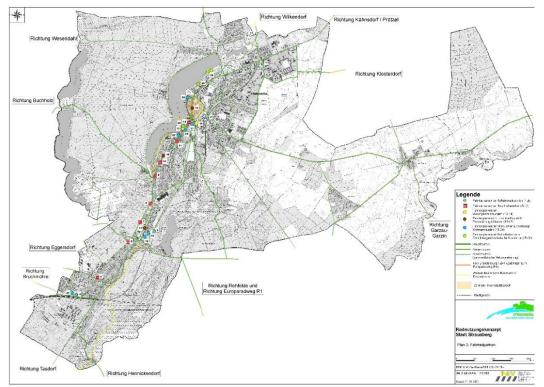


Abb. 6-5: Übersicht Fahrradparken

Nachfolgend werden die vorhandenen Fahrradabstellanlagen in Strausberg exemplarisch für ausgewählte Standorte beschrieben und der Handlungsbedarf abgeleitet.



Nachfolgend wird der erfasste Bestand zum Fahrradparken in Strausberg dargestellt.

Fahrradparken an S-Bahn-Haltestellen

S-Bahn Haltestelle Strausberg Nord (1)







Anlehnbügel 20 40 22

S-Bahn Haltestelle Strausberg Stadt (2)



Art der Abstellanlage Anlehnbügel
Anzahl der Anlehnbügel 42
Anzahl der Abstellmöglichkeiten 84
Auslastung 57



Hinweis: Ausbau der Anlage in Planung bzw. Umsetzung (Stand November 2018)



S-Bahn Haltestelle Strausberg Hegermühle , Standort Süd (3.1)





Art der Abstellanlage Anzahl der Anlehnbügel

Anzahl der Abstellmöglichkeiten

Auslastung

Anlehnbügel

9

18 4

S-Bahn Haltestelle Strausberg Hegermühle, Standort Nord (3.2)





Art der Abstellanlage Anzahl der Anlehnbügel

Anzahl der Abstellmöglichkeiten

Auslastung

Anlehnbügel

9

18

9



S-Bahn Haltestelle Strausberg Vorstadt (4)



Anlage nördl. der Gleise (4.1)





Vorplatz (4.2)

Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Anlehnbügel Anzahl der Abstellmöglichkeiten Auslastung	25 50 35



Vorplatz (4.3)

Art der Abstellanlage	Anlehnbügel
Anzahl der Anlehnbügel	8
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	16
Auslastung	15



Ecke Rudolf-Egelhofer-Straße (4.4)

Art der Abstellanlage	Vorderrad- klemmen
Anzahl der Vorderradklemmen Anzahl der Abstellmöglichkeiten Auslastung	36 36 28



Neben den S-Bahnhöfen wurden auch die **Tram-Haltestellen** im Rahmen der Befahrung dokumentiert.

Fahrradparken an Tram-Haltestellen

Strausberg, Landhausstraße (5)







Anlehnbügel

6

6 3

Strausberg, Schlagmühle (6)



Art der Abstellanlage Anzahl der Anlehnbügel Anzahl der Abstellmöglichkeiten Auslastung



Anlehnbügel 6 6

5



Strausberg, Am Stadtwald (7)



Art der Abstellanlage Anzahl der Anlehnbügel Anzahl der Abstellmöglichkeiten Auslastung



Anlehnbügel 6 6

1

Strausberg, Hegermühle (8)



Art der Abstellanlage Anzahl der Anlehnbügel Anzahl der Abstellmöglichkeiten Auslastung



Anlehnbügel 6 6 0



Strausberg, Heinrich-Heine-Straße (9)



Art der Abstellanlage Anzahl der Abstellmöglichkeiten Keine

0

Strausberg, Käthe-Kollwitz-Straße (10)



Art der Abstellanlage Anzahl der Anlehnbügel Anzahl der Abstellmöglichkeiten Auslastung



Anlehnbügel 5 5

1



Strausberg, Elisabethstraße (11)



Art der Abstellanlage Anzahl der Anlehnbügel Anzahl der Abstellmöglichkeiten Auslastung



Anlehnbügel 5

5 2

Strausberg, Lustgarten (12)



Art der Abstellanlage Anzahl der Anlehnbügel Anzahl der Abstellmöglichkeiten Auslastung



Anlehnbügel 25 50 5

An den S-Bahn-Stationen und Tram-Haltestellen sind überwiegend anforderungsgerechte Abstellanlagen (Anlehnbügel) vorhanden. Lediglich ein Standort am S-Bahn-Halt Strausberg Vorstadt (Ecke Rudolf-Egelhofer-Straße) ist mit Vorderradklemmen ausgestattet. Am Tram-Halt Heinrich-Heine-Straße gibt es keine Anlage zum Fahrradparken.

Die vorhandenen Anlagen sind in einem sehr guten Zustand und zum Teil überdacht. Die Auslastung ist sehr unterschiedlich, die Kapazitäten reichen überwiegend aus. Nur zum Teil gibt es an einzelnen Standorten Kapazitätsengpässe (z. B. Strausberg Vorstadt).



An der Haltestelle Strausberg Stadt wird im Zuge der Umgestaltung der Haltestelle auch eine neue Abstellanlage errichtet.

Fahrradparken an Bildungseinrichtungen

Theodor-Fontane-Gymnasium (13)

Am Gymnasium stehen ausschließlich Vorderradklemmen zur Verfügung.

Eine genaue Angabe zur Anzahl der Abstellmöglichkeiten war nicht möglich gewesen. Die Auslastung war sehr hoch.



Art der Abstellanlage Anzahl der Abstellmöglichkeiten und Auslastung



Vorderradklemmen

Eine genaue Angabe zur Anzahl der Abstellmöglichkeiten war nicht möglich gewesen. Die Auslastung war jedoch sehr hoch.

An der Rückseite des Gymnasiums stehen weitere 72 (zum städtischen Freibad gehörende) Vorderradklemmen zur Verfügung, von denen bei der Erfassung fünf belegt waren.

Hegermühlen-Grundschule (14)



Art der Abstellanlage
Anzahl der Abstellmöglichkeiten und
Auslastung



Vorderradklemmen

Eine genaue Angabe zur Anzahl der Abstellmöglichkeiten war nicht möglich gewesen. Die Auslastung war jedoch sehr hoch.



Fahrradparken im Innenstadtbereich/ Einkaufsmöglichkeiten

Große Straße (15)









Art der Abstellanlage (mehrere Standorte)

Anlehnbügel und Vorderradklemmen, z.T. mit Werbefunktion

2

Anzahl der Anlehnbügel 7
Anzahl der Abstellmöglichkeiten 14
Auslastung 7
Anzahl der Vorderradklemmen 7
Anzahl der Abstellmöglichkeiten 7



Auslastung

Einzelhandel Lidl (16, links) und Aldi (17, rechts)





Art der Abstellanlage

Anlehnbügel (Lidl) Vorderradklemmen (Aldi) 4

8 2

Anzahl der Anlehnbügel	
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	
Auslastung	

Anzahl der Vorderradklemmen	15
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	15
Auslastung	4

Fahrradparken an öffentlichen Einrichtungen/ Wohngebäuden

Abstellanlagen an der Bibliothek, Am Annatal (18)



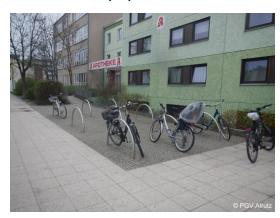
		3/8
Bibliotha		
		177
		4
	777	4
		© PGV-Alrutz
Art der Abstellanlage		

rt der Abstellanlage	Vorderradklemmen

Anzahl der Vorderradklemmen	4
Anzahl der Abstellmöglichkeiten	4
Auslastung	1



Ambulatorium (19)



Art der Abstellanlage Anlehnbügel
Anzahl der Anlehnbügel 9
Anzahl der Abstellmöglichkeiten 18
Auslastung 4

Amtsgericht Strausberg (20)



Art der Abstellanlage Anlehnbügel
Anzahl der Anlehnbügel 6
Anzahl der Abstellmöglichkeiten 12
Auslastung 2



Stadtverwaltung Strausberg (21)



Art der Abstellanlage Anlehnbügel
Anzahl der Anlehnbügel 5
Anzahl der Abstellmöglichkeiten 10
Auslastung 4

Heimatmuseum Strausberg (22)



Art der Abstellanlage Anlehnbügel
Anzahl der Anlehnbügel 6
Anzahl der Abstellmöglichkeiten 12
Auslastung 1



Sparkasse Strausberg, Rudolf-Egelhofer-Straße (23)



Art der Abstellanlage Vorderradklemmen
Anzahl der Vorderradklemmen 6
Anzahl der Abstellmöglichkeiten 6
Auslastung 1

Wohngebäude an der August-Bebel-Straße (24)



Anzahl der Anlehnbügel
Anzahl der Abstellmöglichkeiten
Auslastung
Anzahl der Vorderradklemmen
Anzahl der Abstellmöglichkeiten
Auslastung



Anlehnbügel, Vorderradklemmen 3 3 0

6

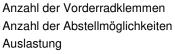
0



Fahrradparken an freizeitorientierten Einrichtungen/ touristischen Standorten Städtisches Freibad (25)

An der Rückseite des Gymnasiums stehen ebenfalls nochmal 72 Vorderradklemmen zur Verfügung, von denen fünf belegt sind.







72 72 5

Badstraße (26)



Anzahl der Anlehnbügel

Anzahl der Abstellmöglichkeiten Auslastung



Anlehnbügel

22 44 0

Die Abstellanlagen im Stadtgebiet sind zum Teil anforderungsgerecht, häufig sind jedoch auch noch Vorderradklemmen vorhanden, insbesondere an den Schulen. Hier übersteigt zudem die Anzahl der abgestellten Räder die vorhandenen Abstellplätze. Die Schülerinnen und Schüler üben generell einen entscheidenden Einfluss auf die Mobilität in einer Stadt und ebenso auf deren Entwicklung aus. Gute Angebote, die zum Fahrradfahren motivieren, sind daher unumgänglich.

Die Situation zum Fahrradparken an Schulen sollte sukzessive verbessert werden.



PGV-Alrutz

An allen Schulen sollten ausreichend Anlehnbügel an gut zugänglichen Standorten eingeplant werden. Eine Überdachung wäre sinnvoll. Darüber hinaus wäre das Angebot weiterer gesicherter Anlagen, z. B. in Form von Fahrradboxen, eine gute Ergänzung. Diese könnten von den Schülerinnen und Schülern oder auch von den Lehrkräften separat und bei Bedarf angemietet werden.

Zahlreiche **öffentliche Einrichtungen** verfügen über anforderungsgerechte Anlagen, während im eher privaten Bereich (Einzelhandel, Wohngebäude) noch Verbesserungsbedarf bezüglich Qualität der Anlagen besteht.

Abstellanlagen bei **Einzelhandel und Dienstleistern** werden vor allem von Kurzzeitparkern genutzt. Solche Abstellanlagen sollten generell leicht auffindbar und sehr zielnah (hier vorwiegend zu den Eingängen des Einzelhandels) sowie unkompliziert zu bedienen sein. Generell ist in diesem Bereich erforderlich, die vorhandenen Vorderradklemmen durch Rahmenhalter zu ersetzen. Dadurch wird ein qualitativ gutes Angebot geschaffen, welches bei Kapazitäts-Bedarf erweitert werden kann.

In **Wohngebieten** wurden vielfach keinerlei Abstellmöglichkeiten für Fahrräder gesichtet. Insbesondere mit Blick auf die Verkehrssicherheit wird hier Handlungsbedarf gesehen, denn eine stand- und diebstahlsichere Abstellmöglichkeit für das Fahrrad ist eine wesentliche Voraussetzung für die Nutzung eines verkehrssicheren Fahrrades.

Auch Fahrradabstellanlagen an Wohngebäuden sind ein entscheidender Faktor für die Nutzung von Fahrrädern und damit ein wesentlicher Beitrag für die Förderung des Radverkehrs. Dies kommt insbesondere in dicht bebauten Wohngebieten mit Abstellplatzdefiziten auf den Grundstücken in Betracht, wo z. B. Behinderungen für zu Fuß Gehende durch auf den Gehwegen abgestellte Fahrräder reduziert werden sollen. Die Unterstützung durch die Stadt Strausberg könnte dabei in der Bereitstellung und Montage von Abstellplätzen oder in einer Bezuschussung privater Abstellplätze bestehen.

In Bereichen mit dichter Bebauung sollten daher zukünftig bereits in den Bebauungsplänen bzw. Baugenehmigungen aber auch bei bestehenden Wohnanlagen Abstellplätze eingeplant bzw. eingerichtet werden. Hier wäre durch Beschluss der Stadtverordnetenversammlung die Stellplatzsatzung der Stadt Strausberg entsprechend zu ändern.

Grundsätzlich wird empfohlen, für wichtige öffentliche Ziele des Radverkehrs sukzessive den Austausch der vorhandenen Vorderradhalter durch anspruchsgerechte Rahmenhalter an gut erreichbaren Standorten in Eingangsnähe vorzunehmen und damit eine deutliche Angebotsverbesserung zu erzielen. Hierbei sollten nach Möglichkeit, v.a. zum besseren Wiedererkennungswert, nur wenige unterschiedliche Modelle zum Einsatz kommen.



6.1.3 Zusammenfassung Fahrradparken und weitergehende Empfehlungen

Das Angebot an anforderungsgerechten Fahrradabstellanlagen an wichtigen Zielen des Radverkehrs sowie die Verknüpfung von ÖPNV und Fahrrad durch die Ausstattung der Haltestellen mit anforderungsgerechten Abstellanlagen ist ein wichtiger Aspekt bei der Förderung des Radverkehrs in Strausberg.

Zur Berücksichtigung der Zunahme höherwertiger und damit verkehrssicherer Fahrräder wird insgesamt empfohlen an ausgewählten, stark frequentierten Zielen des Radverkehrs, z. B. an Schulen, größeren Betrieben oder an wichtigen Haltestellen im Stadtgebiet, auch abschließbare bzw. bewachte Anlagen zum Fahrradparken einzurichten. Hierzu zählen neben Fahrradstationen auch zugangsbeschränkte Sammelgaragen oder Fahrradboxen, die die Räder vor allem bei längeren Parkzeiten (z. B. Arbeitstag, Reisetag) gegen Vandalismus und Diebstahl schützen. Auch an ausgewählten Bereichen in der Innenstadt, z. B. mit touristischer Bedeutung, ist das Angebot an weiteren Serviceangeboten zum längerfristigen sicheren Abstellen von Rädern zu prüfen (z. B. Fahrradboxen zur Gepäckaufbewahrung, Abstellanlagen für Räder mit Hänger).

Fahrradboxen sind kleine Garagen, in die ein oder mehrere Räder eingeschoben und verschlossen werden können. Ein Flächenbedarf von mindestens 200 mal 100 cm bei einer Höhe von ca. 125 cm wird benötigt. In individuellen Fahrradboxen können neben dem Rad auch Gepäck, Helm oder weitere Utensilien eingeschlossen werden. Die Boxen z. B. an Haltestellen des ÖPNV werden meist längerfristig vermietet und sind mit fest installierten Schlössern ausgestattet.





Abb. 6-6: Beispiele für Fahrradboxen an Bahnhöfen in Offenburg (links) und Kirchheim unter Teck (rechts)

Fahrradsammelgaragen und -parkhäuser stellen umfriedete ebenerdige Bereiche mit Überdachung dar, die mit Zugangskontrolle durch Schlüssel oder Chipkarten für einen begrenzten Personenkreis nutzbar sind. Hier können die Räder diebstahlsicher abgestellt werden. Häufig werden Schlüssel bzw. Chipkarten in Kombination mit Dauerkarten des ÖPNV vergeben.





PGV-Alrutz



Abb. 6-7: Beispiele für Fahrradabstellanlagen mit Umfriedung in Leer (links) und Lehrte (rechts)

© PGV-Alrutz

Bei größeren Fahrradparksystemen werden Teile des Parkvorgangs mit mechanischer oder automatischer Unterstützung abgewickelt. Einsatzmöglichkeiten gibt es im öffentlichen und privaten Bereich u. a. auch an Haltestellen – vergleichbar den Parksystemen für Kfz.

Auch **Fahrradstationen** werden bereits in zahlreichen deutschen Städten angeboten, in Stuttgart gibt es mittlerweile sogar fünf Fahrradstationen an Stadtteil-Haltestellen des SPNV im Stadtgebiet. Neben dem gesicherten und witterungsgeschützten Fahrradparken werden häufig auch weitere Serviceangebote wie Wartung und Pannenhilfe für Fahrräder, Fahrradvermietung oder weitere fahrradbezogene Dienstleistungen (z. B. Reparatur, Verkauf, Zubehör, Mobilitätsberatung) angeboten. Die Kapazitäten, der Betrieb oder die angebotenen Serviceleistungen sind dabei sehr unterschiedlich und sollten jeweils auf die Gegebenheiten vor Ort angepasst werden.

Zusammenfassend sind im Stadtgebiet von Strausberg und an den ÖV-Haltestellen überwiegend anforderungsgerechte Abstellanlagen vorhanden. An einigen Zielen besteht noch Handlungsbedarf, wie beispielsweise an den Schulen. Weitergehende Serviceangebote zum Fahrradparken gibt es bislang noch nicht. Hier herrscht insbesondere zur Förderung des Radverkehrs und aus Aspekten der Verkehrssicherheit Nachholbedarf.

Neben dem Bedarf an öffentlichen Abstellanlagen sollten auch private Angebote, z. B. beim Einzelhandel oder bei Wohnungsbauunternehmen, unterstützt werden. Die Stadt Strausberg sollte hier z. B. durch Information, Beratung oder auch Kooperationen entsprechende Unterstützung anbieten.



6.2 Wegweisung

Eine gute Orientierung beim Radfahren über eine anforderungsgerechte Wegweisung spielt bei der Förderung des Radverkehrs in einer Kommune eine wichtige Rolle. Dabei ist insbesondere auch die Entwicklung einer einheitlichen, den heutigen Anforderungen entsprechende Wegweisung für das Radverkehrsnetz und deren Dokumentation in einem digitalen Kataster hilfreich.

Generelle Aspekte

Die allgemeine Wegweisung gemäß StVO dient vorrangig dem Kfz-Verkehr. Die Anforderungen des Radverkehrs, die bezüglich der Wegewahl, der Entfernungsstruktur und der Art der auszuweisenden Ziele von der des Kfz-Verkehrs abweichen, können damit nicht berücksichtigt werden. Eine eigenständige Wegweisung für den Radverkehr besitzt aus mehreren Gründen eine besondere Bedeutung:

- Auch Radfahrende benötigen Orientierungshilfe. Ortsansässige kennen selbst bei täglichen Fahrten nicht immer die sicherste und komfortabelste Streckenverbindung. So benutzen viele Radfahrende für ihre Fahrtziele stets die gleichen Wege, die sie auch mit dem Auto oder dem ÖPNV zurücklegen.
- Gerade bei Verbindungen über Erschließungsstraßen und andere Straßen ohne besondere Radverkehrsanlagen sind durch die Wegweisung der Routenverlauf überhaupt sowie Netzzusammenhänge transparent zu machen.
- Vielen Menschen ist das Kartenlesen nicht vertraut bzw. es ist während einer Fahrt mit dem Rad oft mühsam. Ein gutes Wegweisungssystem muss deshalb selbsterklärend und ohne zusätzliches Karten- oder Informationsmaterial nachvollziehbar sein.
- Durch die Wegweisung werden gerade auch die Nichtradfahrenden auf ein gutes Angebot für den Radverkehr hingewiesen. Damit ist eine Radverkehrswegweisung auch ein direkt wirkendes und vergleichsweise preisgünstiges Mittel der Öffentlichkeitsarbeit und Werbung für die Fahrradnutzung.
- Im Freizeitverkehr und Radtourismus ist eine gute Radverkehrswegweisung ein wesentliches Marketinginstrument.

Die Empfehlungen des in Überarbeitung befindlichen "Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr" der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV 1998, Entwurfsfassung 2012) haben sich mittlerweile zum bundesweiten Standard entwickelt. Das Land Brandenburg hat 2008 darauf aufbauende landesweite "Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr im Land Brandenburg" herausgegeben. Darin enthalten sind die landesweit einheitlichen planerischen und rechtlichen Rahmenbedingungen sowie Handlungsanleitungen und Verfahrensvorschläge zur Umsetzung einer anforderungsgerechten Radwegweisung



in Brandenburg. Die Hinweise dienen den Akteuren vor Ort als Hilfestellung und sollen als Grundlagen für die Radwegweisung in Brandenburg angewendet werden.

Die Wegweisung für den Radverkehr in Strausberg sollte sich grundlegend an diesen Hinweisen orientieren. Dabei kombiniert das brandenburgische System die Komponenten Zielwegweisung (Alltagsradverkehr) und Routenwegweisung (Freizeitradverkehr) miteinander.

Wesentliche Grundsätze hierbei sind:

- Basis des Wegweisungssystems ist eine zielorientierte Wegweisung mit entsprechenden Entfernungsangaben im Verlauf einzelner Verbindungen des Radverkehrsnetzes.
- Touristische Routen werden in dieses zielorientierte Wegweisungssystem integriert und durch entsprechende Zusatzplaketten gekennzeichnet. Sie werden als Einschub der dem Routenverlauf entsprechenden Fahrtrichtung des Zielwegweisers zugeordnet.
- Das Kontinuitätsprinzip bei den Zielangaben ist als wesentliche Grundregel der Wegweisung zu beachten.
- Innerhalb des Planungsraumes wird nur noch mit wenigen bausteinartig zusammensetzbaren Standardelementen gearbeitet. Dies dient nicht nur dem Wiedererkennen und damit der besseren Orientierung durch die Nutzenden, sondern auch der Wirtschaftlichkeit in Bezug auf die Einrichtung und die Unterhaltung des Systems.
- Für bestimmte Ziele (z. B. Bahnhöfe) werden der Zielangabe Piktogramme vorgeschaltet.

Nähere Informationen zu Art, Größe und Ausgestaltung der Wegweisungselemente sind dem entsprechenden Leitfaden des Landes Brandenburg zu entnehmen.

Pflege und Unterhaltung der Wegweisung

Von entscheidender Bedeutung für ein Funktionieren der Wegweisung ist eine kontinuierliche Überprüfung und Unterhaltung. Um den Austausch fehlender oder beschädigter Schilder effizient vornehmen zu können, ist eine Dokumentation der Wegweiser und der Standorte in einem EDV-gestützten Kataster unerlässlich. Dies dient auch der Ausschreibung der Wegweisung, der Herstellung und erstmaligen Aufstellung, sowie der kontinuierlichen Weiterentwicklung und Pflege im Sinne einer "wachsenden" Wegweisung.

Als Element der Qualitätssicherung werden vielfach Service-Aufkleber genutzt, die, an den Masten aufgeklebt, aufmerksamen Radfahrenden die Möglichkeit geben,



Schäden und Mängel an den Wegweisern über eine Service-Nummer der für die Wartung zuständigen Dienststelle zu melden.



Abb. 6-8: Beispiel für Serviceaufkleber aus dem Landkreis Nienburg/Weser

Da die Routenplaketten (Einschübe) besonders begehrte "Souvenirs" sind, empfiehlt es sich, von vornherein eine größere Stückzahl zu bestellen, um einen Ersatz kurzfristig aus Lagerbeständen vornehmen zu können. Dies gilt auch für Zwischenwegweiser mit den Standardrichtungen (recht, links, geradeaus).

Von hoher Bedeutung ist, dass für die laufende Unterhaltung einschließlich der Pflege und Weiterentwicklung des Katasters klare Zuständigkeiten festgelegt werden. Für die Streckenkontrolle kann ggf. ein Wartungsvertrag zweckmäßig sein.

Wegweisung in Strausberg – Bestand

Die Radverkehrs-Wegweisung wurde entlang des Prüfnetzes stichprobenhaft begutachtet und bewertet. Eine Radwegweisung besteht im Stadtgebiet Strausberg für überregionale Verbindungen und die touristischen Routen. Die Ausgestaltung der Beschilderung entspricht nach erster Einschätzung überwiegend den bundesweiten Vorgaben gemäß FGSV-Merkblatt bzw. der Knotenpunktsystematik des Landkreises.

Die Beschilderung verweist insgesamt überwiegend auf Ziele außerhalb des Stadtgebietes. Eine Dokumentation der vorhandenen Wegweisung im Stadtgebiet Strausberg liegt nicht vor.

Für den Landkreis Märkisch-Oderland besteht eine flächendeckende Knotenpunktwegweisung. Die üblicherweise an den Knotenpunkten vorhandenen Übersichtstafeln sind im Strausberger Stadtgebiet nicht vorhanden.











Abb. 6-9: Radwegweisung in Strausberg

Das Bild unten rechts zeigt die Knotenpunktsystematik des Landkreis Märkisch-Oderland

Empfehlungen für Strausberg

Für das Stadtgebiet wird das Ziel der Ergänzung der anstehenden systematischen Ausschilderung des kreisweiten Radverkehrsnetzes um innergemeindliche Ziele definiert. Um eine auch regional einheitliche Wegweisung mit dem Landkreis Märkisch-Oderland bzw. den Nachbarkommunen zu gewährleisten, sollten die kreisweiten Strukturen und Vorgaben auch auf kommunaler Ebene berücksichtigt werden.

Im Stadtgebiet sind hierfür die für den Radverkehr wichtigen Ziele zu definieren. Diese könnten in erster Linie die Haltestellen des ÖV (S-Bahn und Tram), das Rathaus und die Ortsteile sein. Weitere öffentliche Ziele wie Schulen oder öffentliche Einrichtungen könnten ebenfalls über eine Radwegweisung ausgewiesen werden.

Nach Festlegung der Ziele ist zu prüfen, über welche Verbindungen diese sicher erreicht werden können. Hierfür kann das Radverkehrsnetz als Grundlage dienen.

Zur Ergänzung der vorhandenen Wegweisung wird es damit erforderlich,

- städtische Ziele festzulegen,
- eine Auswahl der auszuweisenden Routen zur Anbindung der definierten Ziele zu treffen.



118 von 175

- für die Routen ein Zielsystem in Anlehnung an die Wegweisung im Landkreis zu entwickeln,
- über eine Abstimmung mit dem Landkreis den Anpassungs- bzw. Änderungsbedarf zu den Wegweisern des Landkreises festzustellen sowie
- den Bedarf an Neubeschilderung zu ermitteln.

Vorgehen zum Aufbau eines Wegweisungskatasters inkl. Standortplanung

Folgende Schritte sind bei der Ausweisung neuer Abschnitte zu berücksichtigen:

- Bei der Festlegung der auszuweisenden Netzbestandteile sind Streckenabschnitte, die aufgrund baulicher M\u00e4ngel oder aus \u00dcberlegungen der Verkehrssicherheit heraus noch nicht die M\u00f6glichkeit einer komfortablen und sicheren Radverkehrsf\u00fchrung bieten, bis zum Erreichen des erforderlichen Standards noch nicht zu beschildern. Sie sollten jedoch bereits bei der Entwicklung der Zielsystematik ber\u00fccksichtigt werden.
- Zielauswahl und Zielbezeichnung
 - Eine Abstimmung der Zielsystematik mit der Zielsystematik des Radverkehrsnetzes des Landkreises ist ratsam, so dass sich das städtische Radverkehrsnetz für die Nutzenden als integraler Bestandteil des Kreisnetzes darstellt.
 - Neben der Festlegung der auszuweisenden Ziele ist die Zielbezeichnung (z. B. "Zentrum" oder "Ortsmitte") von besonderer Bedeutung.
- Zielsystem mit "Zielspinnen"
 - Mit den Zielspinnen wird verdeutlicht, von wo und auf welchen Strecken ein bestimmtes Netz ausgewiesen wird.
 - Dabei werden Hauptziele über längere Strecken ausgewiesen (z. B. Ortsmitte, S-Bahn-Halt), Unterziele (z. B. Schulen) nur über kürzere Strecken.
 - An einzelnen Stellen im Stadtgebiet könnten zusätzlich sogenannte "Rausschmeißer" auf interessante Ziele außerhalb des Radverkehrsnetzes aufmerksam machen (z. B. touristische Einzelziele).
- Standortplanung vor Ort
 - Vor Ort ist für jeden Wegweiser im Zuge einer Route der genaue Standort festzulegen.
 - Bei Zielwegweisern sind Inhalte (Zielangaben und Entfernungen) sowie evtl. erforderliche einzuhängende Zusatzplaketten zu bestimmen.

Die Wegweisungsplanung im Stadtgebiet Strausberg sollte als Gesamtprojekt erfolgen. Als pauschaler Ansatz kann von ca. 500-600 €/km für die Beschilderung neuer Verbindungen einschließlich der Planungskosten ausgegangen werden.



Kurzfristig könnte die Ergänzung der drei Knotenpunktstandorte durch Übersichtsbzw. Infotafeln zur kreisweiten Wegweisung erfolgen.



Abb. 6-10: Beispiel für einen Knotenpunktstandort mit Übersichtsplan zur Radwegweisung (Hemer)

Die Dokumentation der Radwegweisung sollte über ein digitales Kataster stattfinden. Darüber hinaus wären die Kontrolle, Unterhaltung und Pflege der Wegweisung sowohl auf Kreis- als auch auf Stadtebene verbindlich festzulegen und das Vorgehen bezüglich möglicher Änderungsbedarfe zu klären.

6.3 Öffentlichkeitsarbeit und Serviceleistungen

Um eine Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr zu erzielen, sind nicht nur gute Infrastruktur und Abstellanlagen von entscheidender Bedeutung, sondern ebenso Öffentlichkeitsarbeit und weitere Serviceelemente, die die Nutzung des Fahrrades komfortabler machen.

6.3.1 Generelle Aspekte

Die Ziele des Handlungsfeldes Öffentlichkeitsarbeit als unverzichtbarer Bestandteil des Radnutzungskonzeptes sind die Werbung für eine verstärkte Nutzung des Fahrrades sowie die Verbreitung von Informationen über Aktivitäten und Angebotsverbesserungen "rund um's Rad". Insgesamt besitzt die Öffentlichkeitsarbeit einen hohen Stellenwert bei der Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas.



Öffentlichkeitsarbeit umfasst die Komponenten:

- Informationen über die geplanten und realisierten Infrastrukturmaßnahmen,
- Förderung eines verkehrssicheren und kooperativen Verhaltens im Verkehr,
- Betonung der positiven Attribute des Fahrrades,
- Motivation f
 ür die Nutzung des Fahrrades.

Neben der allgemeinen Öffentlichkeitsarbeit mit periodischen und aperiodischen Informationen, Aktionen und Veranstaltungen, sollte die Ansprache der Bürgerschaft zielgruppenorientiert erfolgen. Wichtig sind in diesem Zusammenhang ebenso Informationen über neue Maßnahmen und Angebote im infrastrukturellen Bereich, wie z. B. auch öffentlichkeitswirksame Aktionen, die auf Alltagswege der Menschen (z. B. Einkauf, Beruf, Freizeit) Bezug nehmen und dabei die persönlichen Vorteile einer Fahrradnutzung herausstellen.

Für die Zielgruppe der Schülerinnen und Schüler sowie der Heranwachsenden ist es wichtig, dass sie die Fahrradnutzung auch als perspektivische Handlungsoption entdecken und der Spaßfaktor deutlich herausgearbeitet wird. Um eine "Radorientierung" der jungen Leute zu entwickeln, muss Radfahren "in" sein. Hier kommt der "Imagebildung", aber auch der Verkehrspädagogik in den Schulen eine besondere Bedeutung zu. Für andere Zielgruppen ist die Wissensvermittlung zu den Besonderheiten im Verkehrsverhalten der Radfahrenden von Bedeutung.

Öffentlichkeitsarbeit zur Fahrradförderung macht Beteiligungs- und Mitarbeitsangebote ebenso notwendig wie kontinuierliche Kommunikationsprozesse. Sie unterstützt bürgerschaftliche Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs. Eine wichtige Rolle kommt dabei den öffentlichen Meinungsträgern und Interessenverbänden zu (Politik, Verwaltung, Verbände etc.). Deren positive Einstellung zum Radfahren wirkt zurück in die Öffentlichkeit und kann dort wiederum Bewusstseins- und Verhaltensänderungen bewirken (Multiplikator-Funktion).

Indem über die Offentlichkeitsarbeit auch weitere Handlungsträger einbezogen oder angesprochen werden, steht das Thema in direkter Wechselwirkung zum Handlungsfeld "Service rund um's Rad" und wird von daher hier gemeinsam betrachtet.

Zum Handlungsfeld Serviceleistungen zählen alle Angebote, die das Radfahren komfortabler machen und die Antrittshemmnisse einer Fahrradfahrt verringern. Dies können beispielsweise Gepäckaufbewahrungsboxen an wichtigen Punkten sein, die vor allem in der Innenstadt und für Radtouristen sehr attraktiv sind. Auch sehr beliebt bei Radfahrenden sind selbst zu bedienende Serviceangebote wie z. B. Schlauch-O-Maten oder Luftpumpstationen, die auch außerhalb von Ladenöffnungszeiten zur Verfügung stehen.



Grundsätzlich ist zu beachten, dass die vorgesehenen Maßnahmen mit einem positiven Image verbunden werden. So wird beispielsweise angeregt, eher den Nutzen (z. B. in Bezug auf die Verkehrssicherheit) eines korrekten Verhaltens anzusprechen, als nur ein regelwidriges Verhalten zu kritisieren.

6.3.2 Bisherige Aktivitäten in Strausberg

Im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit und zu Serviceangeboten zum Radverkehr gibt es in Strausberg sicherlich noch Nachholbedarf. Bisher sind nur einzelne Aktionen oder Aktivitäten wie Ladesäulen, der touristische Fahrradverleih oder Informationen auf der Internetseite bekannt. Darüber hinaus fehlen jedoch noch wichtige Aspekte.

Nachfolgend werden die vorhandenen Aktivitäten zur Öffentlichkeitsarbeit und Serviceleistungen in puncto Radfahren in Strausberg kurz zusammenfassend aufgeführt:

 Auf der Website der Stadt Strausberg wird eine Übersicht über die touristischen Radtouren in der Region geboten, die Informationen zum Verlauf und Schwierigkeitsgrad, sowie zur Markierung und Länge der Strecken enthält. Der Wanderkalender der Stadt Strausberg enthält neben Wandertouren auch einige Radtouren.

Die Stadt hat beispielsweise zusammen mit der Altlandsberger Verwaltung vereinbart, dass zwischen Strausberg und Gielsdorf ein separater Radweg abseits einer vielbefahrenen Straße geschaffen werden soll, da die Strecke von vielen Radfahrern genutzt wird. Dieses Vorhaben wurde realisiert und 2019 abgeschlossen.

Des Weiteren ist die Förderung des Radverkehrs, sowohl in touristischer als auch alltäglicher Hinsicht, ein wichtiger Punkt im Strausberger Nachhaltigkeitsbericht 2015/2016 und im integrierten Stadtnutzungskonzept der Stadt Strausberg 2035.

 Die Touristeninformation Strausberg betreibt darüber hinaus eine Facebook-Seite, auf der manchmal auch Informationen zum Thema Radfahren in Strausberg gepostet werden. Zum Beispiel wurde dort publik gemacht, dass der Wanderkalender herausgegeben wurde und auch Radtouren enthält. Weitere Beiträge zum Radfahren informierten über das traditionelle Strausberger Radsportwochenende im Gewerbegebiet (2017), einen Indoorcycling-Spendenmarathon im Racket Center (jetzt Sport- und Erholungspark) und eine Ausstellung mit dem Titel "Märkische Wanderer – unterwegs mit Hut, Stock, Klampfe, Rad und Boot" (2015).







Abb. 6-11: Hinweise zum Radverkehr in Strausberg

Quelle: https://www.stadt-strausberg.de/rad-und-wandern/

und

https://www.facebook.com/TouristinformationStrausberg/pho-

<u>heater</u>

- Eine Ortsgruppe Strausberg des ADFC gründete sich im November 2015 und trifft sich seitdem einmal im Monat, was im Strausberger Veranstaltungskalender vermerkt ist. Zu den Terminen werden alle interessierten Bürgerinnen und Bürger eingeladen. Ende März 2018 eröffnet der ADFC außerdem die "Radsaison" mit einer Fahrradtour unter dem Motto "Für mehr Lebensqualität, Ruhe und saubere Luft!". Der Flyer wurde von der Touristeninformation auf Facebook gepostet.
- Zur Meldung von Scherben hat sich das Maerker-Portal im Internet bewährt. Maerker Strausberg ist ein Internetportal, um Bürgern und Bürgerinnen die Möglichkeit zu geben, die Verwaltung auf infrastrukturelle Mängel und Gefahren aufmerksam zu machen. Diese werden zeitnah, z.T. sogar noch am gleichen Tag, durch den Technischen Betrieb der Stadt behoben.
- Einige ortsansässige Geschäfte wie Gastronomie, Fahrradhandel und andere Akteure bieten Fahrräder und zum Teil E-Bikes zum Verleih an. An den Verleih-Standorten stehen dazu z.T. auch Ladestationen zur Verfügung, so z. B. Elektro-Leihfahrräder durch die Stadtwerke Strausberg GmbH an den Standorten Flugplatz und Sport- und Erholungspark.
- Im Rahmen der Erarbeitung des Radnutzungskonzeptes wurden die Akteure vor Ort über drei Radkonferenzen einbezogen. Die Teilnehmenden konnten auf die weitere Bearbeitung des Radnutzungskonzeptes Einfluss nehmen, Wünsche äußern, die Netzkonzeption diskutieren und weitere Anregungen geben, die bei der weiteren Erstellung des Konzeptes einbezogen wurden. Mit den Teilnehmenden wurden darüber hinaus auch beispielhafte Handlungsempfehlungen diskutiert und mögliche gute Beispiele zur Öffentlichkeitsarbeit, Serviceangeboten, Fahrradparken und Wegweisung aus anderen Städten vorgestellt.
 Die Protokolle der Radkonferenzen befinden sich im Anhang.



6.3.3 Handlungsempfehlungen für Strausberg

PGV-Alrutz

Die zukünftige Öffentlichkeitsarbeit zur Fahrradförderung in Strausberg sollte schwerpunktmäßig den Informationsstand zum Radverkehr verbessern und Spaß am Radfahren vermitteln. Darüber hinaus sollten Politik, Verwaltung und weitere Interessensgruppen öffentlichkeitswirksam auf die Relevanz des Themas aufmerksam gemacht werden. Auch der Ausbau weiterer Serviceangebote sollte angedacht werden. Ziel sollte es dabei sein, ein positives Fahrradklima zu schaffen, die Akzeptanz der Verkehrsregelungen zu fördern und so einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Steigerung der Radnutzung zu leisten.

Die Angebotspalette möglicher Bausteine im Bereich Service und Öffentlichkeitsarbeit ist vielfältig und wird stark durch das Engagement, die Kreativität und Möglichkeiten der potentiell Beteiligten einer Stadt geprägt. Nachfolgend werden erste mögliche Ansätze zur Fahrradförderung im Bereich Service und Öffentlichkeitsarbeit angeführt. Diese Dokumentation ist als Anregung zu verstehen, ohne den Anspruch zu haben, vollständig umgesetzt zu werden.

Informationsmanagement und Förderung des Fahrradklimas

Um das Thema Radverkehr in der Öffentlichkeit stets präsent zu halten sowie Politik und Entscheidungsträger auf dessen Relevanz hinzuweisen, ist ein kontinuierliches Informationsmanagement nötig. Wichtige Instrumente, die dafür in Strausberg verfolgt werden sollten, werden im Folgenden aufgeführt.

- Aktionstage und Kampagnen sind generell ein gutes Mittel um eine positive Grundstimmung zum Fahrradfahren innerhalb einer Stadt zu erzeugen und aufrecht zu erhalten. Beispiele für größere Kampagnen gibt es beispielsweise über den VCD oder die Umweltministerien des Bundes bzw. der Länder. Zahlreiche Städte bieten darüber hinaus auch Aktionstage ohne Auto oder Stadtteilfeste mit Radbezug an.
- Im Aufbau einer übersichtlichen Internetseite zum Radverkehr ist ebenfalls ein wichtiger Handlungsschwerpunkt zu sehen. Im Internet kann im Regelfall deutlich aktueller als z. B. in einem Flyer informiert werden. Auf der Internetpräsenz der Stadt Strausberg sollten Informationen zum Radverkehr deutlich umfangreicher dargestellt werden. Detaillierte Informationen über das Radverkehrsnetz, über gesetzliche Regelungen, relevante Baumaßnahmen, geänderte Verkehrsführungen sowie Veranstaltungen mit Radverkehrsbezug etc. sollten dort ebenso zu finden sein wie die Möglichkeit zur direkten Kontaktaufnahme mit der Stadt und für Mängelmeldungen.

Eine solche Internetpräsenz muss nicht nur einmalig aufgebaut, sondern auch kontinuierlich gepflegt werden. Dies muss entsprechend gewährleistet werden.



124 von 175

Ein umfassendes Informationsportal bietet beispielsweise die Stadt Offenburg (https://www.offenburg.de/html/radverkehr.html). Neben aktuellen Informationen findet man dort Informationen zu verschiedenen Einrichtungen wie Abstellanlagen, dem Radhaus und dem Fahrradverleihsystem, Angebote wie Radwegekarten, Kontaktmöglichkeiten, Tipps und Serviceangebote sowie weiterführende Links.

- Zur Verbreitung von Informationen zu verschiedenen fahrradbezogenen Themen wie z. B. zu neuen Führungsformen des Radverkehrs wie Schutzstreifen und Fahrradstraßen, zur Aufklärung der rechtlichen Grundlagen und Verkehrssicherheitsaspekten (z. B. StVO-Änderungen, Linksfahren) oder auch zu neu umgesetzten bzw. geplanten Maßnahmen haben sich Flyer seit langem bewährt. Diese sollten nach Möglichkeit mit einem "corporate design" den Wiedererkennungswert erhöhen und so z. B. als Serie zu erkennen sein.
- Eine regelmäßige Berichterstattung über radverkehrsrelevante Themen in der örtlichen Presse dient dazu, das Thema im Bewusstsein der Bevölkerung zu halten bzw. zu steigern und bietet gleichzeitig die Möglichkeit, zeitnah über neue Maßnahmen und Angebotsverbesserungen zu berichten.
- Ein wichtiger Aspekt ist die gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmenden. Dies kann durch das "Belohnen" eines positiven Verhaltens unterstützt werden. Hierfür bieten sich beispielsweise Aktionen in stark vom Fußverkehr frequentierten Bereichen an, bei der Radfahrende, die sich rücksichtsvoll verhalten mit kleinen "Dankeschöns" (Schokoherzen mit Aufdruck, Bonbons, etc.) belohnt werden.
- Ein nützliches Informationsangebot könnte in Form eines Fahrradstadtplans erstellt werden, der auf Grundlage des Radverkehrsnetzes alle wichtigen Radverbindungen und Routenempfehlungen innerhalb des Stadtgebiets beinhaltet.
 - Weitere Inhalte könnten z. B. interessante Ziele für Radler und Informationen rund um das sichere Radfahren oder zur weiteren Infrastruktur sein. Der Plan könnte zudem im Internet zur Verfügung gestellt werden sowie an ausgewählten Standorten mit Radverkehrsbezug im Stadtgebiet als Aushang bereitgestellt werden.
- Bei den Diskussionen mit den Akteuren vor Ort wurde der Wunsch geäußert, im gesamten Stadtgebiet ein öffentliches Mietradsystem einzurichten. Die Möglichkeit Fahrräder zu leihen ist ein wichtiger Aspekt bei der Förderung eines positiven Fahrradklimas. Hier könnte zum Ausbau des vorhandenen Angebotes beispielsweise eine Kooperation mit den bisherigen Anbietern von Verleihrädern gesucht oder ein anfänglich städtisches Angebot etabliert werden.
 Zu überlegen wäre auch die Möglichkeit zum Verleih von Lastenrädern.



Ein gutes Beispiel hierfür ist der **kommunale Fahrradverleih in der Stadt Offenburg**. Die Technischen Betriebe Offenburg bieten im City-Parkhaus von Montag bis Samstag einen kostenlosen Fahrradverleih an. Ein Tandem sowie Zubehör wie z. B. Kindersitze und Radhelme können ebenso ausgeliehen werden wie Pedelecs oder eine Fahrrad-Rikscha - letztere allerdings kostenpflichtig. Erweitert wurde das Angebot in Offenburg mittlerweile durch ein Verleihsystem

Erweitert wurde das Angebot in Offenburg mittlerweile durch ein Verleihsystem der Firma Nextbike. An mehreren dezentralen Plätzen im Stadtgebiet stehen damit Leihräder zur Verfügung.

 Weitere Angebote wie die Einrichtung eines Schlauch-O-Maten oder einer öffentlichen Luftpumpstation k\u00f6nnen das Serviceangebot f\u00fcr den Radverkehr deutlich verbessern. Auch hier k\u00f6nnen \u00f6rtliche Akteure eingebunden werden.





Abb. 6-12: Bei der Radtour wurde an ausgewählten Örtlichkeiten im Stadtgebiet diskutiert

 Ein öffentlichkeitswirksames Beispiel ist auch die Teilnahme der Stadt an der deutschlandweiten Aktion "Stadtradeln".

In 2018 nahm der Landkreis Märkisch-Oderland zum ersten Mal an der Aktion teil. Mit dabei waren auch die ADFC-Ortsgruppe Strausberg. Diese Aktion könnte in den nächsten Jahren weiter fortgeführt und ausgebaut werden, z. B. durch die direkte Teilnahme der Stadt Strausberg.

Der Wettbewerb "Stadtradeln" besteht als Kampagne zum Klimaschutz und zur Förderung der Fahrradnutzung seit 2008. Er erfreut sich seitdem zunehmenden Interesses. Während in 2008 noch 23 Städte am Wettbewerb teilnahmen, hatte sich die Zahl in 2018 auf 886 teilnehmende Kommunen bereits auf ein Vielfaches gesteigert. Im Rahmen dieser Kampagne lässt sich vor allem die Verbindung zwischen Klimaschutz und steigendem Radverkehrsaufkommen sehr öffentlichkeitswirksam darstellen.

Die übergeordneten Ziele des Wettbewerbes sind der Klimaschutz, die CO₂-Ersparnis sowie das allgemeine Überdenken des eigenen Mobilitätsverhaltens. Aber auch die Imageförderung und Informationsverbreitung zum Thema Radfahren gehört zu den Zielsetzungen des Wettbewerbes. Durch das gemeinsame Radeln von Politikern, Persönlichkeiten der Stadt und Bürgerinnen und Bürgern



sollen auch über den Wettbewerbszeitraum hinaus möglichst viele Menschen für das Umsteigen aufs Fahrrad im Alltag gewonnen werden.





Abb. 6-13: Logo des Wettbewerbs "Stadtradeln" und Poster (Quelle: www.stadtradeln.de)

Bei einer Teilnahme werden Teams aus öffentlichen Persönlichkeiten und Bürgerinnen und Bürgern gebildet. In diesen Teams sollen dann innerhalb von 21 zusammenhängenden Tagen so viele Fahrradkilometer wie möglich gesammelt und in den Online-Radel-Kalender eingetragen werden. Diese "erradelten" Kilometer werden anschließend in CO₂-Ersparnis umgerechnet. Im Internet werden die Ergebnisse tagesaktuell dokumentiert und ermöglichen einen direkten Vergleich zu anderen Städten und Teams.

- Für ein positives Fahrradklima in der Stadt können auch innerstädtische Wettbewerbe z. B. zum "Fahrradfreundlichen Geschäft" oder "Fahrradfreundlichsten Arbeitgeber" veranstaltet werden.
 - Bei einem von der Stadt Potsdam ausgelobten Wettbewerb konnten sich alle Geschäfte bewerben, die in oder an ihrem Geschäft eine besonders gute Fahrradinfrastruktur vorweisen können oder anderweitig radverkehrsfreundlich in Erscheinung treten.
 - In der Region Hannover können sich Unternehmen zur Wahl des fahrradfreundlichsten Arbeitgebers bewerben. Eine Fachjury ermittelt dabei verschiedene Aspekte wie z. B. Abstellplätze oder vorhandenes Flickzeug für den Notfall.
- **Kreative Projekte** wie z. B. die Erstellung von Graffiti-Postkarten sollen vor allem den Spaß am Radfahren verdeutlichen und könnten auch sehr gut in Strausberg für Aufmerksamkeit sorgen.



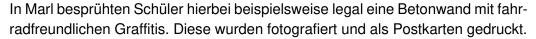




Abb. 6-14: Graffiti-Postkarte von Schülern aus Marl

Schulische Aktionen und Aktivitäten zur Verkehrssicherheitsarbeit

Neben der generellen Information und Erhöhung der Wahrnehmung des Fahrrads im Straßenverkehr ist die Zielgruppe der Schülerinnen und Schüler eine ganz entscheidende für Strausberg. Sie sind im Straßenverkehr besonders gefährdet und ein enormes Potenzial kann durch den Umschwung von den "Elterntaxis" auf die eigenständige Mobilität per Fahrrad entfacht werden. Für die Entwicklung und Umsetzung der nachfolgend skizzierten Schulprojekte ist es unerlässlich, die Schulen als Kooperationspartner zu gewinnen, denn nur in einer engen Zusammenarbeit zwischen Schule, Verwaltung, Polizei und möglichen weiteren Akteuren kann eine erfolgreiche Umsetzung erfolgen. Im Folgenden werden mögliche Projektbausteine skizziert.

 Bei den Gesprächen mit den Akteuren im Rahmen der Radkonferenzen wurde deutlich, dass Eltern ihre Kinder im Straßenverkehr nicht alleine fahren lassen möchten, da sie es für zu gefährlich einschätzen. Gleichzeitig lernen die Kinder nicht, sich im Straßenverkehr zurechtzufinden.

Die Einführung eines "Cyclingbus" bei dem maximal 12 Schülerinnen und Schüler von z. B. einem Elternteil oder anderen erfahrenen Personen mit dem Fahrrad zur Schule und zurück begleitet werden, wird daher als ein wichtiger und sinnvoller Baustein eines Schulprojektes gesehen. Das Projekt eignet sich besonders gut für die 5. Klassen, die nach dem Verlassen der Grundschule gerne eigenständig die Wege zu den weiterführenden Schulen zurücklegen möchten.



Empfohlen wird das begleitende Fahren zur Schule in den ersten Wochen nach den Sommerferien und ggf. noch einmal zur Auffrischung nach den Herbstferien. Die Fahrten werden jeweils zu festen Zeiten, mit festen Routen und festen Haltestellen, an denen sich Kinder der Gruppe anschließen können, durchgeführt. Die Organisation eines solchen "Cyclingbus" obliegt im Regelfall den Schulen in Zusammenarbeit mit engagierten Eltern.

- Bei dieser Problematik setzen auch Radschulwegpläne an, die für jede Schule erstellt werden sollten. Diese können den Cyclingbus unterstützen und die Wahrnehmung von Gefahrenstellen auf eine andere Art unterstützen
- Die Aktion "FahrRad! Fürs Klima auf Tour" ist ein VCD-Projekt, welches mit Unterstützung des BMVBS 2006 initiiert und im Februar 2011 von der deutschen UNESCO-Kommission als Projekt der UN-Dekade »Bildung für nachhaltige Entwicklung« ausgezeichnet wurde. Es richtet sich an Schülerinnen und Schüler zwischen 12 und 18 Jahren. Ziel des Klimaschutz-Projekts ist es, junge Menschen für die Nutzung des Fahrrades als umweltschonendes Verkehrsmittel auf Schul- und Freizeitwegen zu motivieren.

Insbesondere die gezielte Ansprache dieser Altersgruppe ist dabei positiv zu sehen, da die Jugendlichen kurz vor dem Erlangen des Führerscheins noch positive Erfahrungen mit dem Fahrrad sammeln.

Dabei bringt jeder auf Schul- und Freizeitwegen erradelte Kilometer die Jugendlichen auch auf einer virtuellen Tour durch Deutschland und Europa voran (www.klima-tour.de). An verschiedenen virtuellen Stationen werden Fahrradund Klimathemen altersgerecht präsentiert. Attraktive Geld- und Sachpreise können dabei gewonnen werden. Für die Lehrkräfte werden verschiedene unterrichtsbegleitende Materialien angeboten.

Fahrradwartung

Der verkehrssichere Zustand der Fahrräder ist ebenfalls als wichtiger Baustein der Schulwegsicherheit anzusehen. Es gibt verschiedene Modelle, wie die Wartung der Fahrräder an Schulen erfolgen kann.

Ein erfolgreiches Modell hat sich in der Grafschaft Bentheim in Zusammenarbeit mit der Verkehrswacht etabliert. Hier werden regelmäßige Fahrradkontrollen und kleine sicherheitsrelevante Reparaturen von Seiten der Verkehrswacht an Schulen durchgeführt. Für verkehrssichere Fahrräder erhalten die Schülerinnen und Schüler kleine Belohnungen.

Auch die Stadt Offenburg belohnt in ihrer jährlichen Aktion Schulklassen, die bei der Überprüfung der Verkehrssicherheit der Schülerräder ohne Beanstandungen geblieben sind, mit einem Beitrag in die Klassenkasse.

Fahrraddetektive, Kinder als Verkehrsexperten

Schülerinnen und Schüler wissen oft besser als zuständige Planende oder



PGV-Alrutz

Verkehrsexperten, wo auf ihren täglichen Wegen die Probleme liegen. Von daher sind in den letzten Jahren viele Projekte entstanden, die dieses Wissen aufgreifen. Entsprechende Projekte sind immer in einer Kooperation zwischen Stadt und Schule zu sehen und benötigen gegenüber den oben genannten Projekten auch einen größeren zeitlichen Rahmen. Schulen, die entsprechende Projekte angeboten haben, haben dies im Rahmen von Schulprojektwochen oder AGs umsetzen können.

Kinder und Jugendliche sollen dabei ihren Schulweg genau analysieren und Defizite wie Gefahrenstellen aufzeigen. Im Rahmen einer solchen Analyse werden sie für die Gefahrenstellen sensibilisiert. Nach Möglichkeit sollten sie sich dabei auch Gedanken zu Lösungen überlegen und Gelegenheit erhalten, ihre Analysen und Maßnahmenvorschläge auch mit der Verwaltung zu diskutieren. Für ältere Schüler kann die Vorstellung ihrer Arbeit im Verkehrsausschuss auch ein weiterer Anreiz sein.

Da die Schulen meist wenige Kapazitäten für Aktivitäten außerhalb des Lehrplanes vorhalten können, ist es u. U. nicht leicht, Schulen zu finden, die sich an entsprechenden Projekten beteiligen möchten. Von daher wird angeregt, zunächst in einem Modellvorhaben mit einer Schule zu starten und entsprechende Anreize (z. B. Renovierung der Fahrradabstellanlage) anzubieten. In Zusammenarbeit mit der Polizei organisierte Fahrradprüfungen an den Schulen sind in Strausberg bereits fester Bestandteil in der Präventionsarbeit.

Projekte zur Verbesserung der Verkehrssicherheit müssen aber nicht nur an Schulen stattfinden. Im Folgenden werden weitere Vorschläge aufgelistet, die sich auch an Fahrradfahrende jeden Alters richten.

 Das regelwidrige Linksfahren stellt eine häufige Unfallursache im Radverkehr dar. Eine Kampagne gegen das regelwidrige Linksfahren macht auf das Fehlverhalten aufmerksam und erläutert die Gefahren aus Sicht aller Verkehrsteilnehmenden. Wichtig ist allerdings auch, im Vorfeld zu prüfen, ob es einen konkreten Anlass zum Fahren auf der falschen Fahrbahnseite gibt (z. B. fehlende Querungsstellen, Lage von Zielen).

Ein entsprechendes Beispiel findet sich in Regensburg. Hier wurde von der Verkehrswacht Regensburg eine Kampagne gegen "Geisterradler" initiiert und durchgeführt. Große Schilder mit dem Hinweis "Geisterradler gefährden" wurden entlang der Radwege so aufgestellt, dass sie nur von Radfahrern gesehen werden, die auf der falschen Straßenseite in die falsche Richtung fahren. Das Motiv wird auch als Gratis-Postkarte verteilt.

Auch die Stadt Freiburg hat im Rahmen eines umfangreichen Verkehrssicherheitsprogrammes das Thema Linksfahren öffentlichkeitswirksam aufgegriffen. Zur Verringerung des regelwidrigen Linksfahrens wurden im Freiburger



Stadtgebiet Piktogramme direkt auf der Fahrbahn angebracht. Die Markierung erfolgt mittlerweile auf Anregungen aus der Bürgerschaft bzw. der Stadtverwaltung. Erste Beobachtungen lassen auf einen positiven Effekt der Aktion schließen.





Abb. 6-15: Logo zur Geisterradler-Kampagne in Regensburg (links, Quelle:

http://www.verkehrswacht-regensburg.com) und Piktogramme auf Radwegen in Freiburg (rechts)

- Der ADFC bietet in Baden-Württemberg an unterschiedlichen Standorten Fahrrad-Praxis-Seminare zum sicheren Verhalten im Straßenverkehr an. Neben einer theoretischen Schulung lernen die Teilnehmenden im praktischen Teil
 (Übungsfahrten) sich souverän und selbstbewusst als Radfahrende im Straßenverkehr zu behaupten.
- Auch ein Angebot, was sich speziell an ältere Radfahrende richtet, wäre für Strausberg geeignet.
 Beispielsweise bietet die Stadt Aachen ein "Radfahrsicherheitstraining 60 plus" an. Neben geführten Touren, bei denen ein Einblick in die Neuerungen des Radverkehrs der Stadt geschaffen werden soll, sind auch Pedelec-Probefahrten oder das Prüfen der Fahrräder auf Sicherheit denkbar.

Sonstige Aktivitäten

• Im Rahmen der Akteursbeteiligung mehrfach diskutiert wurde die Möglichkeit den ortsansässigen Kindertagesstätten bzw. Kinderkrippen Lastenräder für Ausflüge zur Verfügung zu stellen. Die Lastenräder sollten so konzipiert sein, dass 6-8 Kinder sicher darin Platz finden. Eine Elektrounterstützung wäre sinnvoll. Mit den Rädern könnten Ausflüge veranstaltet werden. Gleichzeitig würden sie das Stadtbild prägen und den einen oder anderen Noch-Nicht-Radfahrenden motivieren das Rad zu nutzen.

Denkbar wäre die Anschaffung von 2-3 Rädern durch die Stadt. Diese könnten dann den jeweils interessierten Einrichtungen zur Verfügung gestellt werden.





PGV-Alrutz





Abb. 6-16: Beispiele für Lastenräder

 Auch infrastrukturelle Maßnahmen können einen öffentlichkeitswirksamen Effekt mit sich bringen und die Bevölkerung zum Radfahren animieren. Insbesondere intuitive Radverkehrsführungen und Maßnahmen, die den Radverkehr als gleichberechtigte Verkehrsart berücksichtigen, fördern den Status des Radverkehrs in einer Kommune.

Eine **fahrradfreundliche Signalsteuerung** ist generell ein wichtiger qualitativer Aspekt in puncto Wegeinfrastruktur. Gleichzeitig wird damit ein Attraktivitätsgewinn des Radfahrens erzielt sowie ein Zeichen gesetzt, dass das Radfahren in Strausberg gefördert wird.

Weitere fahrradfreundliche infrastrukturelle Maßnahmen wie die Einrichtung von **Fahrradstraßen** oder spezielle Angebote zum Fahrradparken können großes öffentliches Interesse wecken. Beispielsweise könnte man die bereits vorhandene Fahrradstraße entsprechend der Handlungsempfehlungen ertüchtigen, eine einheitliche Gestaltung entwickeln und umsetzen und die Fahrradstraße nach Umgestaltung im Rahmen einer feierlichen wiedereröffnen. Dabei sollte auf die Neuerungen aufmerksam gemacht werden um das Thema Radverkehr generell positiv zu belegen.

Eine gute Möglichkeit auch die neuen Mitbürgerinnen und Mitbürger von Strausberg auf die Angebote rund um's Radfahren aufmerksam zu machen ist das Zusammenstellen von "Begrüßungspaketen für Neubürger". Beim Umzug in eine neue Umgebung werden häufig alte Mobilitätsgewohnheiten aufgebrochen, die Werbung für das Fahrradfahren ist zu diesem Zeitpunkt ganz besonders effektiv. Die Neubürgerinnen und Neubürger der Stadt Paderborn erhalten beispielsweise ein Begrüßungspaket, das im Rahmen der Kampagne "Neustart fürs Klima" der Verbraucherzentrale NRW entwickelt wurde. Dabei wird auch das Radfahren in Paderborn thematisiert. Darin enthalten ist z. B. ein Gutschein für die Fahrradkarte Paderborn und die Einladung zu einer Neubürger-Radtour, bei der interessante Sehenswürdigkeiten und wichtige Orte für den Alltag (z. B. Einkaufsmöglichkeiten) angeradelt werden.





132 von 175



Abb. 6-17: Begrüßungspaket der Verbraucherzentrale Nordrhein-Westfalen für Paderborn

Eine weitere Möglichkeit besteht in der Errichtung spezieller Servicepoints für Radfahrende. Diese können beispielsweise in Form von Rastplätzen mit Infotafeln für den Fahrradtourismus oder mit öffentlichen Lademöglichkeiten für Pedelecs ausgestattet sein. Auch Abstellplätze für Fahrräder mit Anhänger und Gepäck, z. B. mit Schließfächern an Abstellanlagen in der Strausberger Innenstadt, sowie Luftdrucktankstellen oder Automaten, die mit Fahrradschläuchen versorgen, bieten umfangreichen Service für den Alltagsradler und den Radtourismus.





Abb. 6-18: Möglichkeiten für Servicepoints

- Abstellplätze für Fahrräder mit Hängern und Gepäck, z. B. mit Schließfächern an Abstellanlagen am S-Bahn-Halt könnten die Fahrradfreundlichkeit in Strausberg ebenfalls fördern.
 - Auch die Umwidmung von Kfz-Stellplätzen, z. B. in der Großen Straße in Radabstellplätze sollte weiter thematisiert werden.











Tab. 6-1: Gute Beispiele für weitere Serviceangebote und zum Fahrradparken:
1. Zeile: Service-Automat für den Radverkehr und Gepäckschließfächer
2. Zeile: Abstellplätze für Lastenräder, Umwidmung von Kfz-Stellplätzen (mobile Anlage)

- Nicht nur in Kopenhagen, sondern bereits auch schon beispielsweise in Hamburg gibt es fahrradfreundliche Mülleimer, die so geneigt sind, dass Müll aus der Fahrt einfacher hineingeworfen werden kann. Dieses Serviceangebot kommt nicht nur Radfahrenden entgegen, sondern steigert die Aufmerksamkeit und schont die Umwelt.
- Zur Förderung der Elektromobilität könnten Anreize beim Kauf von Pedelecs oder Möglichkeiten zum Laden von Pedelec-Akkus geschaffen werden. Diesbezügliche Maßnahmen könnten die Einrichtung von Akkuladestationen, das Anbieten von Testfahrten, Kaufanreize durch örtliche Stromanbieter oder öffentlichkeitswirksame Veranstaltungen und Evaluationen darstellen. Auch verkehrsträgerübergreifende Stationen sind denkbar.

Beispielsweise wurden in Offenburg kürzlich vier Mobilitätsstationen eingerichtet. Sie sollen u. a. die Schnittstellen zwischen ÖPNV-Haltestellen, Car- und Bikesharing darstellen. An diesen Stationen können u.a. Pedelecs oder auch emissionsarme Fahrzeuge mit elektrischem Antriebssystem ausgeliehen werden.



7 Umsetzungsstrategie

Es wird empfohlen, die Umsetzung der Maßnahmenvorschläge entsprechend den verfügbaren Haushaltsmitteln im Zuge einzelner Verbindungen zu bündeln. Der Gesamtzeitraum, der sich für die Umsetzung der Maßnahmen in Strausberg ergibt, ist mittel- bis langfristig zu sehen, da viele der Handlungserfordernisse mit größeren gesamtverkehrsplanerischen Aufgaben zu kombinieren sind und weder Zeit- noch Kostenrahmen der Stadt eine Realisierung des gesamten Handlungsbedarfs innerhalb der nächsten 10-20 Jahre erlauben. Aus diesem Grund ist eine zeitliche Strukturierung der Umsetzung von besonderer Bedeutung.

Vorrangig werden öffentlichkeitswirksame Maßnahmen zur zügigen und kostengünstigen Herstellung anforderungsgerechter Radverkehrsanlagen gesehen. Hierfür bieten sich in erster Linie die Markierung von Schutzstreifen an. Erste konkrete Planungen liegen diesbezüglich für die Philipp-Müller-Straße vor. Auch die Aufhebung der Benutzungspflicht aufgrund fehlender Gefahrenlage wäre in einzelnen Straßenzügen kurzfristig zu prüfen bzw. anzuordnen. Dies gilt beispielsweise für die Landhausstraße, bei der der Radverkehr zukünftig im Mischverkehr geführt werden könnte. Im Zuge der Straße Am Flugplatz könnte der Radverkehr auch im Mischverkehr oder ggf. auf Schutzstreifen geführt werden.

Empfohlen wird darüber hinaus auch eine konsequente Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht auf allen baulichen Radwegen im Stadtgebiet. Bei der Aufhebung der Benutzungspflicht sind entsprechende Maßnahmen zur Aufgabe der Radverkehrsanlage bzw. zur Beibehaltung einer nicht benutzungspflichtigen Anlage durchzuführen. Diesbezügliche Änderungen sollten mit einer intensiven Öffentlichkeitsarbeit (Information zur konkreten Änderung sowie Erläuterung der neuen Führungsform) einhergehen.

Eine wichtige Achse in Nord-Süd-Richtung für den Radverkehr stellt in Strausberg der Streckenzug August-Bebel-Straße, Berliner Straße, Ernst-Thälmann-Straße dar. Hier gilt es kurzfristig eine Führungskontinuität (durchgängig Zweirichtungsradverkehr auf der Westseite) zu gewährleisten und zu sichern. Im nördlichen Bereich sollte die richtungstreue Führung anschließen und mit den entsprechenden Maßnahmen ertüchtigt werden.

Auf der Westseite ist insbesondere an den Einmündungen und Grundstückszufahrten entsprechend der Regelwerke auf den Zweirichtungsradverkehr hinzuweisen und diesen zu sichern. Abschnittsweise sind Belagserneuerungen notwendig. Im Südlichen Bereich wird empfohlen die Benutzungspflicht aufzuheben und ein Fahren auf der Fahrbahn zu erlauben.

Als **Alternative in Nord-Süd-Richtung** wurde auch von den Teilnehmenden der Radkonferenzen der Streckenzug über die Walkmühlenstraße – Wasserwerk – Am Hasengrund – Goethestraße – entlang der Eisenbahntrasse – Gustav-Kurtze-Promenade – Lindenpromenade für sehr wichtig erachtet. Dieser ist in weiten Teilen bereits gut für den Radverkehr nutzbar. Durch die Umsetzung der aufgezeigten Maßnahmen



in Teilbereichen und insbesondere am Knoten mit der Berliner-Straße würde er eine sichere und angenehm zu fahrende Alternative abseits der Hauptverkehrsstraßen darstellen. Diese Maßnahmen sollten mit hoher Priorität zeitnah angegangen werden.

Eine kurzfristige und relativ zügig herzustellende Verbesserung für den Radverkehr stellt außerdem die **Ausweisung von Fahrradstraßen** dar. Hierzu bieten sich die Badstraße oder auch die ehemalige Gleistrasse in der Verlängerung der Walkmühlenstraße (ab Elisabethstraße bis zur Goethestraße), die Lindenpromenade oder auch die Gustav-Kurtze-Promenade an. Zum Teil ist im Vorfeld allerdings der Belag zu erneuern um ein komfortables Fahren zu gewährleisten. Für die Fahrradstraßen in Strausberg solle eine einheitliche Gestaltung (Piktogramme, Randmarkierung, etc.) entwickelt und in allen Straßen angewendet werden. Auch die Vorfahrtregelungen auf Fahrradstraßen sollten im Stadtgebiet einheitlich sein. Die Ausweisung einer Fahrradstraße sollte mit großer Öffentlichkeitswirkung, z. B. in Form einer organisierten "Eröffnungsfeier" und intensiver Information für Anlieger und Nutzende der Straße, einhergehen.

Der Ausbau der bereits vorhandenen Fahrradstraße in Nord-Süd-Richtung auf der Ostseite der Hauptverkehrsstraße sollte ebenfalls durchgängig in anforderungsgerechter Form weitergedacht werden.

Bei erforderlichen Maßnahmen im Zuge von baulichen Radwegen an klassifizierten Straßen ist die Stadt Strausberg nicht immer Baulastträger. Die Aufgaben der Stadt liegen in diesem Fall vor allem in der Information, Kommunikation und Abstimmung mit den jeweils zuständigen Trägern.

Erste Verbesserungen können auch durch die **Behebung oder Verdeutlichung von Engstellen** erfolgen. Beispielsweise sollten die Notwendigkeit der Poller geprüft und bei Beibehalten diese grundsätzlich durch reflektierende Poller mit einer deutlichen Bodenmarkierung ersetzt werden.

Neben den Maßnahmen zur Verbesserung der Wegeinfrastruktur sollten ebenso weitere **Verbesserungen im Bereich des Fahrradparkens** erfolgen. Neben der bereits erfolgten Erneuerung der Anlagen am S-Bahn-Halt sollten insbesondere auch die Anlagen an Schulen und Jugendeinrichtungen sukzessive verbessert werden. Hier könnte z. B. jedes Jahr die Anlagen einer Schule verbessert werden. Hierbei wären auch jeweils die Möglichkeit einer Überdachung und die Ergänzung des Angebotes um mietbare Fahrradboxen zu prüfen.

Der erforderliche Mitteleinsatz für Maßnahmen im Bereich des Fahrradparkens ist im Vergleich zum Mitteleinsatz beim Ausbau der Wegeinfrastruktur als eher gering zu betrachten. Generell sollte bei Neuplanungen von Anfang das Thema Fahrradparken in die Planung miteinbezogen werden.

In der nachfolgenden Tabelle sind die beschriebenen Vorschläge zur Umsetzung in den nächsten 3-5 Jahren tabellarisch aufgeführt. Hierbei handelt es sich um einen Katalog an Maßnahmenvorschlägen aller Handlungsfelder, die zeitnah umgesetzt



werden bzw. mit weiteren Baulastträgern zeitnah abgestimmt werden sollten. Zum Teil könnten hierfür auch Fördermittel zu beantragt werden.

Örtl	ichkeit*	Beschreibung	Kosten**
1.	August-Bebel-Straße Maßnahme 1-2	Markierung Schutzsteifen, Belagserneuerung	(geschätzt in Euro) 54.000 €
2.	August-Bebel-Straße, Berliner Straße, Ernst-Thälmann-Straße Maßnahme 3 - 10	Ertüchtigung Zweirichtungsführung im westlichen Seitenraum, Belagsausbesse- rung, ARAS im Knoten Elisabethstraße	ca. 150.000 €
3.	Ernst-Thälmann-Straße Maßnahme 12-17	Aufhebung Benutzungspflicht	ca. 15.000 €
4.	Berliner Straße (Ostseite) Maßnahme 6-10	Wegeausbau und Ausweisung Fahr- radstraße	ca. 400.000 €
5.	Landhausstraße Maßnahme 25	Aufhebung Benutzungspflicht	6.000€
6.	Am Flugplatz Maßnahme 68-69	Aufhebung Benutzungspflicht	12.000 €
7.	Goethestraße Maßnahme 11	Sicherung des Übergangs von Berliner Straße in Goethestraße Ausbau Goethestraße und Markieren von Schutzstreifen	ca. 300.000 €
8.	Badstraße Maßnahme 81	Ausweisung Fahrradstraße, Anpassung Verkehrszeichen	28.000 € Hinweis: Maß- nahme bereits in Umsetzung
9.	gesamtes Stadtgebiet	Entwickeln eines Corporate Design für Fahrradstraßen in Strausberg Intensive Öffentlichkeitarbeit bei der Eröffnung Fahrradstraße	ca. 20.000 € je ca. 5.000 €
10.	Lindenpromenade Maßnahme 24	Ausweisung Fahrradstraße nach Belagserneuerung	22.000 €
11.	Gustav-Kurtze-Promenade Maßnahme 26	Ausweisung Fahrradstraße, Entfernen Poller	33.000 €
12.	Walkmühlenstraße Maßnahme 44	Sicherung Engstelle	11.000 €
13.	Wegeverbindung August- Bebel-Straße - Walkmüh- lenstraße und Walkmüh- lenstraße - Hegermühlen- straße Maßnahme 45 - 46	Wegeausbau inkl. Belagserneuerung zur Schulwegsicherung	ca. 80.000 €
14.	Verlängerung Walkmühlen- straße Maßnahme 40	Wegeausbau, Ausweisung zur Fahr- radstraße	650.000 €



Örtlichkeit*		Beschreibung	Kosten**	
			(geschätzt in Euro)	
15.	Garzauer Straße, östlich Ernst-Thälmann-Straße Maßnahme 28	Ausweisung des straßenparallelen Gehweges zum gemeinsamen Geh- und Radweg	6.000€	
16.	An der Stadtmauer, nördlich Regenrückhaltebecken bis Große Straße Maßnahme 51-52	Aufhebung Benutzungspflicht, Übergänge sichern, Markierungslösung für Radverkehrsführung auf der Fahrbahn	32.000 €	
17.	Wegeverbindung Rü- gendamm Maßnahme 78	Wegeausbau und Freigabe für Radver- kehr, Verlängerung Durchlassbauwerk und Erneuerung Beleuchtung	149.000 €	
18.	gesamtes Stadtgebiet	Überprüfung der Radwegebenutzungs- pflicht auf allen Radverkehrsanlagen im Stadtgebiet	ca. 20.000 €	
19.	gesamtes Stadtgebiet	Öffentlichkeitsarbeit und Informationen zu Fahrradstraßen, Benutzungspflicht, etc.	ca. 20.000 €	
20.	gesamtes Stadtgebiet	"Pollerprogramm" - Prüfung und Sicherung von Umlaufsperren und Pollern im Stadtgebiet	ca. 40.000 €	
21.	Schulen und Jugendein- richtungen - pro Jahr eine Einrichtung	Angebot ausreichender anforderungsgerechter Fahrradabstellanlagen inkl. Überdachung	ca. 200,-€/ Bügel	
22.	Gesamtes Stadtgebiet	Sukzessiver Austausch der Vorderrad- klemmen durch anforderungsgerechte Rahmenhalter bei Umbau oder Ersatz	ca. 200,-€/ Bügel	
*	Die aufgeführte Nummerierung bezieht sich auf die Nummerierung in den Maßnahmenblättern des Radnutzungskonzeptes.			
**	Kosten gemäß überschlägiger Kostenschätzung (vgl. Kap. 5.3)			

Tab. 7-1: Übersicht möglicher Maßnahmen für die nächsten 3-5 Jahre 19

Auch in puncto Öffentlichkeitsarbeit und Serviceangebote sollten zeitnah erste Maßnahmen ergriffen werden. Anbieten würde sich hier die Integration des Radverkehrs in die städtische Internetseite bzw. das Anstoßen von z. B. Schulwettbewerben zur Entwicklung einer Gestaltungsvorlage für ein Radlogo der Stadt Strausberg. Immer wieder thematisiert war auch der Wunsch nach Leihrädern oder Lastenrädern. Speziell im Bereich der Kinderbetreuung könnten hier Angebote der Stadt ein positives Image zum Radfahren erzeugen und das Fahrrad im Stadtbild festigen

Langfristig sollte mit den weiteren Akteuren, z. B. den Verbänden, über entsprechende Kooperationen nachgedacht werden. Hierzu könnten sich ggf. die an der Radkonzeption beteiligten Akteure vor Ort als Arbeitskreis zur strategischen Planung der zukünftigen Radverkehrsförderung etablieren.

¹⁹ Hinweis: In roter Schrift sind die Ergänzungen im Text nach der Bürgerbeteiligung gekennzeichnet.



8 Fazit

Die Stadt Strausberg bietet hinsichtlich der Stadtstruktur und der überwiegend günstigen Topografie sehr gute Voraussetzungen für den Radverkehr. Auch das angrenzende Strausberger Wald- und Seengebiet und die rund 100 km für den Radverkehr nutzbare Infrastruktur laden zum Radfahren ein.

Aufgrund der relativ hohen Verkehrsdichte zentraler Achsen besteht im Stadtgebiet insgesamt eine subjektive Unsicherheit beim Radfahren. Dies soll zukünftig durch eine einheitliche, anforderungsgerechte und durchgängig verständliche Radinfrastruktur sowie Aktionen und Aktivitäten zur Förderung eines positiven Fahrradklimas verbessert werden.

Die Förderung des Radverkehrs dient neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Komfortsteigerung der Infrastruktur auch den Zielen des Klimaschutzes. Darüber hinaus ist die Radverkehrsförderung auch als ein wichtiges Element zur Stärkung der einheimischen Wirtschaft zu sehen, denn Radfahrende im Einkaufsverkehr sind beispielsweise eine nachweislich bedeutende Umsatzgröße für den Einzelhandel vor Ort. Dies gilt es insgesamt auch zu kommunizieren und örtliche Unterstützer zu rekrutieren.

Mit der vorliegenden Konzeption sind die bestehenden Radverkehrsverbindungen den städtischen Entwicklungen entsprechend angepasst worden. Das hierbei abgeleitete Radverkehrsnetz für Strausberg stellt nun mit ca. 111 km Länge die Grundlage für die weitergehende systematische Radverkehrsförderung dar. Im Zusammenhang mit dem erforderlichen Handlungsbedarf, dessen Beseitigung für die vollständige Realisierung des Netzes notwendig ist, sind die Handlungsschwerpunkte der nächsten Jahre für Strausberg im Bereich Wegeinfrastruktur für den Radverkehr klar benannt. Damit ist sowohl ein gezielter Einsatz der Haushaltsmittel als auch der personellen Ressourcen möglich.

Die Stadt sieht die Radverkehrsförderung bereits als festen Bestandteil der Verkehrsplanung. Bereits heute sind zentrale Teile des Radverkehrsnetzes ohne größeren Handlungsbedarf gut nutzbar. Zukünftig sollen möglichst einheitliche Standards bezüglich der Radverkehrsinfrastruktur Anwendung finden, die die Planungen erleichtern, die Kosten minimieren und das Verständnis bei allen Verkehrsteilnehmenden erhöhen.

Für den Ausbau der Wegeinfrastruktur ist von einem Kostenansatz von rund 16,3 Mio. Euro auszugehen. Dabei handelt es sich um eine überschlägige Kostenschätzung der Gesamtkosten, unabhängig von den Baulastträgern.

Bereits während der Projektbearbeitung wurden erste Maßnahmen umgesetzt, z. B. Neubau von Radwegen im Zuge An der Stadtmauer oder die Planung von Schutzstreifen im Zuge der Philipp-Müller-Straße.

In den nächsten Haushalten sollten entsprechende Mittel für die sukzessive Umsetzung des Radnutzungskonzeptes eingestellt und verstetigt werden. In der



Umsetzungsstrategie wurden hierfür bereits Handlungsschwerpunkte und Maßnahmen für die nächsten Jahre thematisiert, für die ein zusätzlicher Bedarf an Finanzmitteln nötig ist. Neben Projekten zur Ertüchtigung der Wegeinfrastruktur sind hier vor allem auch sukzessive Verbesserungen beim Fahrradparken anzugehen.

Im Bereich Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit und Serviceleistungen ist für Strausberg ein weiterer deutlicher Schwerpunkt zu sehen. Hier sind vor allem Aktionen und Aktivitäten zur Information und zur Förderung eines positiven Fahrradklimas zu etablieren und die Zielgruppe der Schülerinnen und Schüler intensiv einzubinden. Zur Realisierung öffentlichkeitswirksamer Aktivitäten sollte ein jährliches Budget im Haushalt eingeplant werden.

Ein mittelfristiges Ziel sollte der Beitritt zur Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Brandenburg. (AGFK-BB) sein. Durch dieses regionale Netzwerk, dem der Landkreis Märkisch-Oderland bereits angehört, könnten Erfahrungen mit anderen Kommunen ausgetauscht sowie Synergien, z. B. bei der Erstellung von Flyern oder bei öffentlichkeitswirksamen Aktionen, genutzt werden. Darüber hinaus können auch Fördermöglichkeiten des Landes genutzt werden. Eine Voraussetzung für eine Aufnahme in die AGFK-BB stellt u.a. eine politische Beschlussfassung und Grundsatzentscheidung für die kommunale Radverkehrsförderung dar.

Für die Umsetzung des Radnutzungskonzeptes und einer damit verbundenen erfolgreichen Weiterführung der Radverkehrsförderung ist sowohl der Einsatz finanzieller Mittel als auch die Bereitstellung personeller Ressourcen unerlässliche Voraussetzung. Hier sind sowohl in den nächsten Haushalten als auch im personellen Bereich entsprechende Ressourcen bereitzustellen.

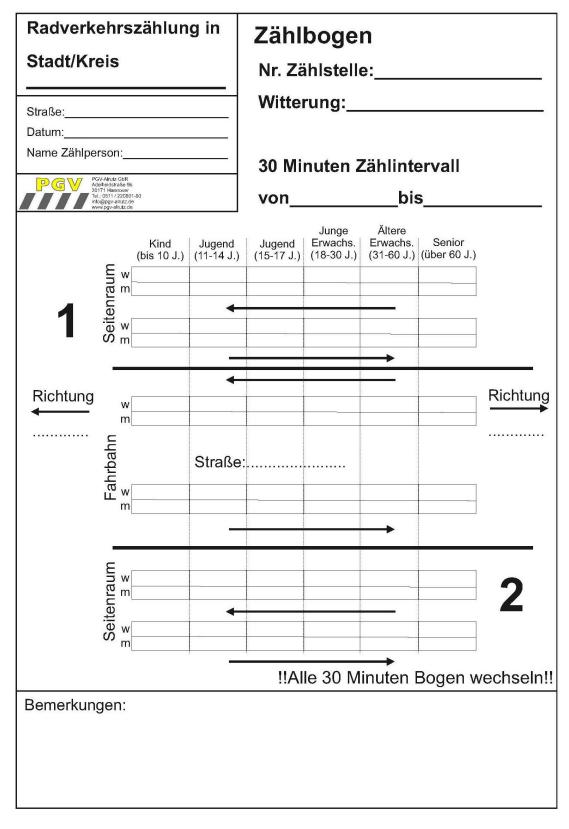
Um den Erfolg der Maßnahmen zukünftig auch bewerten zu können, sollten regelmäßige Zählungen des Radverkehrs Aufschluss darüber geben, ob Zuwächse im Radverkehrsaufkommen zu verzeichnen sind. Darüber hinaus tragen auch regelmäßige Unfallanalysen dazu bei, mögliche Sicherheitsdefizite zu erfassen und ggf. schnell reagieren zu können. Beides - Zählungen und Unfallanalysen - sind wichtige Indikatoren für eine erfolgreiche Radverkehrsförderung.

Mit der Erarbeitung des Radnutzungskonzeptes und den stetigen Verbesserungsvorhaben hat die Stadt ein erstes Zeichen für eine aktive Radverkehrsförderung in Strausberg gesetzt. Diese gilt es in den nächsten Jahren weiter auszubauen und zu intensivieren.



9 Anhang

9.1 Erhebungsbogen Radverkehrszählung





Fragebogen Radfahrer-Befragung 9.2

Radfa	hrer-Befragung
"Radnutzungsl	konzept Stadt Strausberg"
Datum: Standort (Höhe):	Uhrzeit:
Name des Interviewers:	FB-Nr.:
Frage 1:	Frage 2:
Wie oft fahren Sie mit dem Rad in Strausberg? 1 täglich mehrmals die Woche mehrmals im Monat 4 mehrmals im Jahr nur heute	Welchen Grund hat Ihre heutige Fahrt? 1 Ausbildung Beruf Versorgung/ Einkauf Freizeit Sonstiges: Sonstiges:
Frage 3:	
Wie sicher fühlen Sie sich beim Radfahren in	n Strausberg?
sehr sicher 1 2 3	4 5 Sehr unsicher
Frage 4:	
Gibt es generell im Stadtgebiet Konflikt-, Problem- oder Gefahrenstellen? Wenn ja, wo? Wenn ja, mit wem gibt es im Stadtgebiet am häufigsten Probleme	1 Fugainger 2 Padfahrar 2 Plau
Frage 5:	
Haben Sie selbst schon einmal eine gefährliche Situation erlebt? Wenn ja, wo haben Sie sie erlebt?	1 Ja 2 Nein
Mit wem haben Sie sie erlebt?	1 Fußgänger 2 Radfahrer 3 Pkw
Was geschah?	
Frage 6:	
Welche Wünsche haben Sie, damit das Radf Aktivitäten könnten gestartet werden? (Altern	fahren in Strausberg attraktiver wird bzw. welche nativ: Was müsste Ihrer Meinung nach passieren, damit mehr hhaken: Fahrradparken, Werbung, Service, Leistungen der Stadt



Frage 7:			
Darf ich Sie zun	n Schluss noch k	oitten, mir Ihr C	Geburtsjahr zu verraten?
	,	Vielen Dank f	für Ihre Unterstützung!
Nach Abschluss de	er Befragung eigene	Einschätzung de	es Interviewers:
M=Mountainbike; R=R	1 m City-Rad/ Standard/Treck tennrad; L=Lastenrad; P=	Pedelec,	Alter augenscheinlich, falls bei Frage 7 k. A.:



9.3 Protokolle Radkonferenzen

9.3.1 Protokoll Radkonferenz am 22.02.2018

Anlass:	Radkonferenz - Radnutzungskonzept Stadt Strausberg						
Ort:	Stadtverwaltung Strausberg, Hegermühlenstraße 58						
Datum:	22.02.2018 Uhrzeit: 16.00 – 18.00 Uhr						

Protokoll durch:	PGV-Alrutz GbR
Teilnehmende:	s. Liste Teilnehmende (vgl. Anlage 2)

Ergebnisse

TOP 1: Begrüßung Stadt Strausberg

Frau Bärmann begrüßt alle Anwesenden und dankt für die zahlreiche Teilnahme an der Radkonferenz. Sie erläutert kurz das Vorgehen zum Radnutzungskonzept, welches von der PGV-Alrutz GbR in diesem Jahr erarbeitet werden soll. Dabei sollen neben den innerstädtischen Radwegen, auch Verbindungen über die Stadtgrenze hinaus Berücksichtigung finden. Auch soll sowohl der Alltags- als auch der Freizeitradverkehr einbezogen werden. Weiterhin soll die Anbindung an die benachbarten Kommunen berücksichtigt werden. Hier gelte es insbesondere von der Stadt Eberswalde zu "lernen", die für den Radverkehr beispielsweise bereits ein Radnutzungskonzept vorliegen haben und auch über einen direkten Ansprechpartner ("Radbeauftragter") verfügen.

Die heutige 1. Radkonferenz bildet den Auftakt zur Beteiligung der Akteure im Radnutzungskonzept Strausberg. Die Teilnehmenden sollen zukünftig eine Arbeitsgruppe bilden, die sich regelmäßig treffen soll, sodass dabei ein reger Austausch über verschiedene Themenfelder stattfinden kann (vgl. TOP 6).

TOP 2: Vorstellung der Anwesenden

Heike Prahlow (PGV-Alrutz GbR) begrüßt ebenfalls die Anwesenden und stellt zunächst in Kürze das Planungsbüro sowie die Aufgabenbereiche vor. Frau Busek (PGV-Alrutz GbR) schließt sich dem an, bevor sich die Anwesenden kurz mit Name und Funktion vorstellen. Die Anwesenden sowie deren Kontaktdaten sind der Liste in der Anlage 2 zu entnehmen.

TOP 3: Vorstellung Planungsbüro

Frau Prahlow stellt im Folgenden zunächst noch einmal das Planungsbüro vor sowie das Vorgehen und die Ziele des Radnutzungskonzeptes Strausberg. Außerdem erläutert sie die generellen Bausteine einer fahrradfreundlichen Stadt (vgl. Anlage 3 - Präsentation).



Frau Busek stellt im Anschluss erste Eindrücke zur Situation des Radverkehrs in Strausberg vor. Hierzu werden von den Teilnehmenden folgende Anmerkungen gemacht, die in die weitere Bearbeitung des Radnutzungskonzeptes einfließen werden:

- Das Themenfeld Fördermöglichkeiten soll innerhalb des Radnutzungskonzeptes behandelt werden.
- Es sollen neben den innerstädtische Radverkehrsverbindungen auch Anbindungen an benachbarte Kommunen berücksichtigt werden.
- Der Stadt Strausberg mit insgesamt vier S-Bahn-Stationen kommt auch im Radtourismus einer besonderen Bedeutung zu. Es sei das "einzige Dorf mit 4 S-Bahn-Stationen".
- Es wird auf das Arbeitspapier "Lokale Agende Strausberg 2030" verwiesen. Informationen zum Radverkehr sollen in die weitere Bearbeitung einfließen.
- Bei einer stichpunktartigen Radverkehrszählung an der Querverbindung von Klosterdorf zum R1, wurden an einem Tag ca. 800 Radfahrende erfasst.

TOP 3: Radverkehrsnetz

Frau Prahlow erläutert das Thema Radverkehrsnetz und schildert das Vorgehen bei der Entwicklung des Netzentwurfes (vgl. Anlage 3 - Präsentation).

TOP 4: Gruppenarbeit zur Konkretisierung des Netzentwurfes

Pläne zum Radverkehrsnetz liegen aus. Die Anwesenden werden gebeten den Entwurf zu prüfen und durch ihre Ortskenntnis zu überarbeiten. Dabei sollen insbesondere zusätzliche wichtige Verbindungen für den Radverkehr ergänzt oder ungeeignete Strecken gestrichen werden. Die Anmerkungen wurden in den Plänen eingetragen und sind in aufbereiteter Form der Anlage 4 zu entnehmen.







TOP 5: Zusammenfassung Netzkonzeption und weiteres Vorgehen

Die in die Pläne eingetragenen Anregungen und Verbindungen werden im Nachgang zur Radkonferenz geprüft und der Netzentwurf daraufhin überarbeitet. Der Netzplan wird den Anwesenden vor dem nächsten Treffen zugesandt.

Es ist angedacht, dass sich der Arbeitskreis (Anwesenden) alle zwei Monate trifft. Der nächste Termin soll im April ´18 nach Ostern stattfinden. Für die Treffen sollen vorab konkrete Themen festgelegt werden, die am Termin diskutiert werden. Als ersten TOP soll jeweils der aktuelle Bearbeitungsstand vorgestellt werden. Es wird auf eine Liste vom ADFC verwiesen, aus der eine namentliche Bestimmung für die Zuständigkeit hervorgeht. In Abstimmung mit der Stadt und Herrn Rosner (ADFC) kann diese der PGV-Alrutz zur Verfügung gestellt werden.

Es soll zukünftig ein Verteiler aus den Anwesenden eingerichtet werden. Hierüber können weitere Informationen zu den Belangen des Radverkehrs ausgetauscht werden. Weiterhin ist ein Workshop mit Beteiligung der Bevölkerung geplant.

Weitere Anregungen zum Radverkehr bzw. zum Radverkehrsnetz können direkt an die Gutachterinnen geschickt werden.

TOP 6: Verabschiedung

Frau Prahlow bedankt sich für die zahlreichen Anregungen und die konstruktiven Diskussionen während der Gruppenarbeit. Alle Anregungen werden bei der weiteren Bearbeitung geprüft und berücksichtigt.

In Ihren Schlussworten bedankt sich Frau Bärmann von Seiten der Stadt Strausberg für die gelungene Veranstaltung zum Auftakt und die aktive Mitarbeit.

Ende der Radkonferenz gegen 18.00 Uhr

Anlagen

- Anlage 1: Überblick Tagesordnungspunkte
- Anlage 2: Liste und Kontaktdaten der Teilnehmenden
- Anlage 3: Präsentation der Radkonferenz am 22.02.2018
- Anlage 4: Ausgehängter Netzplan, inkl. Zusammenfassung der Anregungen und Notizen



9.3.2 Protokoll Radkonferenz am 31.05.2018

Anlass:	2. Radkonferenz - Radnutzungskonzept Stadt Strausberg							
Ort:	Stadtverwaltung Strausberg, Hegermühlenstraße 58							
Datum:	31.05.2018 Uhrzeit: 16:00 – 18:15 Uhr							

Protokoll durch:	PGV-Alrutz GbR
Teilnehmende:	s. Liste Teilnehmende

Ergebnisse

TOP 1: Begrüßung Stadt Strausberg

Frau Bärmann begrüßt alle Anwesenden und dankt für die zahlreiche Teilnahme an der 2. Radkonferenz. Sie erläutert anschließend kurz die Tagesordnungspunkte.

In der heutigen 2. Radkonferenz wird der Netzentwurf mit dem Arbeitskreis abgestimmt (Gruppenarbeit). Weiterhin werden erste Ergebnisse der Verkehrszählung und Verkehrsbefragung vorgestellt. An beispielhaften Lösungsansätzen werden konkrete Örtlichkeiten mit Handlungsbedarf diskutiert.

TOP 2: Abstimmung Netzkonzeption – Gruppenarbeit

Frau Prahlow stellt die einzelnen Tagesordnungspunkte kurz vor und startet mit dem Thema Radverkehrsnetz (vgl. Anlage 1- Präsentation). Neben den theoretischen Grundlagen wird der aktuelle Netzentwurf am Plan diskutiert und weiter angepasst.

Dabei sollen auch Hauptverbindungen definiert werden, die für die Stadt Strausberg eine wichtige Rolle spielen.

Die im Plan eingetragenen Verbindungen wurden im Nachgang zur 2. Radkonferenz geprüft und der Netzentwurf daraufhin überarbeitet. Der aktualisierte Netzplan ist als Anlage 2 dem Protokoll beigefügt.

TOP 3: Erste Ergebnisse der Evaluation

Frau Busek stellt erste Ergebnisse aus der Radverkehrszählung und aus der Verkehrsbefragung vor (vgl. Anlage 1 - Präsentation).

Im Zuge der Auswertung der Verkehrsbefragung soll - sofern die Datengrundlage dies erlaubt – Pedelec Nutzer vertieft ausgewertet werden.



TOP 4: Maßnahmenkonzeption

Im weiteren Verlauf erläutert Frau Prahlow die Grundzüge der Maßnahmenkonzeption im Radverkehrsnetz, gibt einen Überblick über den verschiedenen Radverkehrsführungen und stellt die Anforderungen und Grundsätze nach ERA dar. Im Anschluss wird über mögliche Maßnahmen an konkreten Örtlichkeiten innerhalb von Strausberg diskutiert. Diese sind in der Präsentation beispielhaft mit Lösungsansätzen dargestellt (vgl. Anlage 1 - Präsentation).

Folgenden Anregungen und Hinweise werden vom Arbeitskreis gegeben:

- Wegeverbindung nach Rehfelde ist auch im Schülerverkehr wichtig
- Elisabethstraße es wird eine bevorrechtigte Querung der neuen Route abseits der Nord-Süd-Achse gewünscht
- Lindenpromenade:
 - Die Lindenpromenade wird 2020 neu gestaltet und im Zuge dessen sollten die Handlungsempfehlungen aus dem Radnutzungskonzept umgesetzt werden. Diese sehen für den Radverkehr Mischverkehr auf den Fahrbahnen vor.
 - Die Anbindung über die Landhausstraße muss gewährleistet werden.
- Philipp-Müller-Straße:
 - Die Umgestaltung der Philipp-Müller-Straße (Schutzstreifen) verzögert sich.
 Die Umsetzung der Baumaßnahme soll nicht mehr in 2018 erfolgen.
- Große Straße:
 - Es bestehen Überlegungen die Große Straße ggf. in einen verkehrsberuhigten Bereich (Spielstraße) umzugestalten. Der Radverkehr soll weiterhin im Mischverkehr geführt werden. Diese Führungsform soll verdeutlicht und optimiert werden (ebene Pflaster-/Asphaltstreifen, Piktogramme)
 - Die Große Straße ist ein wichtiges Ziel in der Stadt und soll als Hauptverbindung definiert werden.
- Wegeverbindung durch Waldgebiete werden meist auch von Forstwirtschaft genutzt und müssten dementsprechend ausgebaut werden – Abstimmung nötig
- Es besteht der Wunsch nach einheitlichen Einfärbungen bzw. Markierungen der Radwege im Streckenverlauf, sowie an Einmündungen/ Grundstückszufahrten.
- Es werden innovativen Lösungen als Alleinstellungsmerkmal in Brandenburg gewünscht. Zum Beispiel ist die Radstrecke nach Hohenstein prädestiniert als



148 von 175

- Anregungen zum Radverleih:
 - Radverleih wird generell als sinnvoll erachtet, sollte aber eher klein gestartet werden. Hierfür wird das Radnutzungskonzept Vorschläge aufzeigen.
 - Standort vor dem Rathaus einrichten: Vorschlag, dass Leihräder bis 15 Uhr für die Mitarbeitenden der öffentlichen Einrichtung genutzt werden und im Anschluss für die Öffentlichkeit bereit stehen.
 - Möglicherweise 2 Standorte an der Nord-Süd-Achse einrichten und/oder ein Standort an der Touristeninformation für 2 bis 3 Räder.
 - Innerhalb des KiTa-Verbunds:
 Anschaffung von 2-3 Lastenräder mit Elektromotor für den Kindertransport.

 Austausch der Räder zwischen den Kitas und ggf. auch an private Verbraucher (Kindergeburtstag). Weiterhin ca. 6 Falträder zum Holen der Lastenräder.
 - Mit einem Verleihsystem k\u00f6nnen Synergieeffekte mit dem Tourismus erzielt werden.
- Der ADFC wünscht einen Fahrradbeauftragten, der sich ausschließlich um die Belange der Radfahrenden kümmert.
- Für den festgestellten Handlungsbedarf werden Prioritäten zur Umsetzung vergeben und im Übersichtsplan dargestellt. Dies ist zum optimierten Einsatz von Finanz- und Personalmittel wichtig.
- Fördermöglichkeiten für Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in einer Kommune werden auf der Internetseite des Bundes zusammenfassend dargestellt (https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/bund/foerderprogramm).
 Weiterhin wird auf die Strategie der Landesregierung zur Förderung des Radverkehrs im Land Brandenburg bis 2030 (Radverkehrsstrategie 2030) hingewiesen (https://www.mil.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.138480.de).

TOP 5: Weiteres Vorgehen

- Das n\u00e4chste Treffen des Arbeitskreises wird voraussichtlich Mitte/ Ende August 2018 stattfinden.
- Es soll angestrebt werden, das Radnutzungskonzept im September im Ausschuss vorzustellen. Im Vorfeld werden die wesentlichen Aspekte im Arbeitskreis vorgestellt und diskutiert.



Ende der 2. Radkonferenz gegen 18.15 Uhr

Anlagen

Anlage 1: Präsentation der Radkonferenz am 31.05.2018

• Anlage 2: Netzentwurf (Stand 11.06.2018)



9.3.3 Protokoll Radkonferenz am 15.10.2018

Anlass:	3. Radkon	3. Radkonferenz - Radnutzungskonzept Stadt Strausberg							
Ort:	Stadtverwaltung Strausberg, Hegermühlenstraße 58								
Datum:	16.10.2018	Uhrzeit:	16:00 – 18:15 Uhr						
Protokoll d	urch:	PGV-Alrutz GbR							

Ergebnisse

150 von 175

TOP 1: Begrüßung Stadt Strausberg

Herr Seyfarth begrüßt die Teilnehmenden und wünscht eine konstruktive Sitzung.

TOP 2: Maßnahmenkonzeption – Beispiele

Ausgewählte Beispiele wurden vorgestellt und der Bestand bzw. Lösungsansatz diskutiert. Folgende Hinweise wurden zu den Beispielen noch aufgenommen:

- Durch die gesicherte Überführung des Radverkehrs im Zuge der Wriezener Straße auf die Fahrbahn (Folie 16), wäre auch die weitere Radverkehrsführung komfortabler (Mischverkehr bis Große Straße bzw. Abbiegen in Badstraße).
- Die Ausweisung der Hegermühlenstraße als Fahrradstraße könnten sich die Teilnehmenden langfristig vorstellen. Allerdings sollte die Fahrradstraße nur zwischen dem Parkhaus und der Einmündung Elisabethstraße eingerichtet werden.
- Beim Ausbau einer ostseitigen Radverkehrsanlage im Zuge der August-Bebel-Straße müssen die Einmündungen entsprechend gesichert werden. Vorstellbar wäre eine bevorrechtigte und baulich gesicherte Führung insbesondere an der Zufahrt zu den Parkständen Höhe Hausnummer 15.
- Bei den Lösungsansätzen ist darauf zu achten, dass der Fußverkehr geschützt wird und sich Verbesserungen zugunsten des Radverkehrs nicht zulasten des Fußverkehrs auswirken.
- Die Benutzungspflicht im südlichen Abschnitt der Ernst-Thälmann-Straße (Garzauer Straße bis Bahnhofstraße) sollte aufgehoben werden. Dieser Lösungsansatz wird geprüft.
- Radwegestandards in Anlehnung an Berlin (Grünmarkierung von Radfahr- und Schutzstreifen) denkbar.
 - Derzeit wird für neue Radwege ein großformatiges Betonpflaster (Tegula plan) verwendet, u. a. bereits beim Neubau des Radwegs An der Stadtmauer.



TOP 3: Weitere Handlungsfelder (Fahrradparken, Wegweisung, Service, Öffentlichkeitsarbeit)

Ausgewählte gute Beispiele aus anderen Städten wurden vorgestellt und diskutiert. Folgende Hinweise wurden zu den Beispielen noch aufgenommen:

Wegweisung

- Das Wegweisungssystem besteht lediglich auf den überregionalen Strecken.
 Städtische Wegweisung fehlt für den Radverkehr.
- Infotafeln an Knotenpunkten sind nicht vorhanden.

Service, Öffentlichkeitsarbeit

- Ein Begrüßungspaket für Neubürger gibt es bereits, allerdings derzeit noch ohne Fahrradbezug.
- Es gibt bereits eine "Meckerapp".
- Flyer zu speziellen Themen werden als sinnvoll erachtet.
- Radinfrastruktur sollte in den neuen Wohngebieten von vornherein mitgedacht werden.
- Gewünscht wird die kostenfreie Mitnahme von R\u00e4dern in der S-Bahn innerhalb von Strausberg.
- Es gibt Aktionstage zur Saisoneröffnung u.a. Fahren auf der Straße diese könnten entsprechend erweitert werden.
- Sozialstation bietet Kurse für Jugendliche zu Radthemen (Technik, Verkehrsverhalten, etc.) an. Diese werden gut angenommen.
- Bike-o-mat eher nicht gewünscht, würde Konkurrenz zu den ansässigen Fahrradhändlern darstellen. Diese sollten eher für mehr Serviceangebote sensibilisieren werden.

TOP 4: Weiteres Vorgehen und Verschiedenes

- Die Lösungsansätze werden mit der Stadt abgestimmt.
- Ziel für Strausberg sollte ein Bevölkerungszuwachs ohne zusätzlichen motorisierten Individualverkehr sein.
- Bei der Änderung von Verkehrsführungen wäre wünschenswert, wenn die Polizei im Nachgang die Einhaltung der neuen Regeln unterstützen könnte. Dies sollte nicht nur durch stichpunkthafte Kontrollen, sondern eher durch "eventartige"



Kontrollen (mehrere Monate, ständige Kontrollen, anfangs mit Hinweisen – später mit Strafen) erfolgen.

Hierzu sind jedoch die personellen Kapazitäten der Polizei zu berücksichtigen.

Ende der 3. Radkonferenz gegen 18.15 Uhr

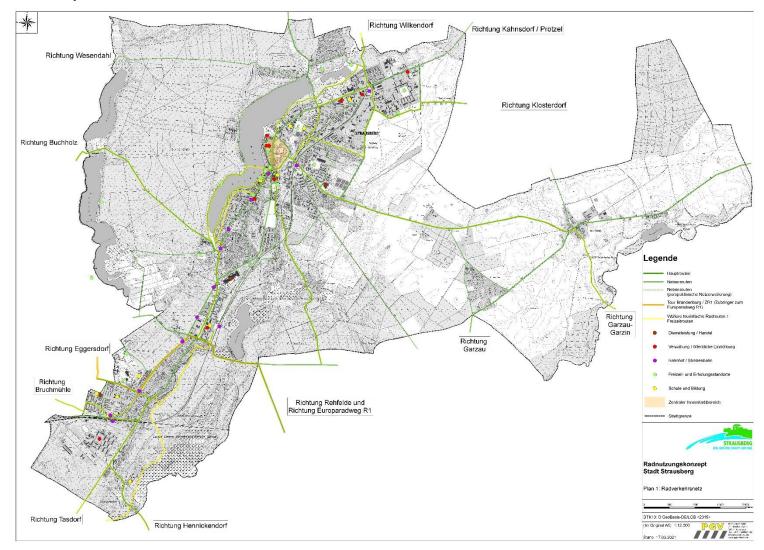
Anlage

Präsentation der Radkonferenz



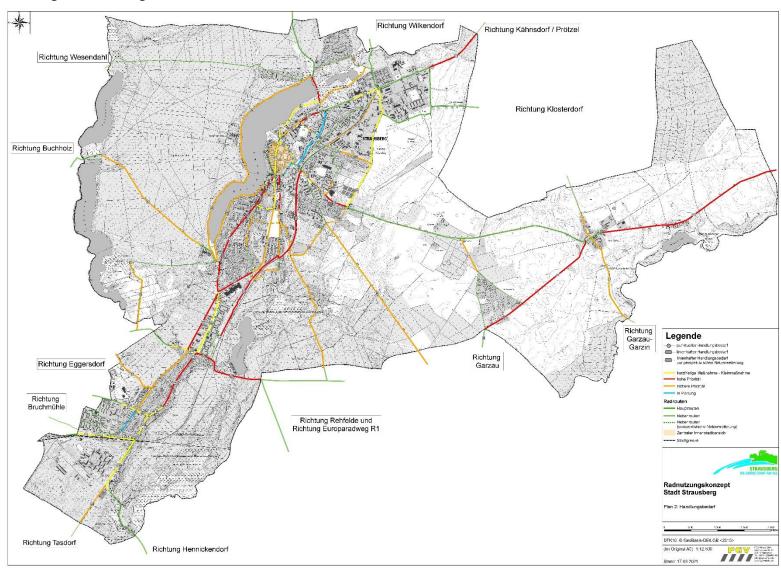
9.4 Übersichtspläne

9.4.1 Netzkonzeption



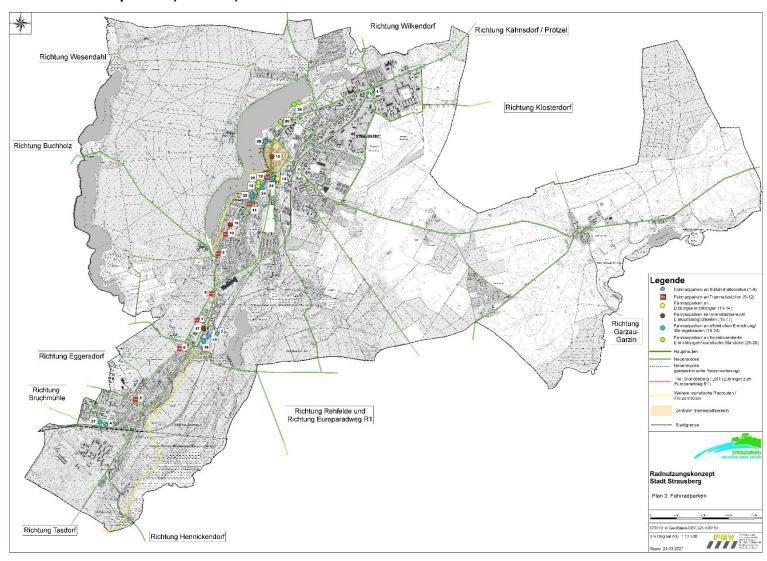


9.4.2 Handlungsbedarf Wegeinfrastruktur





9.4.3 Übersicht Fahrradparken (Bestand)





10 Anlage: Hinweise zur Überarbeitung nach Auswertung Bürgerbefragung

Das Radnutzungskonzept als Rahmenkonzept zur Förderung des Radverkehrs in der Stadt Strausberg beschreibt die Situation zum Radverkehr bis zum Jahr 2019. Das Rahmenkonzept wurde im November 2019 dem Ausschuss für Bauen, Umwelt und Verkehr in Strausberg vorgestellt und anschließend öffentlich zur Bürgerbeteiligung ausgelegt. Die Bürgerbeteiligung endete im Februar 2020 mit zahlreichen Anregungen zum Konzept. Diesen soll durch diese Anlage zum Bericht Rechnung getragen werden.

Eine vollständige Überarbeitung und Aktualisierung des Rahmenkonzeptes zum Radverkehr 2019 ist nicht erfolgt. Daher beschreibt der Erläuterungsbericht nach wie vor die Situation im Jahr 2019, z. B. auch im Rahmen der Kapitel 3 (Derzeitige Situation zum Radverkehr in Strausberg) oder 5.1 (Aussagen der aktuellen Richtlinien zur Führung des Radverkehrs). Dahingegen wurden Aussagen und Pläne zur Struktur des Radverkehrsnetzes (v.a. Kap. 4.2) sowie Aussagen zur Gesamtübersicht im Handlungsbedarf (v.a. Kap. 5.4) auf Basis der erfolgten Anpassungen nach Rückmeldung aus der Bevölkerung angepasst.

Die eingegangenen Hinweise aus der Bevölkerung wurden tabellarisch zusammengestellt und jeweils kurz kommentiert (vgl. Kap. 10.2). Einzelne Hinweise erfordern eine nähere Erläuterung oder auch eine nochmalige Prüfung und ggf. Anpassung der Empfehlungen des Radnutzungskonzeptes. Erfolgte Änderungen im Radnutzungskonzept sind nachfolgend dokumentiert.

10.1 Änderungen und weitere Erläuterungen

Netzergänzungen bzw. Änderungen im empfohlenen Handlungsbedarf

Die Maßnahme 11 "Knotenpunkt Berliner Straße / Ernst-Thälmann-Straße / Goethestraße" wird geändert in Maßnahme 11 "Goethestraße". Der Handlungsbedarf im Knoten bleibt bestehen, darüber hinaus wird die Sicherung des Radverkehrs im Zuge der Goethestraße ergänzt.

Die Verbindung zwischen Hohenstein und Gladowshöhe über die Straße "Hohensteiner Pflaster" (K 6418) und weiter bis nach Garzau über die "Gladowshöher Straße" (Hinweis: außerhalb des Strausberger Stadtgebietes) wurde im Radverkehrsnetz ergänzt und der Handlungsbedarf aufgezeigt (Maßnahmen Nr. 96-98).

Dadurch ergeben sich auch Änderungen im Netzplan, dem Plan zum Handlungsbedarf sowie den abgeschätzten Kosten zur Umsetzung des Konzeptes.

Erläuterungen zu Hinweisen und Anregungen

Zu einzelnen Hinweisen und Anregungen werden die gutachterlichen Einschätzungen nachfolgend ergänzend erläutert:



Aufheben der Benutzungspflicht wird kritisch gesehen (Ifd. Nr. 3)

Die Anordnung einer Benutzungspflicht ist in jedem Einzelfall zu prüfen und darf nur dann erfolgen, wenn es zwingende Gründe in Hinblick auf die Verkehrssicherheit für den Radverkehr auf der Fahrbahn gibt. Dies ist in der StVO seit über 20 Jahren geregelt und seitdem durch zahlreiche höchstrichterliche Urteile bestätigt (vgl. auch Exkurs zur Radwegebenutzungspflicht in Kapitel 5.1.2).

Die Aufhebung der Benutzungspflicht hat aber keinerlei Auswirkungen auf die Erfordernisse bezüglich der Qualität (Breite, Belag, etc.) der Radverkehrsanlage oder auf die Notwendigkeit der Unterhaltung und Verkehrssicherung. Sie bietet vielmehr unterschiedlichen Radfahrtypen (z.B. Berufspendelnde, Familien mit Kindern, Pedelecfahrende, Lastenradfahrende, Freizeitradelnde) die Möglichkeit, auf Wunsch auch auf der Fahrbahn zu fahren - dies ist bei einem straßenbegleitenden benutzungspflichtigen Radweg nicht möglich.

Radwege ohne Benutzungspflicht sind deutlich als Radweg zu kennzeichnen. Dies kann durch Markierung oder unterschiedliche Materialien und Piktogramme erfolgen. In der Regel nutzt ein Großteil der Radfahrenden diese Wege weiter. Mit zunehmender Verbreitung elektrisch unterstützter Räder, Räder mit Hängern oder Lastenräder, wird sich längerfristig hier sicherlich ein Wandel vollziehen. Häufig ist das Fahren auf der Fahrbahn für sie komfortabler und einfacher. Auch zahlreiche Abbiegebeziehungen sind beim Fahren auf der Fahrbahn im Mischverkehr zügiger durchführbar.

Es wird empfohlen, die Regelungen mit umfangreicher Öffentlichkeitsarbeit zu begleiten und ggf. Kurse zum selbstbewussten Fahren auf der Fahrbahn anzubieten.

Berücksichtigung unterschiedlicher Geschwindigkeiten (Ifd. Nr. 10)

Die Berücksichtigung der unterschiedlichen Geschwindigkeiten sind im Konzept durch die Anwendung der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010 bzw. deren Fortschreibung) erfolgt. Insbesondere durch die Aufhebung der Benutzungspflicht und die Möglichkeit für den Radverkehr auf Wunsch auch auf der Fahrbahn zu fahren, unterstützt die unterschiedlichen Anforderungen.

Darüber hinaus sind für zahlreiche Relationen im Stadtgebiet unterschiedliche Verbindungen im Netz aufgenommen, so dass häufig eine Wahl zwischen einer direkten Verbindung (meist im Zusammenhang mit dem Kfz) und einer Verbindung abseits des Kfz-Verkehrs besteht.

Nord-Süd-Achse (Ifd. Nr. 11)

Eine Lösung für die Nord-Süd-Achse (August-Bebel-Straße, Berliner Straße, Ernst-Thälmann-Straße) wurde sehr intensiv mit allen am Konzept Beteiligten diskutiert. Lösungsmöglichkeiten v.a. für die Westseite der Strecke sind vielfach u.a. aufgrund des Baumbestandes stark eingeschränkt. In weiten Teilen bestehen auf der Ostseite parallele Verbindungen, die gut in Nord-Süd-Richtung genutzt werden können.



Der Lösungsansatz sieht für den gesamten Streckenverlauf im westlichen Seitenraum eine Zweirichtungsführung vor. Die Fahrbahn ist in weiten Teilen lediglich 6,5 m breit, so dass eine beidseitige Markierung von Schutzstreifen nicht möglich ist. Bei einer einseitigen Markierung von Schutzstreifen in Regelbreite (mind. 1,5 m) würde es insbesondere in Bereichen mit Kfz-Parken zu Engstellen kommen.

Letztendlich wurde sich für die Zweirichtungsführung im westlichen Seitenraum und die Verbesserung der parallelen Verbindungen östlich des Straßenzuges entschieden.

Im südlichen Bereich des Straßenzuges (südliche Garzauer Straße) wird empfohlen die Benutzungspflicht aufzuheben. Dies erfolgte insbesondere wegen der nur geringen Breite der Radverkehrsanlage im Seitenraum und der fehlenden Ausbauoptionen. Spätestens im Knoten zur Bahnhofstraße empfiehlt sich das Fahren auf der Fahrbahn für Radfahrende, die weiter geradeaus in die Hennickendorfer Chaussee fahren möchten.

Der Zweirichtungsverkehr wird an keiner Stelle aufgehoben - auch nicht im südlichen Bereich. Er ist vielmehr an den Einmündungen und Knoten zu sichern. Durch Öffentlichkeitsarbeit sollte auf die Ausnahmeregelung des dort herrschenden Zweirichtungsradverkehrs aufmerksam gemacht werden.

Radverkehrsführung gemäß ERA 2010 (lfd. Nr. 12)

Die im Konzept dargestellten Empfehlungen entsprechen in vollem Umfang den ERA 2010 bzw. deren Fortschreibung. Die Entscheidung, welche Radverkehrsanlage möglich und nötig ist, wird nicht alleine auf Basis der Kfz-Stärken und angeordneten Geschwindigkeiten getroffen. Die Abbildung 5.2 auf Seite 48 dieses Berichtes ist den ERA entnommen. Sie stellt aber lediglich eine erste Einschätzung zur sinnvollen Radverkehrsführung dar. Darüber hinaus müssen weitere Rahmenbedingungen und die konkrete Situation vor Ort betrachtet werden, um eine sichere Führung für den Radverkehr zu erhalten. Manchmal sind dabei auch Kompromisse nötig, die sich aus den Anforderungen auch der anderen Verkehrsteilnehmenden (u.a. auch des Fußverkehrs oder des ÖPNV) ergeben.

Wie bereits mehrfach erwähnt, braucht es zur Radverkehrsförderung nicht nur eine Verbesserung der Wegeinfrastruktur. Auch eine intensive Öffentlichkeitsarbeit, regelmäßige Aktionen und Aktivitäten und viel Information und Unterstützung tragen u.a. zur Förderung des Fahrradklimas und zum sicheren Radfahren bei. Hierzu sind in Kapitel 6.3.3 zahlreiche Ideen und Beispiele aufgezeigt, die sicherlich noch weiter ergänzt werden könnten. Die Durchführung der Aktionen liegt dabei nicht alleine bei der Stadtverwaltung. Hier sind alle Akteure gefragt, gemeinsam und koordiniert für ein besseres Radfahren in Strausberg zu sorgen.



Tempo 30 im Stadtgebiet (Ifd. Nr. 13)

Die Prüfung der gefahrenen Geschwindigkeiten war nicht Teil der Konzepterstellung. Die Hinweise auf zu hohe Geschwindigkeiten sind subjektive Eindrücke der Gutachter*innen während der Befahrungen oder wurden als Hinweise der weiteren beteiligten Akteure im Laufe der Konzepterarbeitung deutlich hervorgehoben.

Die Entscheidung zur flächendeckenden Einführung von Tempo 30 im Stadtgebiet obliegt der Straßenverkehrsbehörde. Leider gibt die StVO derzeit noch nicht viel Handlungsspielraum diesbezüglich.

Aus Gutachtersicht wären an vielen Stellen im Stadtgebiet keine Radverkehrsanlagen nötig, wenn die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs auf 30 km/h reduziert wäre. Neben den von Ihnen aufgezeigten Klimaauswirkungen sind auch Reduzierungen im Lärmaufkommen durchaus in die Betrachtung einzubeziehen.

• Elternbringverkehre Grundschule Hegermühlenstraße (lfd. Nr. 73)

Durch die motorisierten Elternbring-Verkehre entstehen vielerorts vor den Schulen zu den Bring- und Holzeiten häufige Konflikte mit dem Rad- und Fußverkehr. Häufig werden vor Schulen daher "Elternhaltestellen" (für Kfz) eingerichtet. Diese stellen eine erste und häufig auch gute Lösung dar, die Situation im Schulumfeld zu entzerren. Ziel muss es jedoch sein, das Mobilitätsverhalten der Eltern und der Kinder zu ändern und die Sicherheit aller nicht mit dem Kfz zur Schule gelangenden Personen zu gewährleisten.

Bei den sogenannten "Elternhaltestellen" bzw. Hol- und Bringzonen handelt es sich um speziell ausgewiesene Bereiche, in denen die Kinder gefahrlos aus dem Auto steigen können. Die Haltestellen sollten nach Empfehlung des ADAC in einem Abstand bis zu ca. 250 m (Luftlinie) zur Schule liegen. Ziel ist zum einen, das Verkehrschaos vor den Schulen zu entzerren und damit die Verkehrssicherheit für die Kinder zu erhöhen. Zum anderen wird die selbständige Mobilität der Kinder durch das zu Fuß Gehen gefördert.

Es wäre zu prüfen, inwieweit solche Elternhaltestellen auch abseits der Schule eingerichtet werden könnte, um die Kfz gar nicht erst bis vor das Gebäude fahren zu lassen. Dazu könnten auch temporäre Durchfahrverbote erlassen werden. Der hierdurch gewonnene Bereich vor der Schule sollte dann sinnvoll für den nicht-motorisierten Verkehr genutzt werden.

Aus Gutachtersicht ist zu empfehlen, diesbezüglich bei der Fortschreibung des Radnutzungskonzeptes einen Fokus auf die Möglichkeiten an allen Schulstandorten in Strausberg zu setzen.



10.2 Tabellarische Zusammenstellung der eingegangenen Hinweise

Ifd Nr.	Hinweise und Anregungen	Straße	Thema	Ansatz	Teil des RNK	Abwägung/ Stellung- nahme
1	kurzfristige Maßnahme am Knoten ABebel-Str./Elisabethstr./Berliner Str. zur Sicherung des Radverkehrs auf dem Radweg Seite Museum	ABebel-Str.	Sicherheit	Radverkehrs- führung	ja	ist als Handlungsbedarf im RNK definiert
2	Prüfung KP Elisabethstr./ Hegermühlenstr., hier: Änderung der Vorfahrt (in abknickende Vorfahrtstraße) und Möglichkeit zum Überqueren der Hegermühlenstr. (Kennzeichnung/ Märkierung o.ä.)	Elisabethstr./ Heger- mühlenstr.	Sicherheit	Radverkehrs- führung	nein	abknickende Vorfahrt vom SVA abgeordnet, das Ver- kehrsaufkommen geradeaus höher ist
3	Aufheben der Benutzungspflicht wird kritisch gesehen	alle	Sicherheit	Benutzungs- pflicht	ja	Büro macht Vorschläge dazu. Entscheidung trifft SVA
4	Radwege Am Flugplatz beidseitig in schlechtem Zustand	Am Flugplatz	Zustand	baulich	ja	ist als Handlungsbedarf im RNK definiert
5	Radweg Berliner Straße Friedhof bis MaxLiebermann-Str. in sehr schlechtem Zustand	Berliner Str.	Zustand	baulich	ja	ist als Handlungsbedarf im RNK definiert
6	Radweg von Hohenstein nach Garzau	Hohensteiner Pflaster K6418 von HO bis Garzau	Sicherheit	Radweg fehlt	nein	Radweg entlang Kreisstraße, Ri Garzau außerhalb der Gemarkung = Aufgabe LK MOL
7	abgesenkte Bordsteine. Ich nutze einen Fahrradanhänger. Durch die fehlende Barrierefreiheit muss ich häufig absteigen und schieben, weil die "abgesenkten" Bordsteine immer noch zu hoch sind. Ich frage mich wie Rollstuhl - und auf Rollator angewiesene Menschen überhaupt durch die Stadt kommen.	Kastanienallee, Wriezener Str., Berliner Str.	Zustand	baulich	ja	ist als Handlungsbedarf im RNK definiert
8	Wenn wir von der Kita abholen, müssen wir die Straße an der Stadtmauer, Einfahrt Otto-Langenbach-Ring überqueren. Der Fahrradweg dort ist toll, das überqueren an dieser Stelle empfinde ich jedoch immer als sehr gefährlich. Ich bin unsicher wann ich nun mit meinen Kindern losgehe. Breite Fahrbahn und Autos aus drei Richtungen, die Radfahrer gern übersehen/ignorieren. Mit einer Ampel an dieser Stelle würde ich mich viel sicherer beim Überqueren fühlen.	An der Stadtmauer, Einfahrt Otto-Lan- genbach-Ring	Sicherheit	Radverkehrs- führung	ja	ist als Handlungsbedarf im RNK definiert
9	Es wäre mal nötig ein von Strausberg Vorstadt nach Rüdersdorf zu bauen fahre dort täglich zur Arbeit hin mit Angst natürlich aber steige bestimmt auch bald aufs Auto um	außerorts	Sicherheit	Radweg fehlt	nein	Radweg außerhalb der Ge- markung = Aufgabe LK MOL bzw. Land Bbg



lfd Nr.	Hinweise und Anregungen	Straße	Thema			Abwägung/ Stellung- nahme
10	ich habe mir Ihr Rahmenkonzept interessiert durchgelesen und finde es von der Grundidee gut, dass Sie unterschiedliche Gruppen, durch deren Alter und Fahrräder bilden, diese aber in Ihrem Konzept leider nicht wiederzufinden sind. Mir ist bewusst, dass die STVO bei Radfahrern von Geschwindigkeiten zwischen 7 - 15 km/h ausgeht, das auf die von Ihnen aufgeführten Kinder und Senioren zutrifft. Da die größte Gruppe aus den 30 - 60-jährigen bestand, gehe ich von Geschwindigkeiten von 14 - 20 km/h aus. Des Weiteren fehlt die Betrachtung der Pedelecs und Berufspendler, die über den 25 km/h liegen und sich in der Anzahl voraussichtlich vergrößern werden, wie Sie selbst schreiben.	alle	Sicherheit	Geschwindig- keit		Büro macht Vorschläge dazu. Entscheidung trifft SVA
11	Da Strausberg zum großen Teil eine Durchgangs-Stadt ist und sie die wichtige Achse in Nord-Süd-Richtung aufführen, kann ich nicht nachvollziehen, dass Sie für die kurzfristige Führungskontinuität einen durchgängigen Zweirichtungsradverkehr vorschlagen, der zudem im südlichen Bereich aufgehoben werden soll. In Anbetracht der oben genannten Gruppen, wäre es sinnvoller, wie in Ihrem Konzept aufgeführt "Kombination von Schutzstreifen mit Gehweg, Radverkehr frei" Seite 60 anzudenken. Das hätte zudem den Vorteil, dass die Problematik des Missverständnisses im südlichen Bereich verhindert werden könnte, den Sie ab Nummer 13 planen. Des Weiteren unterscheiden sich die Bereiche zwar von der Verkehrsstärke, da die Durchschnittsgeschwindigkeit der Kfz aber bei ca. 25 km/h, die Gefährdung mit den geschehenen Unfällen im Bereich Fichteplatz bis Altlandsberger Chaussee aber weitaus größer auf dem Gehweg durch die kreuzenden Furten ist, macht es wenig Sinn diese planerische Trennung zwischen nördlichen und südlichen Bereich vorzusehen.	Nord-Süd	Sicherheit	Radverkehrs- führung	,	Führungskontinuität: Büro macht Vorschläge dazu. Ent- scheidung trifft SVA
12	Mir ist zudem bewusst, dass nach der STVO ein Schwarz/Weiß-Konzept geplant werden muss (entweder ganz auf der Straße oder auf dem Gehweg), und dass dies an der Verkehrsstärke und Geschwindigkeit nach der ERA 2010 (Seite 48) entschieden wird, dem Ihr Konzept zurzeit widerspricht. Ich nehme mir außerdem heraus zu sagen, dass die meisten Menschen, ob nun mit Rad oder PKW in Brandenburg noch nicht soweit sind, sich wieder gemeinsam im Straßenverkehr zu bewegen, da durch den steigenden Verkehr auch die Angst vor Beschädigungen und Verletzungen zugenommen hat und daher eine Zwischenlösung geschaffen werden sollte.	alle	Sicherheit	Benutzungs- pflicht	,	Büro macht Vorschläge dazu. Entscheidung trifft SVA
13	Abschließend ist mir aufgefallen, dass Sie sich nur am Rande mit der Geschwindigkeit der Kfz in Strausberg befasst und diese an manchen Orten aber auch als zu hoch bewertet haben (Bahnhofstraße, Nummer 21). Um die Übergangsphase für die Umstellung der Stadt zu schaffen, sollte über eine allgemeine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h in Strausberg nachgedacht werden. Mir ist bewusst, dass sich anfänglich der Verkehr dadurch verdichtet und das einkreuzen auf Straßen mit dem PKW schwieriger wird, aber die sozialen- und umweltlichen Aspekte sind weit höher. Die Stadt wird allgemein entschleunigt, wodurch eine erhöhte Rücksichtnahme im Verkehr befördert wird und der Ausstoß von CO2 kann voraussichtlich um mind. 4% verringert werden (und 4% sind besser als 0%) kann. Auch wenn anfänglich eine Mehrheit in der Stadtverordnetenversammlung dem erstmal entgegensteht, sollte darüber diskutiert werden, um die Wirkung des Radfahrkonzepts und den allgemeinen Bemühungen von Strausberg in Bezug auf Umwelt- und Klimaschutz einen zusätzlichen Gedanken zu verleihen.	alle	Sicherheit	Geschwindig- keit		Büro macht Vorschläge dazu. Entscheidung trifft SVA



lfd Nr	Hinweise und Anregungen	Straße	Thema	Ansatz	Teil des RNK	Abwägung/ Stellung- nahme
14	Punkt 60/61: Fehlende Radverkehrsführung innerorts entlang der stark befahrenen L34. Der Radweg sollte innerorts wenigstens bis zur Kreuzung Garziner/ Klosterdorfer Str. baulich getrennt von der Straße weitergeführt werden. Ab dort (aufgrund baulicher Gegebenheiten) den Radverkehr mittels Fahrstreifen auf der Straße weiterführen. An der Kreuzung lässt sich auch der Radverkehr der Gegenseite besser auf die Seite mit dem Radweg führen.	Hohensteiner Ch. / Dorfstraße L34	Sicherheit	Radverkehrs- führung	z.T.	in Planung. Entscheidung trifft SVA
15	Radweg von Hohenstein nach Garzin. Wird normalerweise gern genutzt, ist nur in einem sehr schlechten baulichen Zustand. Ist eine direkte Verbindung zum Europaradweg R1.	Garziner Straße	Zustand	baulich	ja	ist als Handlungsbedarf im RNK definiert
16	Fehlende Radwegeverbindungen: Radweg entlang der Kreisstraße K6418 zwischen Garzau und Hohenstein Ein Teilstück wurde bis zur ehemaligen Asylbewerberunterkunft hergerichtet. Sinnvoll wäre der Lückenschluss zwischen Garzau und Hohenstein, um auch für die Gladowshöher einen Anschluss an ein Radwegenetz zu bekommen. Zum einen sind die nächstgelegenen Einkaufsmöglichkeiten in Rehfelde und zum anderen ist diese Verbindung auch touristisch wichtig (Pyramide, weiterer Anschluss an den Europaradweg). Die Anbindung in Richtung Hohenstein ist für den Ortsteil nötig, da es für Kinder kaum möglich ist, gefahrlos auf der Kreisstraße zu Angeboten ins jeweilige Dorf zu gelangen(z.B. zum Fußballspielen nach Hohenstein).		Sicherheit	Radweg fehlt	nein	Radweg entlang Kreisstraße, Ri Garzau außerhalb der Gemarkung = Aufgabe LK MOL
17	Wirtschaftsverkehr mit dem Rad, Fahrradparken vor Geschäften, Werbung, E-Ladestationen	Geschäftsbereiche	Wirtschaft	Förderung des Radverkehrs	ja	ist als Handlungsbedarf im RNK definiert
18	Als Einwohner des Stadtteils Gladowshöhe sind wir an einem sinnvollen Fahrradnetz unter Einbeziehung unseres Wohnortes sehr interessiert. Ein Fahrradweg von Gladowshöhe nach Garzau (bis zum Objekt) hat bei uns besondere Priorität. Die relativ schmale, viel befahrene und teilweise sehr unübersichtliche Kreisstraße K6418 ist für Fahrradfahrer (besonders mit Kindern) eine sehr risikoreiche Strecke. Ein Radweg würde eine Verbindung nach Rehfelde (u.a. Einkauf/ Arztbesuche) darstellen und außerdem eine Verbindung zum gern genutzten Europaradweg bilden. Auch eine sichere Verbindung nach Hohenstein würden wir begrüßen.	Hohensteiner Pflaster K6418 von HO bis Garzau	Sicherheit	Radweg fehlt	nein	Radweg entlang Kreisstraße, Ri Garzau außerhalb der Gemarkung = Aufgabe LK MOL
19	Vorhandene Gelder in die Ausbesserung des "schwarzen Weges" zu investieren, wäre nur von vorübergehendem Nutzen, da anhaltende Regenfällle (und das betrifft das gesamte Wegenetz in Gladowshöhe!!!) die Wege schnell wieder in eine hügelige Seenlandschaft verwandeln. Wir würden es begrüßen, wenn unsere Vorschläge bei der Planung und Umsetzung berücksichtigt werden.	schwarzer Weg GL	Zustand	baulich	ja	Widmung und Instandset- zung läuft; ist als Handlungsbedarf im RNK definiert
20	wir unterstützen / befürworten Ihren Vorschlag / Idee wie folgt: 1. der Schwarze Weg sollte ausgebaut werden einschließlich mit einem gesicherten Radweg, damit die Gladowshöher Einwohner einschließlich Kinder mit dem Fahrrad gefahrlos zur Bushalte am Steuerhaus gelangen können bzw. dann auch weiter zur Schule nach Strausberg, auf dem bereits vorhandenen Radweg, fahren können.	schwarzer Weg GL	Zustand	baulich	ja	Widmung und Instandset- zung läuft; ist als Handlungsbedarf im RNK definiert
21	2. Sollte dann der Radweg in Richtung Garzau - Bunker ausgebaut werden, damit kann der Regionalzug in Rehfelde erreicht und auch die Anbindung zum Europaradweg geschaffen werden.	Hohensteiner Pflas- ter K6418 von HO bis Garzau	Sicherheit	Radweg fehlt	nein	Radweg entlang Kreisstraße, Ri Garzau außerhalb der Gemarkung = Aufgabe LK MOL



lfd Nr.	Hinweise und Anregungen	Straße	Thema			Abwägung/ Stellung- nahme
22	Es ist nicht nur wichtig für die Fahrradfahrer eine gute Fahrbahn zu haben. Ganz Gladowshöhe und deren Zufahrten sind schlichtweg eine Schlaglispiste. Selbst wenn man mit Schrittgeschwindigkeit fährt macht man sich das Fahrwerk und deren Aufhängungspunkte unweigerlich kaputt. Aus diesen miserablen Fahrbahnverhältnissen für Rad- und Autofahrer, müssen alle Strassen in Gladowshöhe gemacht werden um ein Minimum an Sicherheit und Komfort zu erreichen.	Gladowshöhe	Zustand	baulich		Instandsetzung läuft; ist als Handlungsbedarf im RNK definiert
23	Desweiteren fehlt ein Minimum an Beleuchtung um auch Personen die zu Fuss unterwegs sind zu schützen.	Gladowshöhe	Sicherheit	Beleuchtung	z.T.	Planung Beleuchtung läuft
24	Ich finde den Ausbau der Radwegeverbindungen immens wichtig. Als Anwohnerin von Gladowshöhe möchte ich darauf aufmerksam machen, dass das Wegenetz von Gladowshöhe bis zur Haupstraße auf Höhe Steuerhaus eine Katastrophe ist. Hier sind es aber gleichermaßen Fußgänger (auf dem Weg zum Bus), Radfahrer und Autofahrer, welche unter einer fehlenden Straße zu leiden haben. Der vorhandene unbefestigte Waldweg stellt für alle gleichermaßen eine Unfallgefahr durch Schlaglöcher, schlammige Wegstellen, fehlende Beleuchtung (trotz vorhandener Laternen auf dem schwarzen Weg) usw., dar. Durch den Zuzug vieler Familien nach Gladowshöhe ist hier ein Wegeausbau der Hauptwege für alle Altersgruppen dringend notwendig. Vor allem Kinder und Ältere sind hier sehr gefährdet.	schwarzer Weg GL	Zustand	baulich		Widmung und Instandset- zung läuft; ist als Handlungsbedarf im RNK definiert
25	höhe aus wäre eine sinnvolle Investition. Es gibt mittlerweile eine Vielzahl an Schulkindern in Gla-	Hohensteiner Pflas- ter K6418 von HO bis Garzau	Sicherheit	Radweg fehlt		Radweg entlang Kreisstraße, Ri Garzau außerhalb der Gemarkung = Aufgabe LK MOL
26	Wir brauchen dringend mehr Fahrradwege in und um Gladowshöhe!	Hohensteiner Pflaster K6418 von HO bis Garzau	Sicherheit	Radweg fehlt		Radweg entlang Kreisstraße, Ri Garzau außerhalb der Gemarkung = Aufgabe LK MOL
27	Wenn wir die Umwelt schonen möchten, sollten wir alle mehr das Fahrrad und den ÖPNV nutzen. Dies muss allerdings auch möglich sein ohne Lebensgefahr.	schwarzer Weg GL	Zustand	baulich		Widmung und Instandset- zung läuft; ist als Handlungsbedarf im RNK definiert
28		Hohensteiner Pflas- ter K6418 von HO bis Garzau	Sicherheit	Radweg fehlt		Radweg entlang Kreisstraße, Ri Garzau außerhalb der Gemarkung = Aufgabe LK MOL



Ifd Nr.	Hinweise und Anregungen	Straße	Thema	Ansatz	Teil des RNK	Abwägung/ Stellung- nahme
29	Ich als Anwohnerin von Gladowshöhe möchte, dass auch unser "Wohnplatz" Berücksichtigung im Radewegekonzept findet. Unsere offiziellen Zufahrten nach Gladowhöhe sind auf der Kreisstraße K6418 - von Hohenstein und von Garzau - welche eine sehr stark befahrene Straße ist. Um die Sicherheit und die Attraktivität auch für uns zu erhöhen ist auf dieser Straße ein Radweg dringend notwendig. Gladwoshöhe gehört mit zu Hohenstein, hier haben wir z.B. das gemeinsame Gemeindehaus oder auch den gemeinsamen Jugendclub, doch wir haben keine sichere direkte Anbindung nach Hohenstein für Radfahrer. Aber auch die Anbindung nach Rehfelde ist notwendig, hier liegt der Europaradweg an aber auch der Regio oder Einkaufsmöglichkeiten könnten UMWELTFREUNDLICH mit dem Rad genutzt werden. Wir haben schon oft überlegt mit unseren Kindern des fehlenden Fahrradtour in diese Richtung zu unternehmen aber uns dagegen entschieden aufgrund des fehlenden Fahrradweges. Selbst größere Kinder die zu sportlichen Aktivitäten in den Nachbarort wollen und grundsätzlich auch alleine mit dem Rad fahren könnten, werden mit dem Auto gefahren aufgrund der viel befahrenen Straße und des fehlenden Radweges.	Hohensteiner Pflas- ter K6418 von HO bis Garzau	Sicherheit	Radweg fehlt	nein	Radweg entlang Kreisstraße, Ri Garzau außerhalb der Gemarkung = Aufgabe LK MOL
30	Den Radweg auf der Hohensteiner Chaussee sehe ich nicht als Anbindung von und nach Gladowshöhe an, da es für Gladowshöhe keinen offiziellen direkten Weg zu dieser Straße gibt, die Wege die zu dieser Straße führen sind laut meiner Kenntnis und laut Aussage der Stadt keine offiziellen Wege, sondern nur Feld-/Waldwege. Auch wenn wir nicht im Stadtkern von Strausberg wohnen, gehören wir zur Stadt Strausberg und möchten das auch wir Unterstützung erhalten um die Sicherheit und die Attraktivität des Radfahrens zu erhöhen.	schwarzer Weg GL	Zustand	baulich	ja	Widmung und Instandset- zung läuft; ist als Handlungsbedarf im RNK definiert
31	Stellplätze an Bahnhöfen: Ich denke, die Stellplatzsituation ist etwas kritischer als geschildert. Es gab Hinweise, dass auch in Strausberg-Stadt (alte Stellplatzanlage) und Nord die Kapazität erschöpft ist. In Vorstadt weiß ich es aus eigener Erfahrung, dass die Stellplätze nicht reichen. Die Stellplätze müssen in der Hauptbelastungszeit im Sommer ausreichen, sonst limitiert, das Stellplatzangebot die Fahrradnutzung. Wer im Sommer nicht anfängt mit dem Fahrrad zu fahren, der wird es im Winter auch nicht nutzen. In Vorstadt sollte auch die Möglichkeit eines Fahrradparkhauses in unmittelbarer Bahnsteignähe zur Stellplatzerweiterung geprüft werden. Die Nähe zum Bahnsteig ist wichtig, um das wilde Abstellen der Fahrrader in den Griff zu bekommen. In Oranienburg wurde der Bürgersteig mit dem Fahrradparkhaus überbaut, da der Platz in Bahnsteignähe nicht ausreichte. Durch die Kombination von S-Bahn und Regionalbahn ist der Bahnhof sehr interessant. Er wird auch von den umliegenden Gemeinden angefahren. Hier wird sich sicherlich noch einiges tun. Mindestens in Vorstadt (Fahrradständer am alten Fernbahnsteig) ist der Bügelabstand für beidseitiger Nutzung zu gering (80cm, empfohlen bei zweiseitiger Nutzung 1,2m). Das macht bei beidseitiger Nutzung das Abstellen der Fahrräder zu einer sehr hakeligen Angelegenheit. Eine Beleuchtung dieser Fahrradständer ist so gut wie nicht vorhanden, was aber für die Pendler äußerst wichtig wäre. Bis jetzt hat keine Abstellanlage an den Strausberger Bahnhöfen einen Windschutz. Das ist wichtig, damit man trotz Dach nicht im Regen steht und ein wichtiger Gesichtspunkt für die ganzjährige Nutzung des Rades.		Zustand	Schaffung Abstellanlagen	ja	ist als Handlungsbedarf im RNK definiert



Ifd Nr.	Hinweise und Anregungen	Straße	Thema		Abwägung/ Stellung- nahme
32	Öffentlichkeitsarbeit: Es fehlt ein Hinweis auf Plakatwerbung für das Fahrradfahren und auf die Budgetempfehlung des NRVP für die Öffentlichkeitsarbeit (0,5 bis 1 Euro pro Jahr und Einwohner; Quelle Radnutzungskonzept Eberswalde, Kap. 5.3 . Ich halte Plakatwerbung besonders in Strausberg für sehr wichtig, weil nach meinen Erfahrungen weite Teile der Bürgerschaft überhaupt noch nicht ernsthaft über die Nutzung des Fahrrades als Alltagsverkehrsmittel nachgedacht haben bzw. darin nur einen Störfaktor für den Autoverkehr sehen. Außenwerbung erreicht jeden und kann über kurze Botschaften die positiven Aspekte des Radverkehrs direkt an die Hauptstraße transportieren	alle	Öffentlich- keitsarbeit	Plakatwerbung	neu; sollte über WiFö und Pressestelle aktiviert werden
33	Fahradfahren muss Spaß machen: Bisher werden in Deutschland die Probleme des Radverkehrs schwerpunktmäßig unter dem objektiven Sicherheitsaspekt diskutiert. Sicherheit ist eine notwendige Randbedingung, aber allein kein Garant für eine breite Fahrradnutzung. Sicherheitsgefühl der Radfahrer, angenehmes und kommunikatives Radfahren kamen dabei zu kurz. Die Quittung sind bescheidene Erfolge im Vergleich zu Ländern wie Dänemark und Holland bei der Verlagerung von MIV auf das Fahrrad. Wenn man will, dass signifikant mehr Menschen das Fahrrad benutzen, dann muss der Spaß am Fahrradfahren erhöht werden. Dazu gehören Gesichtspunkte wie: -Hauptrouten bevorzugt nicht neben intensiven KFZ -Verkehr-Platz für Nebeneinanderfahren und überholen von Radfahrern -Angebote, die ein schnelles Radfahren ermöglichen (Trennung vom Fußverkehr) -Keine Umwege, keine engen 90 Grad Kurven, keine Kanten an EinmündungenGute Oberfläche-Breites Angebot, Ich würde mir deutlichere Aussagen zu diesem Thema wünschen.	alle	Sicherheit	Radverkehrs- führung	ist als Handlungsbedarf im RNK definiert
34	Fahrradfahren im Winter und bei schlechtem Wetter: Ziel muss sein, dass möglichst viele Radfahrer auch bei schlechtem Wetter und im Winter das Fahrrad benutzen. Dann kann insgesamt Infrastruktur eingespart werden. Dieser Gesichtspunkt sollte deutlich in das Konzept aufgenommen werden. Oft wird über das Radfahren nur aus der Schönwettersicht diskutiert und deshalb diesem Gesichtspunkt nicht genug Aufmerksamkeit gewidmet. Um die Hemmschwelle für die ganzjährige Nutzung des Fahrrades zu senken sind u.a. folgende Gesichtspunkte relevant: -Winterräumung der Radwege (genauso wichtig wie die Räumung der Straßen) -Geschützte Fahrradabstellanlagen (Dach und mindestens Windschutz) -Hauptstraßenferne Radwege -Bei schlechtem Wetter oder niedrigen Temperaturen ist das Fahren neben intensivem KFZ-Verkehr besonders unangenehm wegen (Aufgewirbeltem Sprühnebel und Duschen durch Pfützendurchfahrten von KFZ; Erhöhtem Schadstoffausstoß der PKW bei niedrigen Temperaturen und schlechterer Abzug der belasteten Luft aus dem Straßenraum; Lauteren Fahrgeräusche bei nasser Fahrbahn)	alle	Sicherheit	Radverkehrs- führung	Winterdienst auf Radwegen und geschützte Abstellanla- gen sind bereits in der Um- setzung; ist als Handlungsbedarf im RNK definiert
35	Blätter Handlungsbedarf; generell: Ich vermisse eine Aufsplittung des Handlungsbedarfs in kurzfristige, billige Verbesserung der Situation und langfristiger solider Lösung bei den Einzelpunkten. Das Zuschütten einer Dauerpfütze oder das Abdecken von Schotter kann schon viel verbessern	alle	Zustand	baulich	Prioritäten sind z.T. festge- legt aber auch Bestandteil der laufenden Unterhaltung im Rahmen der Verkehrssi- cherungspflicht



lfo Nr	Hinweise und Anregungen	Straße	Thema	Ansatz	Teil des RNK	Abwägung/ Stellung- nahme
36	Blatt 1: Wallstraße bis Walkmühlenstraße Ostseite: Radfahrer Richtung Große Straße sollten die Autospur in die Große Straße benutzen, durch geeignete Fahrbahnkennzeichnung sollten die KFZ darauf hinweisen werden. Westseite: Ist die Radführung unmittelbar hinter den Grundstücken auf der Westseite geprüft worden? Das wäre ein kleiner Umweg, aber zumindest bei starkem Verkehr entspannter. Rückführung am Gymnasium. Der Weg entlang der Ausschilderung des Radfernweges ist dazu nicht geeignet. Lösung für Linksabbiegen in die Walkmühlenstraße?	Wallstraße/ ABe- bel-Straße/ Walkmühlenstraße	Sicherheit	Radverkehrs- führung	ja	ist als Handlungsbedarf im RNK definiert
37	Blatt 19: Es sollte geprüft werden, ob der Radweg Richtung Torfhaus nicht über die Straße des Friedens (Wohngebietsstraße) geführt werden kann, das spart ein Stück Radweg und integriert das Wohngebiet in beiden Richtungen in die Radroute. Hinter dem letzten Wohnblock ist noch Platz, um den Weg mit mäßigem Gefälle zur Straße nach Torfhaus zu führen.	Hennickendorfer Chaussee L23	Sicherheit	Radweg fehlt	ja	Radweg entlang Landes- straße, Ri Torfhaus außerhalb der Gemarkung = Aufgabe Land Bbg/Stadt
38	Blatt 24: Gustav-Kurtze-Promenade: Lösungsansatz sollte der gleiche wie bei Nr.24 (Lindenpromende) sein (nach Ausbau der Wohngebietsstraße Ausweisung als Fahrradstraße für Anliegerverkehr geöffnet); Dieser Weg ist als Nebenroute gekennzeichnet, ist in diesem Bereich aber mehr Hauptroute als die Thälmannstraße. Über diesen Weg läuft der Radverkehr in Richtung Vorstadt, Bf Vorstadt und Eggersdorf. Und wer die Belastungen der Thälmannstraße meiden möchte, fährt hier mit kleinem Umweg auch wesentlich angenehmer nach Hennickendorf/Torfhaus. Nach Ausbau zur Fahrradstraße würden hier keine Wünsche mehr offen bleiben. Dieser Radweg ist auch die überregionale touristische Route ZR1.	Lindenpromenade/ GKurtze-Prome- nade	Zustand	baulich	ja	Ausbau und Mischverkehr, ggf. Ausweisung als Fahr- radstraße; ist als Handlungs- bedarf im RNK definiert
39	Blatt 30: Wegeverbindung parallel Straßenbahntrasse: Warum wird wassergebundene Oberfläche empfohlen? Soweit ich weiß, ist eine solide wassergebundene Oberfläche fast genau so teuer wie Asphalt. Wasserversickerung ist rechts und links des Weges möglich. Eine Winterräumung ist sicherlich nur bei Asphalt möglich. Es muss auch berücksichtigt werden, dass dieser Weg von Wartungsfahrzeugen der Straßenbahn und der Reinigungsfirma für die Straßenbahnhaltestelle befahren wird. Auch Wildschweine sind hier heftig an der Beschädigung des Weges beteiligt. Falls die waldwegangepasste Farbe das Problem ist: In Potsdam und Berlin habe ich gelb gefärbten Asphalt auf Parkwegen gesehen. In Potsdam war das der Kompromiss mit der Schlösserstiftung für eine wichtige Radverbindung durch den Park. Hier hat die Stadtverwaltung verhandelt, damit keine wassergebundene Oberfläche verwendet werden musste. Als billige kurzfristige Maßnahme würde ein Füllen der Schlammlöcher und Abdecken der größten Baumwurzeln sehr viel verbessern.		Zustand	baulich	ja	Ausbau/ Grunderwerb; ggf. Ausbau in Asphalt; ist als Handlungsbedarf im RNK definiert
40	Blatt 31: Übergang Wohngebiet Hegermühle – Fahrradstraße: Besser als die vorgeschlagene Trassierung (Gelbe Linie im Bild in Blatt 31) ist eine Führung in Richtung Ampelkreuzung auf der zur Thälmannstraße zeigenden Seite der Häuser (etwa rote Linie Bild unten). Ziel ist in beiden Richtungen ohne Umwege und zusätzliche Querungen der Thälmannstraße auf die Routen Richtung Stadtzentrum über Gleistrasse (über Goethestraße) oder Fahrradstraße zu kommen. Hier verlief auch die früher vielbenutzte wilde Radspur, die mit den riesigen Bergen an Holzschnitt bekämpft wurde. Für den direkten Weg zum Handelszentrum ist der Schlenker (Gelb im Bild unten) keine so große Hemmschwelle.	germühle zum HC	Sicherheit	Radweg fehlt	ja	Ausbau/ Grunderwerb; Verbindung fehlt; ist als Handlungsbedarf im RNK definiert



Ifd Nr.	Hinweise und Anregungen	Straße	Thema	Ansatz	Teil des RNK	Abwägung/ Stellung- nahme
41	Blatt 32: Wegeverbindung zwischen S-Bf. Strausberg – S-Bf Hegermühle: Die Netzlücke sollte benannt werden, wahrscheinlich ist es die Querung des Einschnittes des Annafließes. Als Lösungsidee sollte die Prüfung der Nutzung des für das zweite S-Bahngleis vorgesehenen Teil des Bahndamms aufgenommen werden. Die Brückenfundamente sind bereits vorhanden. Die Breite wäre in diesem kurzen Abschnitt sicherlich begrenzt, ab immer noch besser als zwei steile Gefälleabschnitte.	Weg vom S-Bahnhf. Stadt zum S-Bahnhf. Hegermühle	Netzschluss	Radweg fehlt	ja	Ausbau/ Grunderwerb; Verbindung fehlt; ist als Handlungsbedarf im RNK definiert
42	Blatt 33: Hegermühlenstraße BÜ Herrenseeallee: Warum ungenügende Sicherung am BÜ? Solche Übergänge sind noch der Stand der Erkenntnis und allemal besser als der illegale Gleisübertritt wegen fehlenden Bahnübergangs (wie in der Nähe des S- Bf Hegermühle). Ein reales Problem ist der zu enge Durchlass. Bei Fahrrädern mit Anhänger muss der Anhänger vom Fahrrad getrennt werden, für Lastenräder ist der Durchgang wahrscheinlich unpassierbar. Am Bf Herrensee ist ein solcher BÜ vor kurzen neu errichtet worden, der Durchlass ist wesentlich geräumiger so dass diese Probleme hier wahrscheinlich nicht mehr existieren. Auf diese Maße sollte der BÜ auch in Strausberg erweitert werden. Der Bahnübergang ist für den Tourismus sehr wichtig (Fußgänger+Radfahrer)	Bahnübergang Her- renseeallee	Sicherheit	baulich	ja	Ausbau; ist als Handlungs- bedarf im RNK definiert
43	Blatt 40: Elisabethstraße bis Goethestraße (Bahntrasse): Warum Priorität 2?; Im Verlauf dieses Weges werden mindestens in 2 Planungsverfahren demnächst Mehrgeschossige Wohnungen (Elisabethstraße) und Einfamilienhäuser (Fließstraße) gebaut. Dieser Radweg sollte spätestens dann fertig sein, wenn die ersten Mieter einziehen. Mit diesem Einzug fallen in den Familien auch weitere Entscheidungen. Damit die Entscheidung bezüglich Verkehrsmittel für Einkaufen, Kindertransport für das Fahrrad fällt, muss dieser Weg fertig sein. Die gute Fahrradanbindung dieser Wohngebiete an alle wichtigen Institutionen der Stadt sollte bei der Vermarktung aktiv beworben werden. Die Wohngebiete könnten dann die Keimzelle für eine Fahrradstimmung in Strausberg werden. In Berlin haben mittlerweile viele Familien kein oder nur ein Auto und sind für das Fahrrad sehr aufgeschlossen. Dieser Weg ist keinesfalls nur eine Freizeitroute. Neben den oben genannten Gesichtspunkten ist dieser Weg auch für allen anderen Strausberger die konfliktloseste Verbindung zwischen dem großen Wohngebiet Hegermühle und dem Stadtzentrum (Keine Querung einer Hauptstraße, wenige Straßen- und Grundstückseinfahrten). Und hier ist der Platz, der für eine moderne Fahrradverbindung benötigt wird um die Bedürfnisse der unterschiedlichsten Radfahrergruppen abzudecken. Deshalb ist dieser Weg Teil der von der ADFC OG vorgeschlagenen Nord-Süd-Hauptroute. à Priorität 1. Kurzfristig könnte durch Abdecken des Gleisschotters mit wenig Aufwand schon heute eine erhebliche Verbesserung erreicht werden. Diese Schotterstrecke schreckt auch hartgesottene Radfahrer ab.		Netzschluss	Radweg fehlt	ja	Ausbau/Grunderwerb, ggf. Ausweisung als Fahr- radstraße; Planung läuft; ist als Handlungsbedarf im RNK definiert
44	Blatt 44: Walkmühlenstraße: Ergänzung Lösungsansatz: -Umwidmung in Fahrradstraße in Fortsetzung der Radroute auf der Bahntrasse -Parkverbot, denn durch zahlreiche parkende Fahrzeuge wird die Straßenbreite erheblich eingeengt -Die Straße ist eine wichtige Schülerverbindung, Gymnasium und Hegermühlengrundschule sind durch Verbindungswege erreichbar. Die Umgehung der problematischen Einmündung der Elisabeth- straße auf die Hegermühlenstraße ist über diese Strecke möglich. Die Relevanz für den Schülerver- kehr sollte auch bei Blatt 45/46 vermerkt werden.	Weg an der Straßenbahn	Sicherheit	Radverkehrs- führung	ja	Markierung Engstellen; ggf. Ausweisung als Fahr- radstraße; ist als Handlungs- bedarf im RNK definiert



lfd Nr	Hinweise und Anregungen	Straße	Thema	Ansatz	Teil des RNK	Abwägung/ Stellung- nahme
45	Blatt 91: Wegeverbindung zum Waldfriedhof: Dieses Thema betrifft Fußgänger und Radfahrer. Die meisten Strausberger, die sich dem Friedhof zu Fuß oder Fahrrad nähern, benutzen den Hintereingang (Linie in Magenta endet dort). Das ist näher und man vermeidet die Umgehungsstraße. Warum sollte das nicht auch in diesem Konzept so dokumentiert und auch so ausgeschildert werden. Insbesondere für Fußgänger wären auch Übergänge über die Straßenbahnstrecke wichtig. Bis jetzt stehen nur Verbotsschilder an den deutlich sichtbaren Trampelpfaden über die Gleise, hier werden auch Fahrräder über die Gleise getragen. Der im Plan eingetragene Zugang wäre die kürzeste Verbindung zum zwischen Friedhof und befestigtem Strausberger Wegenetz. Ohne eine direkte Anbindung an den Fuß-/Radweg auf der Gustav-Kurtze Promenade mittels eines Übergangs über die Straßenbahnstrecke ist das nur eine viertel Lösung. Mit dem Bahnübergang könnte der Weg einmal die Winter- und Rollatortaugliche Anbindung des Friedhofs sein. Insbesondere Fußgänger würden sich aber auch über einen weiteren BÜ freuen. Im Bild unten sind zwei gute Verbindungen für Radfahrer aus nördlicher Richtung eingezeichnet. Wenigstens die Rote Route sollte als Nebenroute aufgenommen werden, da dieser Weg auch eine Alltagsverbindung von Strausberg nach Eggersdorf ist. Bis auf den Abschnitt am südlichen Friedhofszaun zur Straße hinter der Rennbahn führt dieser Weg über instandgesetzte Forstwege, es besteht also kein akuter Handlungsbedarf. Die Einfahrt von der Garzauer Straße (Schranke) müsste angesehen werden, Aufwuchs müsste einmal im Jahr entfernt werden.	Weg zum Waldfried- hof	Netzschluss	Radweg fehlt	ja	Ausbau/Grunderwerb, ggf. Ausweisung als Fahr- radstraße; RNK sieht Alter- nativroute vor; ist als Handlungsbedarf im RNK definiert
46	weitere Hinweise: Barnimstraße - S-Bf Vorstadt: Der direkte Radweg zum S-Bahnhof fehlt im Konzept (von Barnimstraße südlich neben der Straßenbahn bis zum Bahnhofsvorplatz). Die Einfahrt über diesen Weg auf den Bahnhofsvorplatz wird nie ein Bereich zum schnellen Radfahren werden, wer es ganz eilig hat, muss ihn über Busbahnhof/Engelhofer-Straße ausweichen (teilweise im Konzept berücksichtigt). Trotzdem wird dieser Weg von den meisten Radfahrern mit dem Ziel Bahnhof benutzt. Die Einfahrt in den Haltestellenbereich ist vor kurzen gut gelöst worden. Es sollte geprüft werden ob zwischen Wartehäuschen und Kiosken nicht etwas mehr Platz geschaffen werden kann.	REgelhofer-Str./ Weg am Kleinbahn- hof	Netzschluss	Radverkehrs- führung	ja	ggf. Markieren einer Fahr- radspur durch den Haltestel- lenbereich der StE; ist z.T. als Handlungsbedarf im RNK definiert
47	· · · · 3 · · · · · · · · · · · · ·	Kastanienallee Ri Nord	Alternative- route	Radverkehrs- führung	ja	BV PhMüller-Str. stellt die Hauptverbindung her; Kasta- nienallee 30 km/h? Entschei- dung trifft SVA



Ifd Nr.	Hinweise und Anregungen	Straße	Thema	Ansatz	Teil des RNK	Abwägung/ Stellung- nahme
48	weitere Hinweise: Wegekreuz am Bahnübergang in der Nähe der Goethestraße / Anbindung Handelszentrum von Norden: a) Für den kurzen Verbindungsweg (Gelb im Bild unten) zwischen der Ecke Goethestraße/Friedrich-Ebert-Straße und den Wegen entlang der S-Bahn ist bei Ihnen kein Handlungsbedarf aufgenommen worden. Hier besteht aber akuter Handlungsbedarf, denn hier behindert eine riesige Dauerpfütze Radfahrer und Fußgänger. Dieser Abschnitt wird von KFZ, Radfahrern und Fußgängern benutzt. Diese wenigen Meter sind Teil des Wegekreuzes und damit auch Hauptroute. b) Im Netz fehlt die Verbindung zwischen Herrenseeallee und Südostseite des Handelszentrums (Im Bild unten Magenta). Dieser Zugang ist für viele Richtungen kürzer und vermeidet außerdem die doppelte Fahrbahnquerung auf der Goethestraße (solange der Radverkehr hier über die Straße geführt wird).	Bahnübergang Herrenseeallee	Zustand	baulich	z.T.	Prioritäten sind z.T. festgelegt aber auch Bestandteil der laufenden Unterhaltung im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht
49	weitere Hinweise: Goethestraße: Die Goethestraße ist Teil der Nord-Süd-Route über die Bahntrasse. Es sollte geprüft werden, ob die Geschwindigkeit auf 30km/h begrenzt werden kann. z.Z. kann man auf der Goethestraße gut Fahrrad gefahren werden. Die Straße hat keinen übermäßigen KFZ-Verkehr, kaum auf der Straße parkende KFZ und eine sehr gute Oberfläche. Neben der Goethestraße verläuft die ehemalige Gleistrasse. Diese sollte frei gehalten werden um langfristig die Fahrradtrasse hierher verlegen zu können. Das sollte im Radnutzungskonzept dokumentiert werden. Falls es sehr gute Fördermöglichkeiten für durchgängige Lösungen gibt, sollte auch schon früher über einen Ausbau nachgedacht werden. Ebenso sollte beobachtet werden, inwieweit dieser Straßenabschnitt der ansonsten Straßenfernen Gesamtroute die Akzeptenz dieser Gesamtroute beeinträchtigt.	Goethestraße	Netzschluss	Radverkehrs- führung	ja	Verbreiterung der Fahrbahn und Markieren einer Fahr- radspur ist geplant; ist z.T. als Handlungsbedarf im RNK definiert
50	weitere Hinweise: 1.3.5 Weg an der S-Bahn zwischen Hohnsteiner Chaussee und Wirtschaftsweg: Diesem Weg gibt es z.Z. nicht. Aktuell kann nördlich der S-Bahn über Mühlenweg, neuer Verbindungsweg zum Mittelfeldring, Verbindungsstraße Mittelfeldweg/Wirtschaftsweg, Wendehammer, Lehmkuhlenring, Am Biotop mit dem Fahrrad zum S-Bf Nord gefahren werden.	Weg an der S-Bahn zw. S-Bahnhf. Stadt und S-Bhnhf. Nord	Netzschluss	Radweg fehlt	ja	Ausbau/Grunderwerb; RNK sieht Alternativroute vor; ist als Handlungsbedarf im RNK definiert
51	Ich als Gladowshöher finde es sinnvoller Gladowshöhe ins Radwegkonzept einzubinden, indem ein Radweg von Rehfelde nach Gladowshöhe und in der Verlängerung nach Hohenstein realisiert wird,	Hohensteiner Pflas- ter K6418 von HO bis Garzau	Sicherheit	Radweg fehlt	nein	Radweg entlang Kreisstraße, Ri Garzau außerhalb der Gemarkung = Aufgabe LK MOL
52	statt 170000 Euro für die Beseitigung von Straßenschäden auf dem schwarzen Weg zu investieren, der nach Aussage von Fr. Stadler nichtmal eine richtige Straße, sondern ein Feldweg sei. Zumal Gladowshöhe stetig wächst und Kinder und Jugendliche auf eine vernünftige Infrastruktur angewiesen sind, um Freizeitangebote war zu nehmen oder Ähnliches.	schwarzer Weg GL	Zustand	baulich	ja	Widmung und Instandset- zung läuft; ist als Handlungsbedarf im RNK definiert



Ifd Nr.	Hinweise und Anregungen	Straße	Thema	Ansatz	Teil des RNK	Abwägung/ Stellung- nahme
53	An dieser Stelle freue ich mich sehr, mich Ihnen kurz vorstellen zu dürfen. Handelscentrum tätig. Wir befürworten das in der Planung befindliche Radnutzungskonzept sehr und könnten uns auch sehr gut vorstellen, Sie an dieser Stelle des Radweges bezüglich der Wegeführung zu unterstützen.	Goethestraße	Netzschluss	Radverkehrs- führung	ja	Verbreiterung der Fahrbahn und Markieren einer Fahr- radspur ist geplant; ist z.T. als Handlungsbedarf im RNK definiert
54	Ein sinnvoller Hinweis für den Ausbau des Radverkehrs wäre die Ausweitung und Verbindung von Garzau nach Gladowshöhe und weiter nach Hohenstein. Es sollte allen die Möglichkeit gegeben sein Sicher mit dem Fahrrad an die Jeweiligen Orte zu gelangen ohne sich dabei der Gefahr des hohen und schnellen Verkehrs ausgeliefert zu sein. Die Rücksichtslosigkeit vieler Autofahrer ist leider gegeben. Präventiv ist sinnvoll nicht Handeln wenn schon etwas passiert ist.	Hohensteiner Pflas- ter K6418 von HO bis Garzau	Sicherheit	Radweg fehlt	nein	Radweg entlang Kreisstraße, Ri Garzau außerhalb der Gemarkung = Aufgabe LK MOL
55	hiermit möchte ich Sie bei der Planung des Ausbaus von Fahrradwegen, gern auf die Strecke von Gladowshöhe nach Garzau aufmerksam machen. Leider ist es nicht ungefährlich von A nach B zu kommen. Die Straße ist stark befahren und die Autos fahren meist schneller als 80. Es wäre super, wenn man von Gladowshöhe nach Garzau kommen könnte. In Garzau kann der Fahrradweg bis zum S -Bahnhof Rehfelde genutzt werden. Bitte ziehen sie diesen Bereich mit in Ihre Planung ein.	Hohensteiner Pflas- ter K6418 von HO bis Garzau	Sicherheit	Radweg fehlt	nein	Radweg entlang Kreisstraße, Ri Garzau außerhalb der Gemarkung = Aufgabe LK MOL
56	folgende Mitteilung/ Ideen möchte ich als Einwohner von Gladowshöhe zum Radnutzungskonzept einbringen: Die Ausbesserung der Fahrbahn des "Schwarzen Weges" ist nur sinnvoll, wenn man den Weg öffentlich widmet. Wie mir mitgeteilt wurde, handelt es sich derzeit hierbei um einen Forst- und Waldweg. Für einen nicht-öffentlichen Weg wären die Steuergelder falsch angelegt.	schwarzer Weg GL	Zustand	baulich	ja	Widmung und Instandset- zung läuft; ist als Handlungsbedarf im RNK definiert
57	Ebenso sollten Sie darüber nachdenken, ob es nicht sinnvoller ist, die Kreisstraße K 6418 ins Radnutzungskonzept mit einzubeziehen. Der Radweg von/nach Hohenstein ist doch auch sehr beliebt und wird gerne genutzt. Es sollte ein Radweg von Gladowshöhe zum Bunker Garzau gebaut werden. Sicherlich ist dafür eine interkommunale Zusammenarbeit erforderlich, jedoch wird sich dies bestimmt lohnen. In Gladowshöhe gibt es unzählige Einwohner, die nach Rehfelde (Berlin) pendeln. Mit einem Radweg wäre die Nutzung von KFZ nahezu unnötig.	Hohensteiner Pflas- ter K6418 von HO bis Garzau	Sicherheit	Radweg fehlt	nein	Radweg entlang Kreisstraße, Ri Garzau außerhalb der Gemarkung = Aufgabe LK MOL
58	folgende Anregungen/ Ideen möchte ich als Einwohnerin von Gladowshöhe zum Radnutzungskonzept einbringen: 1.) Die Ausbesserung der Fahrbahn des "Schwarzen Weges" ist nur sinnvoll, wenn man den Weg öffentlich widmet. Wie mir mitgeteilt wurde, handelt es sich derzeit hierbei um einen Forst-und Waldweg. Für einen nicht-öffentlichen Weg wären die Steuergelder falsch angelegt. Ebenso sollten Sie darüber nachdenken, ob es nicht sinnvoller ist, die Kreisstraße K 6418 ins Radnutzungskonzept mit einzubeziehen. Der Radweg von/nach Hohenstein ist doch auch sehr beliebt und wird gerne genutzt.	schwarzer Weg GL	Zustand	baulich	ja	Widmung und Instandset- zung läuft; ist als Handlungsbedarf im RNK definiert
59	2.) Es sollte ein Radweg von Gladowshöhe zum Bunker Garzau gebaut werden. Sicherlich ist dafür eine interkommunale Zusammenarbeit erforderlich, jedoch wird sich dies bestimmt lohnen. In Gladowshöhe gibt es unzählige Einwohner, die nach Rehfelde (Berlin) pendeln. Mit einem Radweg wäre die Nutzung von KFZ nahezu unnötig.	Hohensteiner Pflas- ter K6418 von HO bis Garzau	Sicherheit	Radweg fehlt	nein	Radweg entlang Kreisstraße, Ri Garzau außerhalb der Gemarkung = Aufgabe LK MOL



Ifd Nr.	Hinweise und Anregungen	Straße	Thema	Ansatz		Abwägung/ Stellung- nahme
60	Liebes Team der Stadtplanung bzw. des gesamtes Baubereiches, heute möchte ich mich als Bürgerin von Gladowshöhe zum Radnutzungskonzept äußern. Was mir etwas sauer aufstößt, ist die Ausbesserung des Fahrbahnbelages des "Schwarzen Weges" von Steuergeldern. Zum einen, wird dieser größten Teils durch private Waldbesitzer und Forstfirmen (Kiesgrube) genutzt und der Belag zerstört, zum anderen ist dieser Weg (auch nach Aussage von Frau Stadeler) nicht öffentlich. Das würde die Verwendung von öffentlichen Steuergeldern für einen nicht-öffentlichen Weg bedeuten.		Zustand	baulich	,	Widmung und Instandset- zung läuft; ist als Handlungsbedarf im RNK definiert
61	Viel sinnvoller ist es doch, diese Gelder dafür zu verwenden, dass die Kreisstraße K6418 endlich den Radweg nach Gladowshöhe bekommt. Hierfür spreche ich mich aus. Ebenso muss bitte sehr dringend der Radweg von Gladowshöhe nach Garzau (Bunker) hergestellt werden. Mein direkter Kollege und ich arbeiten in Rehfelde und befürworten diesen Ausbau unbedingt. Momentan ist es einfach sehr gefährlich die Strecke mit dem Rad zu fahren. auch viele andere Bürger aus Gladowshöhe in Rehfelde. Auch Kitakinder und Schüler aus Gladowshöhe würden diesen Radweg nach Rehfelde nutzen können. Weiterhin haben wir einen starken Anstieg von Zuzüglern aus Berlin nach Gladowshöhe. Hieraus ergibt sich eine hohe Anzahl an Berlin-Pendlern, die den Regionalzug von Rehfelde nutzen. In Zeiten des Klimawandels, wollen wir doch alle etwas klimafreundlicher agieren. Deshalb möchte ich noch anbringen, dass die Radwege ein Schritt in die richtige Richtung sind, jedoch sollten diese im Dunkeln beleuchtet sein. Denn das milde Klima, dass uns der Klimawandel beschert, sorgt dafür, dass Radwege ganzjährig (also auch in milden Wintern) genutzt werden.	ter K6418 von HO bis Garzau	Sicherheit	Radweg fehlt		Radweg entlang Kreisstraße, Ri Garzau außerhalb der Gemarkung = Aufgabe LK MOL
62	Ihr kürzlich ausgelegtes "Radnutzungskonzept" für die Stadt Strausberg habe ich zur Kenntnis genommen. Grundsätzlich ist es löblich, dass die Stadt Strausberg den Stellenwert eines solchen Konzeptes erkannt hat. Im ländlichen Raum um Strausberg herum, ist die Konzeption jedoch fragwürdig hinsichtlich der Nutzung, Effektivität und Sinnhaftigkeit. Hierzu nun meine Mitteilung an Sie, mit der Bitte um Berücksichtigung im Radnutzungskonzept: Die Ausbesserung der Fahrbahn des "Schwarzen Weges" für eine etwaige Summe i.H.v. 170.000 € ist nicht nur fragwürdig, sondern sinnfrei. Wieso wird ein Weg, der offiziell ein Forst-/Waldweg ist, von Steuergeldern in solchem Ausmaß, ausgebessert? Wer profitiert davon? Die privaten Forstbesitzer würden sich sicherlich über die Ausbesserung freuen. Die fahrradinteressierten Bürger aus Gladowshöhe sehen diesbezüglich eher "schwarz", bei der Benutzung eines NICHT-öffentlichen Radweges. Sollte eine öffentliche Widmung des "Schwarzen Weges" zukünftig vorgesehen sein, ist auch hier die dauerhafte Nutzungsmöglichkeit fraglich. Weiterhin wird dieser Weg stark durch forstwirtschaftliche Fahrzeuge zerfahren, so dass die Nutzung als Radweg nicht dauerhaft gewähleistet sein wird/kann.	schwarzer Weg GL	Zustand	baulich		Widmung und Instandset- zung läuft; ist als Handlungsbedarf im RNK definiert



lfd Nr	Hinweise und Anregungen	Straße	Thema	Ansatz	Teil des RNK	Abwägung/ Stellung- nahme
63	Die vernünftige und dauerhafte Lösung ist, meiner Ansicht nach, die Anbindung von Gladowshöhe an den Radweg von/nach Hohenstein über die Kreisstraße K6418. Diese Strecke wird jetzt schon sehr oft durch vielen Radfahrern genutzt. Leider ist diese Strecke sehr gefährlich für Radfahrer. Ebenso muss unbedingt und ganz dringend, der Radweg von Gladowshöhe nach Rehfelde (über Bunker Garzau) gebaut werden!!! Wie Sie sicherlich Wissen, existiert bereits eine Anbindung ab dem Bunker Garzau. Wieso kann die Stadt Strausberg nicht den restlichen Weg von Gladwoshöhe bis zum Bunker in Zusammenarbeit mit dem Landkreis oder dem Amt Märkische Schweiz herstellen? Es ist doch bekannt, dass viele Berlin-Pendler nicht nur aus Rehfelde, sondern auch den umliegenden Ortschaften, wie Gladowshöhe stammen. Der Regionalzug nach Berlin ist eine wunderbare Möglichkeit, klimafreundlich in die Hauptstadt zu pendeln. Hierfür würden gerne unwahrscheinlich viele fahrradinteressierte Bürger das Rad nutzen, jedoch ist die Strecke nach Garzau durch die erlaubte Geschwindigkeit von 100 km/h und den Steigungen sowie scharfen Kurven, kaum nutzbar und sehr gefährlich. Auch viele Bürger aus Gladowshöhe sind meiner Ansicht und haben sich an mich gewandt, um auch als politischer Vertreter im Ortsbeirat und in der SVV, das Anliegen vorzubringen. Nunmehr bitte ich Sie zunächst als Bürger aus Gladowshöhe meine Anliegen zu berücksichtigen.		Sicherheit	Radweg fehlt	nein	Radweg entlang Kreisstraße, Ri Garzau außerhalb der Gemarkung = Aufgabe LK MOL
64	leider ist in Ihrer Planung der Netzerweiterung eine Anbindung nach Garzau/Garzin und Rehfelde via Garzauer Chaussee L233 nicht vorgesehen. Alle drei genannten Ziele (gleich am Anfang im Rahmenkonzept zum Radverkehr 2019) 1. Steigerung der Fahrradnutzung 2. Ertüchtigung des Radverkehrsnetzes für die Anforderungen der Zukunft und 3. Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr sind Gründe für eine weitere Anbindung des wachsenden Standortes Rehfelde.	bis Garzau	Sicherheit	Radweg fehlt	nein	Radweg entlang Kreisstraße, Ri Garzau außerhalb der Gemarkung = Aufgabe LK MOL
65	mit Freude habe ich mir Ihr Radwegekonzept angeschaut. Leider war ich trotz ihrer ambitionierten Ziele ein wenig enttäuscht. Hier zur Erinnerung ihre Ziele: Zielsetzung Die vorliegende Gesamtkonzeption für den Radverkehr in der Stadt Strausberg dient in erster Linie dem Ziel, den Radverkehr weiter zu fördern und den Anteil Radfahrender sowie die Sicherheit und Attraktivität zum Radfahren zu erhöhen. Ein Schwerpunkt liegt dabei auf dem Ausbau einer anforderungsgerechten Infrastruktur zum Radfahren im Stadtgebiet. Einbezogen werden sollen neben den wichtigen innerörtlichen Radverbindungen auch die überregionalen Radwege und Radrouten. Neben der Wegeinfrastruktur werden auch weitere Themenfelder zur Verbesserung des Fahrradklimas betrachtet. Leider ist aber in Ihrer Planung der Netzerweiterung eine Anbindung nach Garzau/REHFELDE über die L233 Garzauer Chaussen nicht vorgesehen. Die Gründe für den dringenden Anschluss dieser Nachbargemeinden liegen auf der Hand. 1. der Schulstandort Strausberg wächst, Rehfelder/Garzauer Schüler nutzen dort die weiterführenden Schulen. 2. Steigerung der Fahrradnutzung (auch für den Einkauf in der Stadt und im Kaufland) 3. Ertüchtigung des Radverkehrsnetzes für die Anforderungen der Zukunft 4. Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr. REHFELDE ist eine stetig wachsende Gemeinde, deren Anbindung als Grünes Tor zur Märkischen Schweiz an die grüne Stadt am See nicht außer Acht gelassen werden sollte.		Sicherheit	Radweg fehlt	nein	Radweg entlang Kreisstraße, Ri Garzau außerhalb der Gemarkung = Aufgabe LK MOL
66	Radweg nach Gladowshöhe wäre schön und erforderlich	Hohensteiner Pflas- ter K6418 von HO bis Garzau	Sicherheit	Radweg fehlt	nein	Radweg entlang Kreisstraße, Ri Garzau außerhalb der Gemarkung = Aufgabe LK MOL



lfd Nr.	Hinweise und Anregungen	Straße	Thema	Ansatz		Abwägung/ Stellung- nahme
67	mit Empörung und Enttäuschung haben wir vernommen, dass die Stadt Strausberg für das Jahr 2020 lediglich finanzielle Mittel für die Ausbesserung des Fahrbahnbelages auf dem "schwarzen Weg" vom Steuerhaus nach Gladowshöhe eingeplant hat.	schwarzer Weg GL	Zustand	baulich		Widmung und Instandset- zung läuft; ist als Handlungsbedarf im RNK definiert
68	Wir möchten hiermit drarauf aufmerksam machen, dass eine Fahrradanbindung von Gladowshöhe nach Rehfelde (bis zum Bunker) unbedingt erforderlich ist. Viele Bewohner benötigen den Fahradweg als kürzeste Verbindung zur Erledigung ihrer Einkäufe und Arztbesuche etc Das hätte noch den Nebeneffekt, dass die Infrastruktur bezüglich des Fahradtourismus verbessert werden würde und ein Erreichen des Fahradeuropaweges erleichtert wird. Derzeitig ist eine Benutzung der Kreisstraße K4618 von Gladowshöhe nach Garzau für jeden Fahrradfahrer oder Fußgänger eine Gefahr. Desweiteren sollte in diesem Zusammenhang auch die direkte Anbindung von Gladowshöhe nach Hohenstein in den Fokus weiterer Planung genommen werden.	Hohensteiner Pflas- ter K6418 von HO bis Garzau	Sicherheit	Radweg fehlt		Radweg entlang Kreisstraße, Ri Garzau außerhalb der Gemarkung = Aufgabe LK MOL
69	Beitritt von Strausberg zur Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen. Die AGFK Brandenburg ist eine vom Land Brandenburg geförderte kommunale Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Alltags- und Freizeitradverkehrs, ausführliche Informationen finden Sie auf der Web-Seite der AGFK: https://www.agfk-brandenburg.de/. Ich sehe folgende Vorteile für unsere Stadt: Vernetzung der auf dem Gebiet der Fahrradnutzung aktiven Verwaltungsmitarbeiter durch Organisation von Treffen und Pflege einer Mailingplattform für Anfragen und Austausch von Erfahrungen. In der Regel findet sich ein Kollege in einer Nachbarverwaltung, der auch schon einmal ein ähnliches Problem hatte. Das spart Zeit der Recherche und damit Kosten und vermeidet Fehler. Austausch über neueste Entwicklungen und Fördermöglichkeiten. Gerade auf dem Gebiet der Fahrradnutzung ist noch vieles in Bewegung, Erfahrungen werden gerade gesammelt. Der Austausch mit Fachkollegen ist ein Motivationsfaktor für die Fahrradverantwortlichen in der Verwaltung und hilft bei der Durchsetzung von guten Lösungen in der eigenen Verwaltung, in der Stadtverordnetenversammlung, im Straßenverkehrsamt Die Fahrradverantwortlichen sind meist Einzelkämpfer in ihrer Verwaltung, die Kommunikation mit Fachkollegen über Verwaltungsgrenzen ist deshalb besonders wichtig. Zusammenarbeit mit der Landesregierung Standardisierung über kommunale Grenzen. Noch besser können Ihnen jedoch aktive Mitglieder der AGFK die Vorzüge der Mitgliedschaft schildern. Ich habe Ihnen deshalb Links zu den Kontaktseiten von erfahrenen AGFK-Kollegen aus Nachbarverwaltungen zusammengestellt (Die Städte Frankfurt/Oder, Oranienburg, Eberswalde gehören zu den Gründungsmitgliedern der AGFK):	alle	AGFK	Beitritt	ja	ist als Handlungsbedarf im RNK definiert
70	Mit Interesse habe ich das nun vorliegende Radnutzungskonzept der Stadt Strausberg gelesen. Viele kluge Lösungsansätze zur Verbesserung des Radverkehrs in der Stadt sind hier vom Büro PGV Alrutz unterbreitet worden. Besonderes Augenmerk ist hier auf den Längsverkehr gelegt worden. Ich selbst vertrete die Meinung, dass die Querungen des Radfahrers an Knotenpunkten oder dem sicheren Wechsel der Fahrbahnseite mehr Beachtung geschenkt werden sollte. Beispielhaft möchte ich hier auf die Führung der Radverkehre entlang der Hegermühlenstraße und Elisabethstraße (Nr. 36-39, 43) eingehen.	mühlenstr.	Sicherheit	Radverkehrs- führung	J	abknickende Vorfahrt vom SVA abgeordnet, das Ver- kehrsaufkommen geradeaus höher ist; ist als Handlungsbedarf im RNK definiert
71	1. Neue Fahrradstraße von Elisabethstr. bis Gothestr. = wie soll der Radfahrer sicher die Elisabethstr. Z.B. in Richtung Walkmühlenstr. queren, nur mit VZ 205? Schild gezwungen werden abzusteigen	Elisabethstr./ Heger- mühlenstr.	Sicherheit	Radverkehrs- führung		ist als Handlungsbedarf im RNK definiert





174 von 175

11 Anlage: Maßnahmenblätter Wegeinfrastruktur



Radnutzungskonzept Stadt Strausberg - Handlungsbedarf

Nummer: 1

Straße: August-Bebel-Straße

von: Wallstraße

bis: Walkmühlenstraße

Radverkehrsnetz: Hauptroute

Hinweis touristische Radroute/ Freizeitroute

Nutzung:





Bestand: Ostseite: gemeinsamer Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr (ca. 4,00 m, Z 240 bzw. in Gegenrichtung

Z 1022-10)

Kfz-Verkehrsstärke: 11.500 Kfz/ 24 h (2017)

Problem/Mangel: Sichteinschränkungen Ecke Wallstraße; verblasste Piktogramme an Einmündung Walkmühlenstraße

Zweirichtungsführung innerorts nur in Ausnahmefällen

Lösungsansatz: Westseite: Schutzstreifen, Alternativ: Wegeausbau zu gem. Geh-/ Radweg (Entfall Baumreihe und

Abtrennung zur Fahrbahn)

Ostseite: gem. Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr, einheitlicher Radwegbelag an Grundstückszufahrten durchführen, Schutzstreifen Walkmühlenstr. bis Wallstr entfernen

Kosten: 24.000 €

Priorität: 1 Aufwand der Umsetzung: A



Nummer: 2

Straße: August-Bebel-Straße

von: Walkmühlenstraße

bis: Fichteplatz

Radverkehrsnetz: Hauptroute

Hinweis touristische Radroute/ Freizeitroute

Nutzung:





Bestand: Ostseite: gemeinsamer Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr (2,80 - 3,80 m, Z 240 bzw. in

Gegenrichtung Z 1022-10), abschnittsweise Schutzstreifen

Straßenbahn im Querschnitt

Fahrradbügel im westseitigen Seitenraum

Kfz-Verkehrsstärke: 11.500 Kfz/ 24 h (2017)

Problem/Mangel: Westseitige Fahrradbügel verführen zum Radfahren auf westseitigem Gehweg

Ostseite: fehlende Einheit von Entwurf und Betrieb; Grundstückszufahrten unterbrechen Radweg (Belag);

Führungskontinuität

Zweirichtungsführung innerorts nur in Ausnahmefälle

Lösungsansatz: Westseite: Schutzstreifen, Alternativ: Wegeausbau zu gem. Geh-/ Radweg (Entfall Baumreihe und

Abtrennung zur Fahrbahn)

Ostseite: gem. Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr, einheitlicher Radwegbelag an

Grundstückszufahrten durchführen, Führung weiterhin hinter Pavillion Tram-Haltestelle Lustgarten

Kosten: 30.000 €



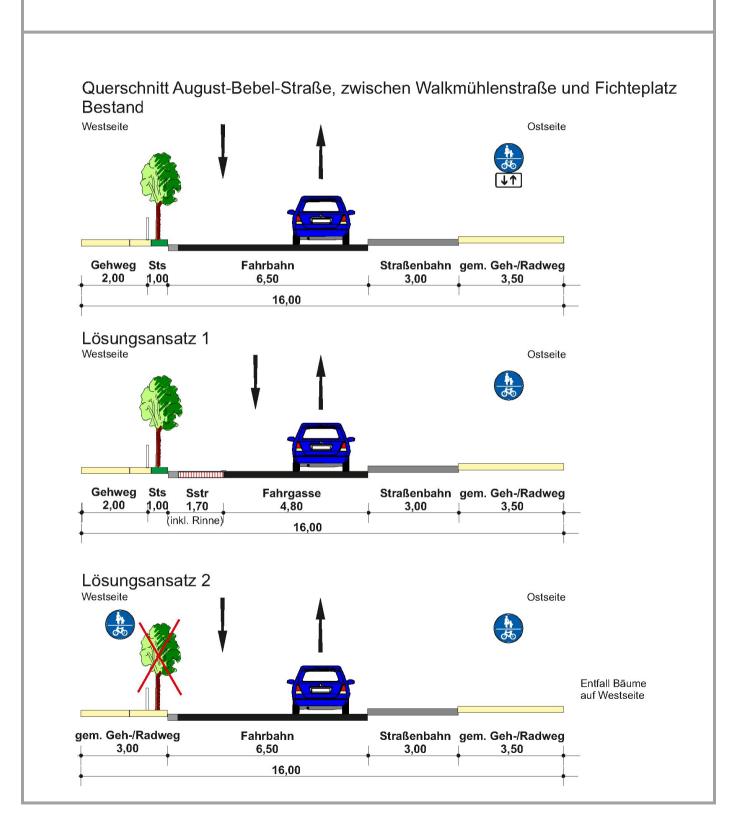
Nummer: 2 Bestand: Ostseite: gemeinsamer Geh-/Radweg im

Zweirichtungsverkehr (2,80 - 3,80 m, Z Straße: August-Bebel-Straße 240 bzw. in Gegenrichtung Z 1022-10),

abschnittsweise Schutzstreifen

von: Straßenbahn im Querschnitt

bis: Fichteplatz Fahrradbügel im westseitigen Seitenraum





Nummer: 3

Straße: August-Bebel-Straße

von: Fichteplatz

bis: August-Bebel-Str. Nr. 15

Radverkehrsnetz: Hauptroute

Hinweis touristische Radroute/ Freizeitroute

Nutzung:





Bestand: Westseite: getrennter Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr (1,40 m, Z 241 bzw. in Gegenrichtung Z

1022-10)

Ostseite: gemeinsamer Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr (2,80 m, Z 240 bzw. in Gegenrichtung

Z 1022-10), Straßenbahn auf eigenem Gleiskörper

Kfz-Verkehrsstärke: 11.500 Kfz/ 24 h (2017)

Problem/Mangel: Westseite: unzureichende Breite, abgefahrene Markierung an Grundstückszufahrt, unzureichende

Sicherung Zweirichtungsfurten

Ostseite: unzureichende Belagsqualität und Breite, fehlende Einheit von Entwurf und Betrieb,

Grundstückszufahrten unterbrechen Radweg, Führungskontinuität

Zweirichtungsführung innerorts nur in Ausnahmefällen, ungünstige Signalisierung (lange Wartezeiten

Radverkehr)

Lösungsansatz: Westseite: Ausweisung als gem. Geh-/ Radweg im Zweirichtungsverkehr (Wegeausbau auf Regelbreite),

Übergang Fahrbahnführung in Seitenraum sichern, einheitlicher Radwegebelag an Grundstückzufahrten

durchführen

Beidseitig benutzungspflichtige Führung in eine Fahrtrichtung wegen trennender Wirkung Straßenbahn

zu rechtfertigen. Sicherung Zweirichtungsradverkehr an Furten und Grundstückszufahren

Ostseite: Einheitlicher Radwegbelag an Grundstückszufahrten durchführen.

Kosten: 13.000 €



August-Bebel-Str. Nr. 15

Nummer: Bestand: Westseite: getrennter Geh-/Radweg im

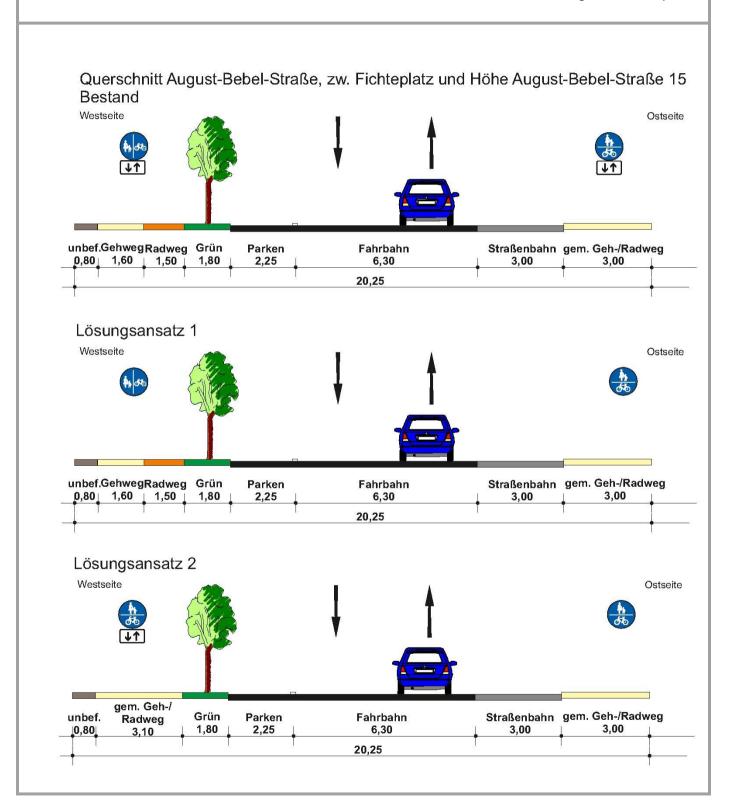
Zweirichtungsverkehr (1,40 m, Z 241 bzw. Straße: August-Bebel-Straße

in Gegenrichtung Z 1022-10)

Ostseite: gemeinsamer Geh-/Radweg im von: **Fichteplatz** Zweirichtungsverkehr (2,80 m, Z 240 bzw.

in Gegenrichtung (Z 1022-10)

Straßenbahn auf eigenem Gleiskörper





bis:

Nummer: 4

Straße: August-Bebel-Straße

von: August-Bebel-Str. Nr. 15

bis: Elisabethstaße

Radverkehrsnetz: Hauptroute

Hinweis touristische Radroute/ Freizeitroute

Nutzung:





Bestand: Westseite: getrennter Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr (1,40 m, Z 241 bzw. in Gegenrichtung Z

1022-10)

Ostseite: Gehweg/Radverkehr frei (ca. 2,00 m, Z 1022-10) in beide Richtungen

Straßenbahn auf eigenem Gleiskörper

Kfz-Verkehrsstärke: 11.500 Kfz/ 24 h (2017)

Problem/Mangel: Westseite: unzureichende Breite, abgefahrene Markierung an Grundstückszufahrt, unzureichende

Sicherung Zweirichtungsfurten

Ostseite: unzureichende Belagsqualität und Breite (Grünstreifen), Führungskontinuität

Zweirichtungsführung innerorts nur in Ausnahmefälle

Lösungsansatz: Westseite: Wegeausbau (alternativ Ausweisung Gemeinsamer Geh-/Radweg), Sicherung

Zweirichtungsführung an Furten, einheitlicher Radwegebelag und an Grundstückzufahrten durchführen,

Höhe Elisabethstr. Sicherheitstrennstreifen ergänzen (ggf. Grün)

Ostseite: Wegeausbau des Grünstreifens zur Fahrradstraße

Kosten: 101.000 €



Nummer:

Straße: KP August-Bebel-Str./ Elisabethstr./ Friedrich-Ebert-Str./ Berliner Str.

von:

bis:

Radverkehrsnetz: Hauptroute

Hinweis touristische Radroute/ Freizeitroute

Nutzung:





Bestand: umwegige Radverkehrsführung am Knoten

Kfz-Verkehrsstärke: 15.179 Kfz (KP-Zählung 2017),4.300 Kfz/ 24 h (2017, Elisabethstr.)

Problem/Mangel: ungünstiges bzw. umwegiges Linksabbiegen für Radverkehr in Elisabethstraße (aus Berliner Straße)

Lösungsansatz: Aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS) zum Linksabbiegen von August-Bebel-Straße in Elisabethstraße

markieren und Anschluss an baulichen Radweg herstellen

Kosten: 33.000€



Nummer: 6

Straße: Berliner Straße
von: Elisabethstraße

bis: Höhe Einkaufsmarkt Lidl (Berliner Straße 93-94)/G.-Hauptmann-Str.

Radverkehrsnetz: Hauptroute

Hinweis touristische ---

Nutzung:





Bestand: Westseite: getrennter Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr (1,80 m, Z 241 bzw. in Gegenrichtung Z

1022-10);

Ostseite: Fahrradstraße

Straßenbahn auf eigenem Gleiskörper

Kfz-Verkehrsstärke: 17.100 Kfz/ 24 h (2017)

Problem/Mangel: Beidseitig unzureichende Breite und Belagsqualität

Westseite: nicht konsequente Anordnung Vz, Grundstückszufahrten unterbrechen Radweg (Belag),

unzureichende Sicherung Zweirichtungsfurten

Zweirichtungsführung innerorts nur in Ausnahmefälle

Lösungsansatz: beidseitig Wegeausbau auf Regelbreite, inkl. Belagsanpassung

Westseite: Sicherung Zweirichtungsverkehr an Furten, Radwegbelag an Grundstückzufahrten

durchführen

Ostseite: Wegeausbau Fahrradstraße, inkl. "corporate design"

Kosten: 159.000 €



Nummer: 7

Straße: Berliner Straße

von: Höhe Einkaufsmarkt Lidl (Berliner Straße 93-94)/G.-Hauptmann-Str.

bis: Max-Liebermann-Straße

Radverkehrsnetz: Hauptroute

Hinweis touristische ---

Nutzung:





Bestand: Westseite: gemeinsamer Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr (2,50 m, Z 240 bzw. in Gegenrichtung Z

1022-10)

Ostseite: Fahrradstraße

Straßenbahn auf eigenem Gleiskörper

Kfz-Verkehrsstärke: 17.100 Kfz/ 24 h (2017)

Problem/Mangel: Westseite: verblasste Markierung an Einmündung, Grundstückszufahrten unterbrechen Radweg (Belag),

unzureichende Sicherung Zweirichtungsfurten

Ostseite: Fahrradstraße in unzureichender Belagsqualität und Breite

Zweirichtungsführung innerorts nur in Ausnahmefälle

Lösungsansatz: Westseite: Furtmarkierungen erneuern, Sicherung Zweirichtungsradverkehr an Furten und

Grundstückszufahrten

Ostseite: Wegeausbau der Fahrradstraße, inkl. "corporate design"

Unterbindung Durchgangsverkehr durch Kontrollen und Öffentlichkeitsarbeit

Kosten: 159.000 €



Nummer: 8

Straße: Berliner Straße

von: Max-Liebermann-Straße

bis: Heinrich-Heine-Straße

Radverkehrsnetz: Hauptroute

Hinweis touristische ---

Nutzung:





Bestand: Westseite: getrennter Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr (1,50 m, Z 241 bzw. in Gegenrichtung Z

1022-10)

Ostseite: Fahrradstraße

Straßenbahn auf eigenem GleiskörperHinweis: Westseite mittlerweile auf 2,0 - 2,75 m ausgebaut

Kfz-Verkehrsstärke: 17.100 Kfz/ 24 h (2017)

Problem/Mangel: Westseite: unzureichende Breite, unzureichende Sicherung Zweirichtungsfurten

Zweirichtungsführung innerorts nur in Ausnahmefälle

Lösungsansatz: Westseite: Sicherung Zweirichtungsradverkehr an Furten

Ostseite: Wegeausbau der Fahrradstraße, inkl. "corporate design" ergänzen, ggf. Belagserneuerung

Wegeausbau Westseite bereits erfolgt

Kosten: 18.000 €



Nummer: 9

Straße: Berliner Straße

von: Heinrich-Heine Straße

bis: Altlandsberger Chaussee

Radverkehrsnetz: Hauptroute

Hinweis touristische Tour BRB/ ZR1

Nutzung:





Bestand: Westseite: gemeinsamer Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr (2,50 m, Z 240 bzw. in Gegenrichtung Z

1022-10)

Ostseite: Fahrradstraße

Straßenbahn auf eigenem Gleiskörper

Kfz-Verkehrsstärke: 17.100 Kfz/ 24 h (2017)

Problem/Mangel: Westseite: unzureichende Sicherung Zweirichtungsverkehr an Furten und Grundstückszufahrt (Tankstelle

ELAN)

Ostseite: Fahrradstraße in unzureichender Belagsqualität und Breite

Zweirichtungsführung innerorts nur in Ausnahmefälle

Lösungsansatz: Westseite: Sicherung Zweirichtungsradverkehr an Furten, Roteinfärbung stark frequentierter

Grundstückszufahrten, inkl. Piktogramme und Richtungspfeile

Ostseite: Wegeausbau Fahrradstraße, inkl. "corporate design"

Kosten: 197.000 €



Nummer: 10

Straße: Berliner Straße

von: Altlandsberger Chaussee

bis: Goethestraße

Radverkehrsnetz: Hauptroute

Hinweis touristische Tour BRB/ ZR1

Nutzung:





Bestand: Westseite: gemeinsamer Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr (2,20 m, Z 240 bzw. in Gegenrichtung Z

1022-10)

Ostseite: Fahrradstraße

Straßenbahn auf eigenem Gleiskörper

Kfz-Verkehrsstärke: 17.100 Kfz/ 24 h (2017)

Problem/Mangel: Westseite: unzureichende Breite

Ostseite: Fahrradstraße (abschnittsweise Anlieger frei) in unzureichender Belagsqualität

Zweirichtungsführung innerorts nur in Ausnahmefälle

Lösungsansatz: Westseite: Wegeausbau auf Regelbreite

Ostseite: Wegeausbau Fahrradstraße, inkl. "corporate design"

Kosten: 174.000 €



Nummer: 11

Straße: Goethestraße

von: Berliner Straße

bis: Fr.-Ebert-Straße

Radverkehrsnetz: Hauptroute

Hinweis touristische ---

Nutzung:





Bestand: Radverkehr im Mischverkehr

Kfz-Verkehrsstärke: 2.200 Kfz/24 h (2017)

Problem/Mangel: unzureichende Sicherung im Übergang auf Fahrbahn (von Berliner Straße in Goethestraße)

Lösungsansatz: Übergang Radweg auf Fahrbahn sichern (z.B. durch Markierung/Schutzstreifen)

Langfristig Ausbau Fahrbahnbreite (auf mind. 7,5 m) und Markieren beidseitiger Schutzstreifen (1,5 m

Breite)

Weiterführung auf Wegeverbindung Richtung Innenstadt (siehe Maßnahme 40)

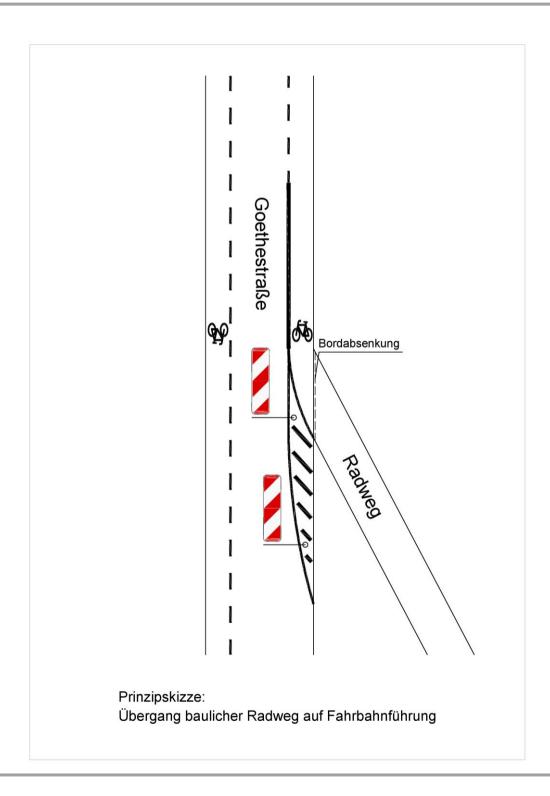
Kosten: 300.000 €



Nummer: 11 Bestand: Radverkehr im Mischverkehr

Straße: Goethestraße

von: Berliner Straße
bis: Fr.-Ebert-Straße





Nummer: 12

Straße: Ernst-Thälmann-Straße

von: Goethestraße

bis: Garzauer Straße

Radverkehrsnetz: Hauptroute

Hinweis touristische Tour BRB/ ZR1

Nutzung:





Bestand: Westseite: gemeinsamer Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr (2,50 m, Z 240)

Ostseite: gemeinsamer Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr (2,50 m, Z 240) zw. Goethestraße

und Herrenseeallee

Kfz-Verkehrsstärke: 6.323 Kfz / 24 h (2017)

Problem/Mangel: unzureichende Sicherung Zweirichtungsverkehr an Grundstückszufahrten und Einmündungen

Zweirichtungsführung innerorts nur in Ausnahmefälle

Lösungsansatz: Sicherung Zweirichtungsradverkehr an Furten (Piktogramme und Richtungspfeile)

Kosten: 28.000 €



Nummer: 13

Straße: Ernst-Thälmann-Straße

von: Garzauer Straße

bis: Rosa-Luxemburg-Straße

Radverkehrsnetz: Hauptroute

Hinweis touristische ---

Nutzung:





Bestand: Westseite: gemeinsamer Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr (2,40 m, Z 240)

Kfz-Verkehrsstärke: 6.323 Kfz / 24 h (2017)

Problem/Mangel: unzureichende Belagsqualität, knapp ausreichende Breite

Zweirichtungsführung innerorts nur in Ausnahmefälle

Lösungsansatz: Belagserneuerung und Wegeausbau auf Regelbreite, Sicherung Zweirichtungsradverkehr an Furten

Richtungstreue Führung wird zugunsten Führungskontinuität nicht empfohlen.

Benutzungspflicht aufheben, Besondere Gefahrenlage nicht vorhanden

Kosten: 14.000 €



Nummer: 14

Straße: Ernst-Thälmann-Straße

von: Rosa-Luxemburg-Straße

bis: Karl-Marx-Straße

Radverkehrsnetz: Hauptroute

Hinweis touristische ---

Nutzung:





Bestand: Westseite: gemeinsamer Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr (2,40 m, Z 240)

Kfz-Verkehrsstärke: 6.323 Kfz / 24 h (2017)

Problem/Mangel: unzureichende Belagsqualität; knapp ausreichende Breite, unzureichende Sicht an

Grundstückszufahrten; unzureichende Sicherung Zweirichtungsverkehr an Einmündung

Zweirichtungsführung innerorts nur in Ausnahmefälle

Lösungsansatz: Belagserneuerung und Wegeausbau auf Regelbreite, Sicherung Zweirichtungsradverkehr an Furten und

Grundstückszufahrten

Richtungstreue Führung wird zugunsten Führungskontinuität nicht empfohlen.

Benutzungspflicht aufheben, Besondere Gefahrenlage nicht vorhanden

Kosten: 78.000 €



Nummer: 15

Straße: Ernst-Thälmann-Straße

von: Karl-Marx-Straße
bis: Landhausstraße

Radverkehrsnetz: Hauptroute

Hinweis touristische ---

Nutzung:





Bestand: Westseite: gemeinsamer Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr (2,5 m, Z 240)

Kfz-Verkehrsstärke: 6.323 Kfz / 24 h (2017)

Problem/Mangel: unzureichende Sicht an Grundstückszufahrten

Zweirichtungsführung innerorts nur in Ausnahmefälle

Lösungsansatz: Sicherung Zweirichtungsradverkehr an Furten. Richtungstreue Führung wird zugunsten

Führungskontinuität nicht empfohlen.

Benutzungspflicht aufheben, Besondere Gefahrenlage nicht vorhanden

Kosten: 8.000 €



Nummer: 16

Straße: Ernst-Thälmann-Straße

von: Landhausstraße

bis: Ernst-Menger-Straße

Radverkehrsnetz: Hauptroute

Hinweis touristische Radroute/ Freizeitroute

Nutzung:





Bestand: Westseite: gemeinsamer Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr (2,50 m, Z 240)

Kfz-Verkehrsstärke: 6.323 Kfz / 24 h (2017)

Problem/Mangel: Engstellen durch Baumbestand

Zweirichtungsführung innerorts nur in Ausnahmefälle

Lösungsansatz: Lichte Breite gemäß StVO gewährleistet, ERA-Maße können aufgrund des erhaltenswerten

Baumbestandes nicht erreicht werden.

Sicherung Zweirichtungsradverkehr an Furten. Richtungstreue Führung wird zugunsten

Führungskontinuität nicht empfohlen.

Benutzungspflicht aufheben, Besondere Gefahrenlage nicht vorhanden

Kosten: 9.000 €



Nummer: 17

Straße: Ernst-Thälmann-Straße

von: Ernst-Menger-Straße

bis: Bahnhofstraße

Radverkehrsnetz: Hauptroute

Hinweis touristische Radroute/ Freizeitroute

Nutzung:





Bestand: Westseite: gemeinsamer Geh-/Radweg (2,50 m, Z 240 bzw. in Gegenrichtung Z 1022-10)

Kfz-Verkehrsstärke: 6.323 Kfz / 24 h (2017)

Problem/Mangel: unzureichende Sicherung Zweirichtungsverkehr an Grundstückszufahrten und Einmündungen

Zweirichtungsführung innerorts nur in Ausnahmefälle

Lösungsansatz: Sicherung Zweirichtungsradverkehr an Furten

Benutzungspflicht aufheben, Besondere Gefahrenlage nicht vorhanden

Kosten: 3.000 €



Nummer: 18

Straße: KP Ernst-Thälmann-Straße / Hennickendorfer Chaussee / Bahnhofstraße

von:

bis:

Radverkehrsnetz: Hauptroute

Hinweis touristische Radroute/ Freizeitroute

Nutzung:





Bestand: Ernst-Thälmann-Straße westseitig gemeinsamer Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr (Z 240)

Hennickendorfer Chaussee ostseitig Gehweg für Radverkehr für beide Richtungen freigegeben

Bahnhofstraße nordseitig Gehweg/ Radverkehr frei für beide Richtungen

Kfz-Verkehrsstärke: 6.323 Kfz/ 24 h (2017, Ernst-Thälmann-Straße)

Problem/Mangel: umwegige Radverkehrsverkehrsführung im Knoten; fehlende Übergänge von baulichen

Radverkehrsanlagen auf Fahrbahn

Lösungsansatz: Radverkehr Ernst-Thälmann-Straße im Vorfeld der Einmündung Bahnhofstraße auf die Fahrbahn führen,

Schutzstreifen markieren und in Hennickendorfer Chaussee geradlinie auslaufen lassen

Querungshilfe Bahnhofstraße für linksabbiegenden Radverkehr in Ernst-Thälmann-Straße ergänzen

Alternativ: Knoten signalisieren

Kosten: 55.000 €



Nummer: 18 **Bestand:** Ernst-Thälmann-Straße westseitig

gemeinsamer Geh-/Radweg im Straße: KP Ernst-Thälmann-Straße / Zweirichtungsverkehr (Z 240) Hennickendorfer Chaussee /

Bahnhofstraße

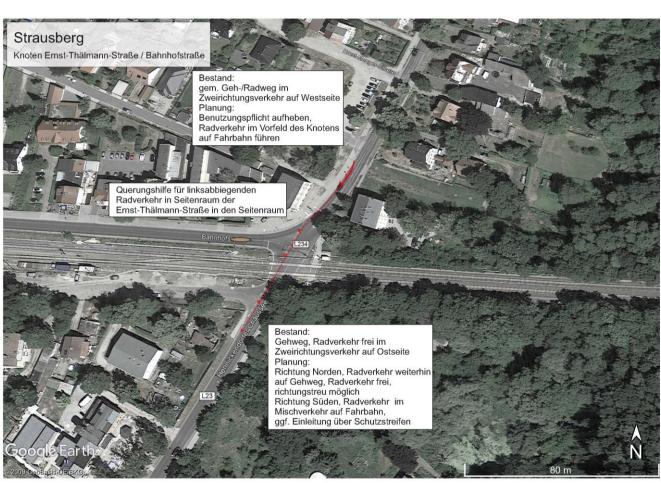
von:

bis:

Hennickendorfer Chaussee ostseitig Gehweg für Radverkehr für beide

Richtungen freigegeben

Bahnhofstraße nordseitig Gehweg/ Radverkehr frei für beide Richtungen



© 2009 GeoBasis-DE/BKG



Nummer: 19

Straße: Hennickendorfer Chaussee

Hinweis touristische Radroute/ Freizeitroute

von: Bahnhofstraße

bis: Ortsausgang

Radverkehrsnetz: Hauptroute

Nutzung:





Bestand: Ostseite: Gehweg/ Radverkehr frei (beide Richtungen)

Kfz-Verkehrsstärke: 3.275 Kfz/ 24 h (2010)

Problem/Mangel: Zweirichtungsführung innerorts nur in Ausnahmefälle

Lösungsansatz: Radverkehr richtungstreu führen, Freigabe für links fahrenden Radverkehr aufheben

Hinweis: Fortführung Radverbindung Richtung Torfhaus beachten

Kosten: 3.000 €



Nummer: 20

Straße: Zu den Stienitzseequellen

von: Hennickendorfer Chaussee

bis: Stadtgrenze

Radverkehrsnetz: Nebenroute

Hinweis touristische Radroute/ Freizeitroute

Nutzung:



Bestand: Radverkehr im Mischverkehr

Landwirtschaftlicher Verkehr

Kfz-Verkehrsstärke:

Problem/Mangel: unzureichende Belagsqualität

Lösungsansatz: Belagserneuerung

Kosten: 66.000 €



Nummer: 21

Straße: Bahnhofstraße

von: Ernst-Thälmann-Straße

bis: S-Bahnhof Strausberg (Tram)

Radverkehrsnetz: Hauptroute

Hinweis touristische Radroute/ Freizeitroute

Nutzung:





Bestand: Nordseite: Radverkehr frei (Z 1022-10) im Zweirichtungsverkehr

Kfz-Verkehrsstärke: 4.379 Kfz/ 24 h (2015)

Problem/Mangel: Führungskontinuität

Zweirichtungsführung innerorts nur in Ausnahmefälle

hohe Kfz-Geschwindigkeiten

Lösungsansatz: Radverkehr richtungstreu führen, Freigabe für links fahrenden Radverkehr auf heben

Markierungslösung prüfen, ggf. einseitig

bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung

Kosten: 33.000 €



Nummer: 21 Bestand: Nordseite: Radverkehr frei (Z 1022-10) im

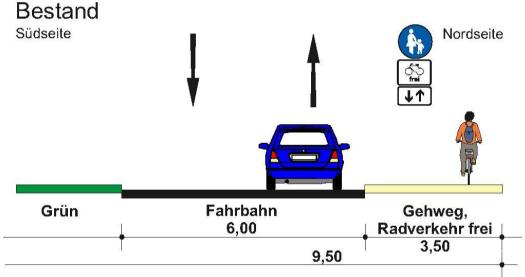
Zweirichtungsverkehr

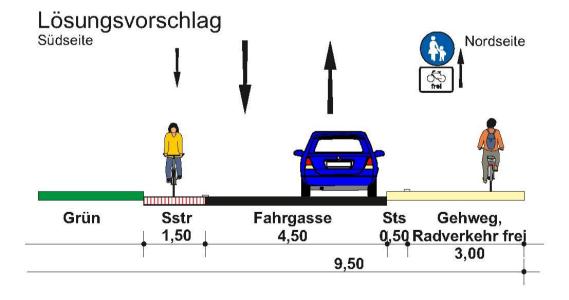
Straße: Bahnhofstraße

von: Ernst-Thälmann-Straße

bis: S-Bahnhof Strausberg (Tram)

Querschnitt Bahnhofstraße, zwischen Ernst-Thählmann-Straße und S-Bahnhof Strausberg, östlich Bahnhof







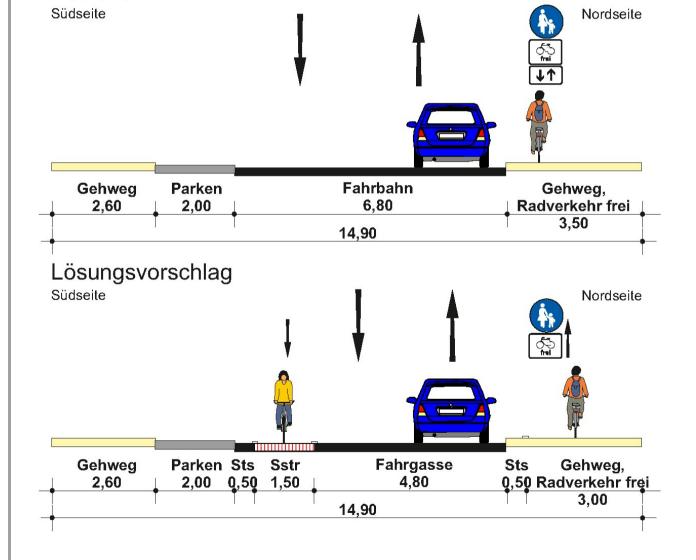
Nummer: 21 Bestand: Nordseite: Radverkehr frei (Z 1022-10) im Zweirichtungsverkehr

Straße: Bahnhofstraße

von: Ernst-Thälmann-Straße

bis: S-Bahnhof Strausberg (Tram)

Querschnitt Bahnhofstraße, zwischen Ernst-Thählmann-Straße und S-Bahnhof Strausberg, vor Bahnhofsgebäude (mit Kfz-Parkständen) Bestand





Nummer: 22

Straße: Bahnhofstraße

von: S-Bahnhof Strausberg (Tram)

bis: Rudolf-Egelhofer-Straße

Radverkehrsnetz: Hauptroute

Hinweis touristische ---

Nutzung:



Bestand: Radverkehr im Mischverkehr

Kfz-Verkehrsstärke: 4.379 Kfz/ 24 h (2015)

Problem/Mangel: Führungskontinuität der Bahnhofstraße

hohe Kfz-Geschwindigkeiten

Lösungsansatz: Radverkehr richtungstreu führen, Markierungslösung prüfen (ggf. einseitig)

bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung

Alternativ: Ausbau nördlicher Seitenraum auf Regelbreite und Freigabe für richtungstreuen Radverkehr

Kosten: 28.000 €



Nummer: 23

Straße: Bahnhofstraße

von: Rudolf-Egelhofer-Straße

bis: Ortsausgang

Radverkehrsnetz: Hauptroute

Hinweis touristische ---

Nutzung:



Bestand: Nordseite: Gehweg für Radverkehr in beiden Richtungen freigegeben

Kfz-Verkehrsstärke: 4.379 Kfz/ 24 h (2015)

Problem/Mangel: Führungskontinuität der Bahnhofstraße

Zweirichtungsführung innerorts nur in Ausnahmefälle

hohe Kfz-Geschwindigkeiten

Lösungsansatz: Radverkehr richtungstreu führen, Freigabe für links fahrenden Radverkehr auf heben

Markierungslösung prüfen, ggf. einseitig

bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung

Kosten: 28.000 €



Nummer: 24

Straße: Lindenpromenade

von: Barnimstraße

bis: Landhausstraße

Radverkehrsnetz: Nebenroute

Hinweis touristische Radroute/ Freizeitroute

Nutzung:





Bestand: Tempo 30 Zone

Ostseite: Gehweg/Radverkehr frei (Zweirichtungsführung)

Kfz-Verkehrsstärke: k. A.

Problem/Mangel: mehrfach Poller, unzureichende Belagsqualität auf Fahrbahn, unzureichende Sicherung

Zweirichtungsradverkehr an Grundstückszufahrten

Lösungsansatz: Im Zuge der Neugestaltung 2020: Belagserneuerung auf der Fahrbahn, Radverkehr im Mischverkehr

führen, Freigabe des Gehweges aufgeben, Anbindung nördlich Landhausstraße gewährleisten

Poller entfernen oder durch zwei seitlich eingebaute und reflektierende Poller mit Bodenmarkierung

ersetzen. Durchlassbreite mind. 1,50 m gewährleisten

Ausweisung zur Fahrradstraße (inkl. corporate design) prüfen

Kosten: 22.000 €

Priorität: in Planung Aufwand der Umsetzung: C



Nummer: 25

Straße: Landhausstraße

von: Ernst-Thälmann-Straße

bis: Ortsausgang

Radverkehrsnetz: Hauptroute

Hinweis touristische Tour BRB/ ZR1/ Radroute/ Freizeitroute

Nutzung:





Bestand: beidseitig gemeinsame Geh-/Radwege (2,00 m, Z 240)

Kfz-Verkehrsstärke: 5.685 Kfz/ 24 h (2012)

Problem/Mangel: unzureichende Breite, Engstelle an Bushaltestelle

Lösungsansatz: Benutzungspflicht aufheben, Besondere Gefahrenlage nicht vorhanden

Lichte Breite gemäß StVO gewährleistet

Kosten: 6.000 €



Nummer: 26

Straße: Gustav-Kurtze-Promenade

von: Landhausstraße
bis: Garzauer Straße

Radverkehrsnetz: Nebenroute

Hinweis touristische Tour BRB/ ZR1/ Radroute/ Freizeitroute

Nutzung:



Bestand: Westseite: Gehweg/ Radverkehr frei (beide Richtungen)

Kfz-Verkehrsstärke: k. A.

Problem/Mangel: Poller (Beginn und Ende des Abschnitts), unzureichende Belagsqualität auf Fahrbahn

Zweirichtungsführung innerorts nur in Ausnahmefälle

Lösungsansatz: Radverkehr richtungstreu führen, Freigabe für links fahrenden Radverkehr aufheben, Fahrbahnbelag

erneuern

Poller entfernen oder durch zwei seitlich eingebaute und reflektierende Poller mit Bodenmarkierung

ersetzen. Durchlassbreite mind. 1,50 m gewährleisten

Ausweisung zur Fahrradstraße (inkl. corporate design) prüfen

Kosten: 33.000 €



Nummer: 27

Straße: Garzauer Straße (west. Ernst-Thälmann-Str.)

von: Ortseingang

bis: Ernst-Thälmann-Straße

Radverkehrsnetz: Hauptroute

Hinweis touristische ---

Nutzung:





Bestand: Nordseite: gemeinsamer Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr (2,20 m, Z 240) (Übergang zu

außerorts)

Kfz-Verkehrsstärke: 5.200 Kfz/ 24 h

Problem/Mangel: unzureichende Sicherung Zweirichtungsverkehr an Einmündung (Märkische Straße)

Zweirichtungsführung innerorts nur in Ausnahmefälle

Lösungsansatz: Benutzungspflicht aufheben, Besondere Gefahrenlage nicht vorhanden

Kosten: 6.000 €



Nummer: 28

Straße: Garzauer Straße (östl. Ernst-Thälmann-Str.)

von: Ernst-Thälmann-Straße

bis: Ortsausgang

Radverkehrsnetz: Hauptroute

Hinweis touristische Tour BRB/ ZR1

Nutzung:





Bestand: Radverkehr im Mischverkehr

Hinweis der Stadt: Die nördlich parallele Wegeverbindung für den Fußverkehr wird vom Radverkehr

stark genutzt.

Kfz-Verkehrsstärke: 5.200 Kfz/ 24 h

Problem/Mangel: fehlende RVA für touristische wichtige Strecke

Hinweis der Stadt: Umbauvorhaben S-Bahn-Brücke

Lösungsansatz: Radverkehrsanlage ergänzen, Markierungslösung prüfen

Hinweis der Stadt: Im Zuge des Bauvorhabens der Brücke wird der parallele Weg als gemeinsamer Geh/Radweg in Regelbreite ausgebaut.

/ Nauweg III Negelbreite ausgebaut

Kosten: 6.000 €



Nummer: 29

Straße: Garzauer Straße (östl. Ernst-Thälmann-Str.) (außerorts)

von: Ortsausgang
bis: Stadtgrenze

Radverkehrsnetz: Hauptroute

Hinweis touristische Tour BRB/ ZR1

Nutzung:





Bestand: Nordseite: gemeinsamer Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr (2,00 m, Z 240)

Kfz-Verkehrsstärke: 5.200 Kfz/ 24 h

Problem/Mangel: unzureichende Breite

unzureichende Sicherung des Übergangs auf den Radweg bzw. in Mischverkehr

Lösungsansatz: Wegeausbau auf Regelbreite

Querungsshilfe bei richtungstreuer Radverkehrsführung innerorts

Hinweis der Stadt: Im Zuge des Bauvorhabens der Brücke entfällt das "Ende-Zeichen" und der

gemeinsamer Geh/Radweg wird innerorts weitergeführt.

Kosten: 296.000 €



Nummer: 30

Straße: Wegeverbindung parallel der ehem. Eisenbahntrasse

von: Berliner Straße
bis: Garzauer Straße

Radverkehrsnetz: Hauptroute

Hinweis touristische ---

Nutzung:





Bestand: selbständige Wegeverbindung

Kfz-Verkehrsstärke: ---

Problem/Mangel: unzureichende Belagsqualität, Engstellen

Lösungsansatz: Belagserneuerung (wassergebundene Decke) und Wegeausbau auf Regelbreite gemeinsamer Geh- und

Radweg

regelmäßige Prüfung und Instandhaltung wassergebundene Decke

Hinweis: Vereinbarung oder Grunderwerb erforderlich

Kosten: 287.000 €



Nummer: 31

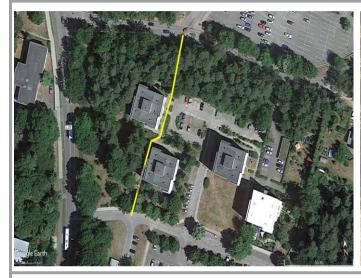
Straße: Wegeverbindung zwischen Herrensee und Am Marienberg

von: Garzauer Straße
bis: Herrenseeallee

Radverkehrsnetz: Nebenroute (perspektivisch)

Hinweis touristische ---

Nutzung:





Bestand: Durchfahrtsverbot für Radverkehr (Z 254)

Kfz-Verkehrsstärke:

Problem/Mangel: fehlende Verbindung zwischen Herrenseeallee und Am Marienberg

Lösungsansatz: Wegeneubau (Lückenschluss)

Hinweis: Vereinbarung oder Grunderwerb erforderlich

Kosten: 291.000 €



Nummer: 32

Straße: Wegeverbindung parallel der S-Bahnlinie (südl.)

von: S-Bahnhof Hegermühle

bis: S-Bahnhof Strausberg Stadt

Radverkehrsnetz: Hauptroute

Hinweis touristische ---

Nutzung:





Bestand: selbständige Wegeverbindung (südlich und nördlich der Gleise)

Wichtige Verbindung zur Erschließung neuer Wohnbaupotenziale

Kfz-Verkehrsstärke: ---

Problem/Mangel: unzureichende Belagsqualität, abschnittsweise kein Durchkommen (Netzlücke, Engstelle)

Poller

Sicherung der Bahnquerung mit Umlaufsperre gemäß Vorgaben des Eisenbahnbundesamtes gewährleistet

Lösungsansatz: Belagserneuerung und Wegeausbau auf Regelbreite gemeinsamer Geh- und Radweg

Poller entfernen oder durch zwei seitlich eingebaute und reflektierende Poller mit Bodenmarkierung ersetzen. Durchlassbreite mind. 1,50 m gewährleisten

Kosten: 885.000 €



Nummer: 33

Straße: Wegeverbindung

von: Hegermühlenstraße

bis: Bahnübergang zur Herrenseeallee

Radverkehrsnetz: Nebenroute

Hinweis touristische ---

Nutzung:





Bestand: selbständige Wegeverbindung

Kfz-Verkehrsstärke: ---

Problem/Mangel: unzureichende Belagsqualität

unzureichende Sicherung Radverkehr am Bahnübergang

Lösungsansatz: Wegeausbau unter Berücksichtigung einer ausreichenden Sicherung am Bahnübergang bei gutem

Fahrkomfort

Kosten: 142.000 €



Nummer: 34

Straße: Rehfelder Straße

von: Hegermühlenstraße

bis: Stadtgrenze

Radverkehrsnetz: Hauptroute

Hinweis touristische Radroute/ Freizeitroute

Nutzung:





Bestand: Radverkehr im Mischverkehr

selbstständige Wegeverbindung

Kfz-Verkehrsstärke: k. A.

Problem/Mangel: unzureichende Belagsqualität

Lösungsansatz: Belagserneuerung

Kosten: 740.000 €



Nummer: 35

Straße: Wegeverbindung (außerorts)

von: Am Wäldchen

bis: Rehfelder Straße

Radverkehrsnetz: Nebenroute

Hinweis touristische ---

Nutzung:





Bestand: selbständige Wegeverbindung

Kfz-Verkehrsstärke: ---

Problem/Mangel: unzureichende Belagsqualität

Lösungsansatz: Belagserneuerung

Kosten: 204.000 €



Nummer: 36

Straße: Hegermühlenstraße

von: Elisabethstraße

Radverkehrsnetz: Hauptroute

Hinweis touristische Radroute/ Freizeitroute

Hubertusallee

Nutzung:

bis:





Bestand: Radverkehr im Mischverkehr

Kfz-Verkehrsstärke: 3.300 Kfz/24 h (2017)

Problem/Mangel: unzureichende Belagsqualität,

Lösungsansatz: Belagserneuerung

Langfristig bzw. im Zusammenhang mit Wohnbebauung neue Radverkehrsanlage einrichten

Kosten: 178.000 €



Nummer: 37

Straße: KP Elisabethstraße / Hegermühlenstraße

von:

bis:

Radverkehrsnetz: Hauptroute

Hinweis touristische Radroute/ Freizeitroute

Nutzung:





Bestand: VZ 205 und "Radfahrer absteigen"

Wichtige Schülerverbindung

Kfz-Verkehrsstärke: 4.300 Kfz/ 24 h (2017, Elisabethstr.)

Problem/Mangel: ungünstiger Übergang, unzureichende Sicht

Lösungsansatz: kein Handlungsbedarf bei Führung Radverkehr auf Fahrbahn im Zuge Elisabethstraße

Kosten: 1.000 €



Nummer: 38

Straße: Hegermühlenstraße

von: Elisabethstaße
bis: Mühlengrund

Radverkehrsnetz: Hauptroute

Hinweis touristische Radroute/ Freizeitroute

Nutzung:





Bestand: beidseitig gemeinsamer Geh-/Radweg (1,80 m Radwegbreite auf der Westseite, Z 240)

Wichtige Schülerverbindung

Kfz-Verkehrsstärke: 3.300 Kfz/24 h (2017)

Problem/Mangel: RVA durch Grundstückszufahrten unterbrochen, fehlende Einheit von Entwurf und Betrieb

Westseite: abschnittsweise unzureichende Breite und Belagsqualität

Lösungsansatz: Schutzstreifen markieren, Parken baulich bzw. durch Markierung ordnen

Kosten: 31.000 €



Nummer: 39

Straße: Hegermühlenstraße

von: Mühlengrund

bis: An der Stadtmauer

Radverkehrsnetz: Hauptroute

Hinweis touristische Radroute/ Freizeitroute

Nutzung:





Bestand: beidseitig gemeinsamer Geh-/Radweg (3,00 m, Z 240)

Schulstandort (temporär Tempo 30)

Wichtige Schülerverbindung

Kfz-Verkehrsstärke: 3.300 Kfz/24 h (2017)

Problem/Mangel: Westseite: Teilbabschnitt mit unzureichender Belagsqualität, RVA durch Grundstückszufahrten

unterbrochen, fehlende Einheit von Entwurf und Betrieb

Ostseite: Höhe Kreismusikschule starker Verschwenk mit unzureichenden Sichtbeziehungen

Lösungsansatz: Schutzstreifen markieren, Parken baulich bzw. durch Markierung ordnen

Kosten: 46.000 €



Nummer: 40

Straße: Wegeverbindung
von: Elisabethstraße
bis: Goethestraße

Radverkehrsnetz: Hauptroute

Hinweis touristische ---

Nutzung:





Bestand: selbständige Wegeverbindung, z.T. Mischverkehr

hohe Freizeitnutzung

Kfz-Verkehrsstärke: ---

Problem/Mangel: unzureichende Belagsqualität (ehemalige Gleistrasse)

Lösungsansatz: durchgängiger Wegeausbau auf Regelbreite

Ausweisung zur Fahrradstraße (inkl. corporate design) prüfen

Kosten: 650.000 €



Nummer: 41

Straße: Krummestraße

von: Friedrich-Ebert-Straße

bis: Hegermühlenstraße

Radverkehrsnetz: Nebenroute (perspektivisch)

Hinweis touristische ---

Nutzung:





Bestand: Radverkehr im Mischverkehr

Gebietsentwicklung durch privaten Investor, B-Plan in Vorbereitung

Kfz-Verkehrsstärke: 690 Kfz/ 24 h (2016)

Problem/Mangel: abschnittsweise fehlende Wegeverbindung

Lösungsansatz: Wegeverbindung herstellen bzw. im B-Plan integrieren

Kosten: 128.000 €



Nummer: 42

Straße: Friedrich-Ebert-Straße

von: Schiller Straße
bis: Krumme Straße

Radverkehrsnetz: Nebenroute

Hinweis touristische ---

Nutzung:



Bestand: Radverkehr im Mischverkehr

Kfz-Verkehrsstärke: 690 Kfz/ 24 h (2016)

Problem/Mangel: unzureichende Belagsqualität

Lösungsansatz: Belagserneuerung, Alternativ: Ebnung der Pflasterung durch Verfüllen der Fugen oder Asphaltstreifen für

Radverkehr

Kosten: 45.000 €



Nummer: 43

Straße: Elisabethstraße

von: Berliner Straße

bis: Hegermühlenstraße

Radverkehrsnetz: Nebenroute

Hinweis touristische ---

Nutzung:





Bestand: beidseitig gemeinsamer Geh-/Radweg (1,60 m, Z 240)

Wichtige Schülerverbindung

Kfz-Verkehrsstärke: 4.300 Kfz/ 24 h (2017)

Problem/Mangel: unzureichende Breite, Engstelle (Treppen eines Restaurants), fehlendes Verkehrszeichen an Einmündung

Fließstraße

Lösungsansatz: Benutzungspflicht auf heben (Radverkehr im Mischverkehr führen)

ggf. einseitige Schutzstreifen, ggf. Tempo 30

Vorbeifahrstreifen und Aufstellbereiche an Einmündung Hegermühlenstraße

Kosten: 42.000 €



Nummer: 44

Straße: Walkmühlenstraße

von: Elisabethstraße

bis: August-Bebel-Straße

Radverkehrsnetz: Hauptroute

Hinweis touristische ---

Nutzung:





Bestand: Radverkehr im Mischverkehr

Kfz-Verkehrsstärke: k. A.

Problem/Mangel: Engstellen durch vorgezogenen Seitenraum

Lösungsansatz: Verschwenks an Engstellen durch Markierung verdeutlichen, Radverkehr dabei frühzeitig auf

Fahrbahnmitte lenken

Vgl. rechtes Foto - Beispiel aus Gemeinde Wallenhorst

Kosten: 11.000 €



Nummer: 45

Straße: Wegeverbindung

von: August-Bebel-Straße

bis: Walkmühlenstraße

Radverkehrsnetz: Nebenroute

Hinweis touristische ---

Nutzung:





Bestand: selbstständige Wegeverbindung

Kfz-Verkehrsstärke: ---

Problem/Mangel: unzureichende Belagsqualität und Breite

Lösungsansatz: Belagserneuerung und Wegeausbau auf Regelbreite gemeinsamer Geh- und Radweg

Kosten: 56.000 €



Nummer: 46

Straße: Wegeverbindung

von: Hegermühlenstraße

bis: Walkmühlenstraße

Radverkehrsnetz: Nebenroute

Hinweis touristische ---

Nutzung:





Bestand: selbstständige Wegeverbindung (privat)

Kfz-Verkehrsstärke: ---

Problem/Mangel: unzureichende Belagsqualität und Breite

Lösungsansatz: Belagserneuerung und Wegeausbau auf Regelbreite gemeinsamer Geh- und Radweg

Vereinbarung mit Eigentümer nötig

Kosten: 23.000 €



Nummer: 47

Straße: Wallstraße

von: Große Straße

bis: Hegermühlenstraße

Radverkehrsnetz: Hauptroute

Hinweis touristische Radroute/ Freizeitroute

Nutzung:





Bestand: Nordseite: gemeinsamer Geh-/Radweg (Z 240)

Südseite: gemeinsamer Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr (Z 240 bzw. in Gegenrichtung Z 1022-10)

Kfz-Verkehrsstärke: 11.500 Kfz/ 24 h (2017)

Problem/Mangel: Nordseite: abruptes Ende RVA, unzureichende Belagsqualität, Engstellen

Südseite: RVA durch Grundstückszufahrten unterbrochen, Zweirichtungsradverkehr innerorts bei nicht

StVO-konformer Beschilderung

Lösungsansatz: Radverkehr richtungstreu führen, Übergang in Mischverkehr durch Markierung verdeutlichen

Kosten: 22.000 €



Nummer: 48

Straße:An der Stadtmauervon:Hegermühlenstraßebis:Joseph-Zettler-Ring

Radverkehrsnetz: Hauptroute

Hinweis touristische Radroute/ Freizeitroute

Nutzung:





Bestand: Süd/Ostseite: gemeinsamer Geh-/Radweg (3,50 m, Z 240) in Gegenrichtung Radfahrer frei (Z 1022-10),

mit Geländer zur Fahrbahn

Nord/Westseite: gemeinsamer Geh-/Radweg (1,50 m, Z 240), in Gegenrichtung Radfahrer frei (Z 1022-10

Kfz-Verkehrsstärke: 11.500 Kfz/ 24 h (2017)

Problem/Mangel: Nord/Westseite: unzureichende Breite, fehlende Einheit von Entwurf und Betrieb,

Zweirichtungsradverkehr innerorts bei nicht StVO-konformer Beschilderung

Lösungsansatz: Hinweis der Stadt zur Nord-/Westseite: Ausbau des gemeinsamen Geh-/Radweges auf 2,60 m

Regelbreite erfolgt 2019

Kosten: 0 €

Priorität: in Planung Aufwand der Umsetzung: -



Nummer: 49

Straße: An der Stadtmauer

von: Joseph-Zettler-Ring

bis: Müncheberger Straße

Radverkehrsnetz: Hauptroute

Hinweis touristische Radroute/ Freizeitroute

Nutzung:





Bestand: Ostseite: gemeinsamer Geh-/Radweg (2,60 m, Z 240)

Westseite: gemeinsamer Geh-/Radweg (2,10 m, Z 240, im letzten Abschnitt 1,40 m)

Kfz-Verkehrsstärke: 14.500 Kfz/ 24 h (2017)

Problem/Mangel: Westseite: unzureichende Breite und Belagsqualität

Lösungsansatz: Hinweis der Stadt zur Nord-/Westseite: Ausbau des gemeinsamen Geh-/Radweges auf 2,60 m

Regelbreite erfolgt in 2022

Kosten: 0 €

Priorität: in Planung Aufwand der Umsetzung: B



Nummer: 50

Straße: An der Stadtmauer

von: Müncheberger Straße

bis: nördliches Ende des Rückhaltebeckens

Radverkehrsnetz: Hauptroute

Hinweis touristische Radroute/ Freizeitroute

Nutzung:





Bestand: beidseitig gemeinsame Geh-/Radwege (240)

Kfz-Verkehrsstärke: 5.100 Kfz/ 24 h (2017)

Problem/Mangel: Führungskontinuität im Zuge An der Stadtmauer

Westseite: punktuelle Belagsschäden, Querungsbedarf durch Trampelpfad erkennbar

Lösungsansatz: Bordabsenkung und Erreichbarkeit der RVA gewährleisten, ggf. Querungshilfe

Benutzungspflicht aufheben, Führungskontinuität zu angrenzenden Abschnitten herstellen

Kosten: 22.000 €



Nummer: 51

Straße: An der Stadtmauer

von: nördliches Ende des Rückhaltebeckens

bis: Fritz-Reuter-Straße

Radverkehrsnetz: Hauptroute

Hinweis touristische Radroute/ Freizeitroute

Nutzung:





Bestand: Nordseite: gemeinsamer Geh-/Radweg (4,00 m, Z 240)

Kfz-Verkehrsstärke: 5.100 Kfz/ 24 h (2017)

Problem/Mangel: Führungskontinuität im Zuge An der Stadtmauer

Nordseite: abruptes Ende RVA

Lösungsansatz: Benutzungspflicht aufheben, Führungskontinuität zu angrenzenden Abschnitten herstellen

Nordseite: gesicherter Übergang auf Fahrbahn und Weiterführung Radverkehr im Mischverkehr (ggf. Piktogramme markieren)

Kosten: 22.000 €



Nummer: 52

Straße: An der Stadtmauer

bis: Große Straße

Radverkehrsnetz: Hauptroute

Hinweis touristische Radroute/ Freizeitroute

Nutzung:

von:



Fritz-Reuter-Straße



Bestand: Radverkehr im Mischverkehr

Kfz-Verkehrsstärke: 5.100 Kfz/24 h (2017)

Problem/Mangel: Führungskontinuität im Zuge An der Stadtmauer

Lösungsansatz: Fahrbahnführung ggf. durch Piktogramme oder einseitige Schutzstreifen verdeutlichen

Kosten: 10.000 €



Nummer: 53

Straße: Große Straße

von: An der Stadtmauer
bis: Georg-Kurtze-Straße

Radverkehrsnetz: Hauptroute

Hinweis touristische Radroute/Freizeitroute/Tour BRB/ZR1

Nutzung:





Bestand: Radverkehr im Mischverkehr (Tempo 20-Zone)

Kfz-Verkehrsstärke: 3.934 Kfz/ 24 h (2017)

Problem/Mangel: unzureichende Belagsqualität; Wegweisung im Seitenraum irreführend

zahlreiche Konflikte mit Kfz

Lösungsansatz: Wegweisungs-Beschilderung versetzen (weiter zur Fahrbahn), Verdeutlichung Mischverkehr durch

Markierung, ggf. Piktogramme

Kosten: 11.000 €



Nummer: 54

Straße: Klosterstraße

von: Große Straße

bis: Fischerkiez

Radverkehrsnetz: Nebenroute

Hinweis touristische Tour BRB/ ZR1

Nutzung:



Bestand: Radverkehr im Mischverkehr (Sackgasse)

Kfz-Verkehrsstärke: 500 Kfz/ 24 h (2009)

Problem/Mangel: Verkehrszeichen 357 (StVO) trotz Weiterführung für Rad- und Fußverkehr

Belagsqualität

Lösungsansatz: Neues Verkehrszeichen 357-50 (StVO) oder Durchlass für Rad- und Fußverkehr durch Aufkleber ergänzen

Ebnung der Pflasterung durch Verfüllen der Fugen

Kosten: 23.000 €



Nummer: 55

Straße: Hohensteiner Chaussee

von: Müncheberger Straße (Bahngleise)

bis: Fußgängerschutzanlage westlich Otto-Grotewohl-Ring

Radverkehrsnetz: Hauptroute

Hinweis touristische Radroute/ Freizeitroute

Nutzung:





Bestand: beidseitig gemeinsame Geh-/Radwege (Z 240, Südseite: 4,20 m, Nordseite: 2,50, abschnittsweise 2,00 m)

Kfz-Verkehrsstärke: 10.900 Kfz/ 24 h (2017)

Problem/Mangel: Nordseite: unzureichende Breite, Engstellen durch Baumbestand

fehlende Sicherheitstrennstreifen

Lösungsansatz: Nordseite: Wegeausbau auf Regelbreite

Sicherheitstrennstreifen ergänzen

Kosten: 90.000 €



Nummer: 56

Straße: Hohensteiner Chaussee

von: Fußgängerschutzanlage westlich Otto-Grotewohl-Ring

bis: Bushalt SRB, Hohensteiner Chaussee

Radverkehrsnetz: Hauptroute

Hinweis touristische Radroute/ Freizeitroute

Nutzung:





Bestand: Nordseite: gemeinsamer Geh-/Radweg (Z 240); von Otto-Grotewohl-Ring in Richtung Norden für einen

kurzen Abschnitt beidseitig gemeinsamer Geh-/Radweg (Z 240), aufgrund der Anbindung des

Südseite: gemeinsamer Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr (Z 240)

Kfz-Verkehrsstärke: 10.900 Kfz/ 24 h (2017)

Problem/Mangel: Engstelle Bushalt

Lösungsansatz: Radverkehr an Bushalt hinter Wartebereich Fahrgäste vorbeiführen

ggf. Buskap einrichten

Kosten: 22.000 €



Nummer: 57

Straße: Hohensteiner Chaussee

von: Bushalt SRB, Hohensteiner Chaussee

bis: Garzauer Chaussee

Radverkehrsnetz: Hauptroute

Hinweis touristische Radroute/ Freizeitroute

Nutzung:



Bestand: Südseite: gemeinsamer Geh-/Radweg (Z 240, 2,20 m) im Zweirichtungsverkehr

Kfz-Verkehrsstärke: 10.900 Kfz/ 24 h (2017)

Problem/Mangel: unzureichende Breite, unzureichende Sicherung Zweirichtungsradverkehr an Einmündungen

Zweirichtungsführung innerorts nur in Ausnahmefälle

Lösungsansatz: Wegeausbau auf Regelbreite, Sicherung Zweirichtungsradverkehr an Einmündungen und

Grundstückszufahrten

Kosten: 20.000 €



Nummer: 58

Straße: Otto-Grotewohl-Ring

von: Garzauer Chaussee

bis: Mittelfeldring

Radverkehrsnetz: Nebenroute

Hinweis touristische ---

Nutzung:





Bestand: Radverkehr im Mischverkehr

abschnittsweise selbstständige Wegeverbindung (Gasse)

Kfz-Verkehrsstärke: k. A.

Problem/Mangel: abruptes Ende RVA, unzureichende Sicherung im Übergang auf Fahrbahn,

unzureichende Belagsqualität und Breite (Gasse)

Lösungsansatz: Übergang in Mischverkehr durch Markierung verdeutlichen,

Belagserneuerung und Wegeausbau auf Regelbreite gemeinsamer Geh- und Radweg (Gasse)

Kosten: 55.000 €



Nummer: 59

Straße: Hohensteiner Chaussee

von: Garzauer Chaussee

bis: Am Flugplatz

Radverkehrsnetz: Hauptroute

Hinweis touristische Radroute/ Freizeitroute

Nutzung:





Bestand: Südseite: gemeinsamer Geh-/Radweg (Z 240, 2,50 m) im Zweirichtungsverkehr

Kfz-Verkehrsstärke: 7.200 Kfz/24 h (2017)

Problem/Mangel: punktuelle Belagsschäden, unzureichende Sicherung Zweirichtungsradverkehr an Einmündungen

Zweirichtungsführung innerorts nur in Ausnahmefälle

Lösungsansatz: Sicherung Zweirichtungsradverkehr an Einmündungen und Grundstückszufahrten

Belagsausbesserung

Kosten: 22.000 €



Nummer: 60

Straße: Hohensteiner Chaussee (außerorts)

von: Ortsausgang Strausbergbis: Ortseingang Hohenstein

Radverkehrsnetz: Hauptroute

Hinweis touristische Radroute/ Freizeitroute

Nutzung:





Bestand: Südseite: gemeinsamer Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr (2,50 m, Z 240)

Kfz-Verkehrsstärke: 5.300 Kfz/ 24 h (2017)

Problem/Mangel: abruptes Radwegende kurz hinter Ortseingang (Richtung Strausberg)

Lösungsansatz: Beschilderung Radwegende entfernen

Übergang auf Fahrbahn durch Markierung sichern

langfrisitig Belagserneuerung Höhe Strausberg Steuerhaus

Kosten: 3.000 €



Nummer: 61

Straße: Dorfstraße (Hohenstein)

von: Ortseingang Hohenstein

bis: Garziner Straße

Radverkehrsnetz: Hauptroute

Hinweis touristische Radroute/ Freizeitroute

Nutzung:



Bestand: Radverkehr im Mischverkehr

Kfz-Verkehrsstärke: 5.300 Kfz/ 24 h (2017)

Problem/Mangel: unzureichende Sicherung des Übergangs auf den Radweg

Lösungsansatz: Piktogramm zur Verdeutlichung Radverkehrsführung ergänzen

Kosten: 2.000 €



Nummer: 62

Straße: Klosterdorfer Straße (Hohenstein)

von: Dorfstraße (Hohenstein)

bis: Stadtgrenze

Radverkehrsnetz: Nebenroute

Hinweis touristische ---

Nutzung:





Bestand: Radverkehr im Mischverkehr (innerorts Tempo 30-Zone)

außerorts Tempo 100

Kfz-Verkehrsstärke: < 200 Kfz/ 24 h

Problem/Mangel: unzureichende Belagsqualität innerorts

zu hohe Geschwindigkeiten außerorts

Lösungsansatz: Belagserneuerung innerorts

Geschwindigkeitsreduzierung auf max. 70 km/h außerorts

Hinweis: grundhafter Ausbau erforderlich

Kosten: 121.000 €



Nummer: 63

Straße: Garziner Straße (Hohenstein)

von: Dorfstraße (Hohenstein)

bis: Stadtgrenze

Radverkehrsnetz: Nebenroute

Hinweis touristische Radroute/ Freizeitroute

Nutzung:





Bestand: Radverkehr im Mischverkehr (innerorts Tempo 30-Zone)

Kfz-Verkehrsstärke: k. A.

Problem/Mangel: Belagsqualität

Lösungsansatz: Belagserneuerung

Kosten: 134.000 €



Nummer: 64

Straße: Alt-Ruhlsdorf (außerorts)

von: Ortsausgang Hohenstein

bis: Stadtgrenze

Radverkehrsnetz: Hauptroute

Hinweis touristische ---

Nutzung:



Bestand: Radverkehr im Mischverkehr

Kfz-Verkehrsstärke: 5.300 Kfz/ 24 h

Problem/Mangel: fehlende RVA außerorts

Lösungsansatz: Neubau Radverkehrsanlage

Radverkehrsanlage durch Ortslage Ruhlsdorf durchführen (Führungskontinuität)

Kosten: 817.000 €



Nummer: 65

Straße: Wirtschaftsweg

von: Wendehammer

bis: Am Flugplatz

Radverkehrsnetz: Nebenroute

Hinweis touristische ---

Nutzung:





Bestand: Radverkehr im Mischverkehr

Kfz-Verkehrsstärke: 440 Kfz/24 h

Problem/Mangel: punktuell unzureichende Belagsqualität

Lösungsansatz: Belagsausbesserung

Kosten: 22.000 €



Nummer: 66

Straße: Garzauer Chaussee (außerorts)

von: Am Wäldchen bis: Stadtgrenze

Radverkehrsnetz: Nebenroute

Hinweis touristische ---

Nutzung:





Bestand: Radverkehr im Mischverkehr

Kfz-Verkehrsstärke: 4.000 Kfz/ 24 h (2017)

Problem/Mangel: fehlende Radverkehrsanlage

Lösungsansatz: Neubau Radverkehrsanlage

Kosten: 726.000 €



Nummer: 67

Straße: Wegeverbindung

von: Garzauer Chaussee

bis: Hohensteiner Chaussee

Radverkehrsnetz: Nebenroute (perspektivisch)

Hinweis touristische ---

Nutzung:





Bestand: selbstständige Wegeverbindung

Kfz-Verkehrsstärke: ---

Problem/Mangel: z. T. fehlende Wegeverbindung

Lösungsansatz: Wegeverbindung herstellen (Integration in B-Plan "Grenzweg")

Hinweis: Zwischen Hohensteiner Chaussee und Grenzweg grundhafter Straßenausbau nötig

Kosten: 126.000 €



Nummer: 68

Straße: Am Flugplatz

von: Hohensteiner Chaussee

bis: Mittelfeldring

Radverkehrsnetz: Hauptroute

Hinweis touristische

Nutzung:





Bestand: Westseite: getrennter Geh-/Radweg (Z 241, 1,00 m)

Ostseite: getrennter Geh-/Radweg (Z 241, 1,00 m)

Kfz-Verkehrsstärke: 5.700 Kfz/ 24 h (2017)

Problem/Mangel: unzureichende Breiten, Führungskontinuität

Ostseite: fehlende Einheit von Entwurf und Betrieb

Lösungsansatz: Radwege aufgeben, Radverkehr im Mischverkehr führen, ggf. Markierungslösung prüfen

Alternativ: beidseitiger Ausbau auf Regelbreite oder gemeinsame Führung Rad- und Fußverkehr

Kosten: 6.000 €



Nummer: 69

Straße: Am Flugplatz

von: Mittelfeldring

bis: Prötzeler Chaussee

Radverkehrsnetz: Hauptroute

Hinweis touristische Radroute/ Freizeitroute/ z. T. Tour BRB/ ZR1

Nutzung:





Bestand: beidseitig getrennter Geh-/Radweg (Z 241, 1,00 m)

Kfz-Verkehrsstärke: 6.600 Kfz/24 h (2017)

Problem/Mangel: unzureichende Breiten, Schienen, Sturzgefahr, Führungskontinuität

Ostseite: abruptes Radwegende Höhe Autohaus, anschließend Mischverkehr

Hinweis: Radweg auf Ostseite ist mittlerweile bis Prötzeler Chaussee fertig gestellt.

Lösungsansatz: Radwege aufgeben, Radverkehr im Mischverkehr führen, ggf. Markierungslösung prüfen

Alternativ: beidseitiger Ausbau auf Regelbreite oder gemeinsame Führung Rad- und Fußverkehr

Kosten: 6.000 €



Nummer: 70

Straße: KV Prötzeler Chaussee/ Am Flugplatz/ Wilkendorfer Weg

von:

bis:

Radverkehrsnetz: Hauptroute

Hinweis touristische Tour BRB/ ZR1/ Radroute/ Freizeitroute

Nutzung:



Bestand: umlaufender gemeinsamer Geh-/Radweg (Z 240)

Kfz-Verkehrsstärke: 14.600 Kfz/ 24 h (2017, Prötzeler Chaussee)

Problem/Mangel: fehlende Fußgängerschutzanlage (unterschiedliche Vorrangregelung Rad und Fuß)

Lösungsansatz: Vorrangregelung Fuß- und Radverkehr angleichen

Kosten: 55.000 €



Nummer: 71

Straße: KV Prötzeler Chaussee/ Am Flugplatz (Bundeswehrkeisel)

von:

bis:

Radverkehrsnetz: Hauptroute

Hinweis touristische ---

Nutzung:



Bestand: umlaufender gemeinsamer Geh-/Radweg (Z 240)

Kfz-Verkehrsstärke: 14.600 Kfz/ 24 h (2017, Prötzeler Chaussee)

Problem/Mangel: fehlende Fußgängerschutzanlage (unterschiedliche Vorrangregelung Rad und Fuß)

Lösungsansatz: Vorrangregelung Fuß- und Radverkehr angleichen

Kosten: 55.000 €



Nummer: 72

Straße: Prötzeler Chaussee (außerorts)

von: Ortsausgangbis: Stadtgrenze

Radverkehrsnetz: Nebenroute

Hinweis touristische ---

Nutzung:



Bestand: Radverkehr im Mischverkehr

Kfz-Verkehrsstärke: 9.708 Kfz/24 h (2011)

Problem/Mangel: fehlende RVA

Lösungsansatz: Neubau Radverkehrsanlage

Kosten: 272.000 €



Nummer: 73

Straße: Prötzeler Chaussee

von: Kastanienallee

Radverkehrsnetz: Hauptroute

Hinweis touristische Radroute/ Freizeitroute

Am Flugplatz

Nutzung:

bis:



Bestand: beidseitig gemeinsame Geh-/Radwege (Z 240)

Kfz-Verkehrsstärke: 14.600 Kfz/ 24 h (2017)

Problem/Mangel: unzureichende Sicherung Radverkehr an Grundstückszufahrten

abschnittsweise Engstellen

Lösungsansatz: Sicherung Radverkehr an Grundstückszufahrten (Furtmarkierungen, inkl. Piktogramme, ggf. rot einfärben

durchgängiger Wegeausbau auf Regelbreite

Kosten: 16.000 €



Nummer: 74

Straße: Wegeverbindung (südl. der Bahn)

von: Wirtschaftsweg

bis: S-Bahn Strausberg Nord

Radverkehrsnetz: Nebenroute (perspektivisch)

Hinweis touristische ---

Nutzung:





Bestand: z.T. selbstständige Wegeverbindung, Netzlücke

Kfz-Verkehrsstärke: ---

Problem/Mangel: abschnittsweise fehlende Wegeverbindung

z.T. Privatgelände

Lösungsansatz: Wegeverbindung herstellen

Hinweis: Netzschluss "Am Biotop" - Parkplatz S-Bhf. Nord für 2020 geplant

Kosten: 350.000 €



Nummer: 75

Straße: Philipp-Müller-Straße

von: Müncheberger Straße

bis: Prötzeler Chaussee

Radverkehrsnetz: Nebenroute

Hinweis touristische Radroute/ Freizeitroute

Nutzung:





Bestand: Radverkehr im Mischverkehr

Kfz-Verkehrsstärke: 7.100 Kfz/24 h (2017)

Problem/Mangel: fehlende RVA

Lösungsansatz: beidseitig Schutzstreifen markieren

Kosten: 0 €

Priorität: Umsetzung 2019/2020 Aufwand der Umsetzung: A



Nummer: 76

Straße: Wriezener Straße

von: Gielsdorfer Chaussee

bis: Nordstraße

Radverkehrsnetz: Hauptroute

Hinweis touristische ---

Nutzung:





Bestand: beidseitig gemeinsamer Geh-/Radweg (2,50 m, Z 240)

Kfz-Verkehrsstärke: 6.800 Kfz/ 24 h (2017)

Problem/Mangel: Nordseite: RVA durch Grundstückszufahrten unterbrochen, Führungskontinuität Wriezener Straße

Lösungsansatz: Nordseite: Radwegebelag an Grundstückszufahrten durchführen (ggf. Furten markieren)

Kosten: 3.000 €



Nummer: 77

Straße: Wriezener Straße

von: Nordstraße
bis: Ringstraße

Radverkehrsnetz: Hauptroute

Hinweis touristische ---

Nutzung:





Bestand: Nordseite: Radweg (1,50 - 2,00 m, Z237)

Südseite: gemeinsamer Geh-/Radweg (2,50 m, Z 240)

Kfz-Verkehrsstärke: 6.800 Kfz/24 h (2017)

Problem/Mangel: Nordseite: RVA durch Grundstückszufahrten unterbrochen, Führungskontinuität Wriezener Straße

Lösungsansatz: Nordseite: Radwegebelag an Grundstückszufahrten durchführen (ggf. Furten markieren)

Kosten: 9.000 €



Nummer: 78

Straße: Wegeverbindung Rügendamm

von: Peter-Göring-Straße
bis: Wriezener Straße

Radverkehrsnetz: Nebenroute

Hinweis touristische ---

Nutzung:





Bestand: Gehweg (1,80 m Breite)

Kfz-Verkehrsstärke: ---

Problem/Mangel: fehlende Freigabe für den Radverkehr

Lösungsansatz: durchgängiger Wegeausbau auf Regelbreite, Freigabe für den Radverkehr ergänzen

Hinweis: grundhafter Ausbau im Dammbereich für die Verbreiterung erforderlich

einschl. Verlängerung Durchlassbauwerk und Erneuerung Beleuchtung

Kosten: 149.000 €



Nummer: 79

Straße: Wriezener Straße

von: Ringstraße

bis: Fritz-Reuter-Straße

Radverkehrsnetz: Hauptroute

Hinweis touristische ---

Nutzung:





Bestand: beidseitig gemeinsamer Geh-/Radweg (2,60 m, Z 240)

Kfz-Verkehrsstärke: 6.800 Kfz/ 24 h (2017)

Problem/Mangel: Nordseite: RVA durch Grundstückszufahrten unterbrochen

Lösungsansatz: Nordseite: Radwegebelag an Grundstückszufahrten durchführen (ggf. Furten markieren)

Benutzungspflicht aufheben, Markierungslösung prüfen

Kosten: 39.000 €



Nummer: 80

Straße: Wriezener Straße

von: Fritz-Reuter-Straße

bis: An der Stadtmauer

Radverkehrsnetz: Hauptroute

Hinweis touristische Tour BRB/ ZR1

Nutzung:





Bestand: Radverkehr im Mischverkehr

Kfz-Verkehrsstärke: 6.800 Kfz/ 24 h (2017)

Problem/Mangel: abruptes Ende RVA, unzureichende Sicherung im Übergang auf Fahrbahn

Lösungsansatz: Bord absenken

Radverkehr gesichert auf Fahrbahn führen (Sperrfläche vergrößern)

Schutzstreifen über Einmündung Badstraße hinwegführen

Kosten: 22.000 €



Nummer: 80 Bestand: Radverkehr im Mischverkehr

Straße: Wriezener Straße

von: Fritz-Reuter-Straße

bis: An der Stadtmauer



© 2009 GeoBasis-DE/BKG



Nummer: 81

Straße: Badstraße

von: Wriezener Straße

bis: Verlängerung Badstraße (Uferwanderweg)

Radverkehrsnetz: Nebenroute

Hinweis touristische Tour BRB/ ZR1

Nutzung:



Bestand: Radverkehr im Mischverkehr (Sackgasse)

Kfz-Verkehrsstärke: k. A.

Problem/Mangel: Verkehrszeichen 357 (StVO) trotz Weiterführung für Rad- und Fußverkehr

Poller

Lösungsansatz: Neues Verkehrszeichen 357-50 (StVO) oder Durchlass für Rad- und Fußverkehr durch Aufkleber

ergänzenAusweisung zur Fahrradstraße (inkl. corporate design)

Poller entfernen oder durch zwei seitlich eingebaute und reflektierende Poller mit Bodenmarkierung

ersetzen. Durchlassbreite mind. 1,50 m gewährleisten

Hinweis: Ausbau und Beschilderung in 2020 geplant

Kosten: 28.000 €



Nummer: 82

Straße: Verlängerung Badstraße (Uferwanderweg)

von: Badstraße

bis: Gielsdorfer Chaussee

Radverkehrsnetz: Nebenroute

Hinweis touristische Tour BRB/ ZR1

Nutzung:



Bestand: selbständige Wegeverbindung

Kfz-Verkehrsstärke: ---

Problem/Mangel: Poller (Beginn und Ende des Abschnitts)

Lösungsansatz: Poller entfernen oder durch zwei seitlich eingebaute und reflektierende Poller mit Bodenmarkierung

ersetzen. Durchlassbreite mind. 1,50 m gewährleisten

Ausweisung zur Fahrradstraße (inkl. corporate design)

Kosten: 28.000 €



Nummer: 83

Straße: Gielsdorfer Chaussee

von: Prötzeler Chaussee

bis: Am Erlengrund

Radverkehrsnetz: Hauptroute

Hinweis touristische Radroute/ Freizeitroute

Nutzung:





Bestand: Westseite: Radverkehr frei (Z 1022-10) im Zweirichtungsverkehr (1,80 m)

Kfz-Verkehrsstärke: 14.200 Kfz/ 24 h (2017)

Problem/Mangel: unzureichende Breite

Zweirichtungsführung innerorts nur in Ausnahmefälle

Lösungsansatz: Lichte Breite gemäß StVO gewährleistet, ERA-Maße können aufgrund des erhaltenswerten

Baumbestandes nicht erreicht werden.

Sicherung Zweirichtungsradverkehr an Furten (Piktogramme, Richtungspfeile)

Kosten: 4.000 €



Nummer: 84

Straße: Am Erlengrund

von: Gielsdorfer Chaussee

bis: Roter Hof

Radverkehrsnetz: Nebenroute

Hinweis touristische Tour BRB/ ZR1

Nutzung:





Bestand: selbständige Wegeverbindung

Kfz-Verkehrsstärke: ---

Problem/Mangel: unzureichende Belagsqualität

Poller

Lösungsansatz: Belagserneuerung (grundhafter Ausbau)

Poller entfernen oder durch zwei seitlich eingebaute und reflektierende Poller mit Bodenmarkierung ersetzen. Durchlassbreite mind. 1,50 m gewährleisten

Kosten: 275.000 €



Nummer: 85

Straße: Seepromenade (Gielsdorfer Chaussee)

von: Erlengrund

bis: L23

Radverkehrsnetz: Hauptroute

Hinweis touristische ---

Nutzung:





Bestand: straßenbegleitende Wegeverbindung (1,50 - 2,20 m)

Kfz-Verkehrsstärke: 14.200 Kfz/ 24 h (2017)

Problem/Mangel: unzureichende Breite und Belagsqualität

Lösungsansatz: Wegeausbau auf Regelbreite

Hinweis: Belagserneuerung in 2020 geplant

Kosten: 121.000 €



Nummer: 86

Straße: Seepromenade

von: Gielsdorfer Chaussee

bis: Spitzmühlenweg

Radverkehrsnetz: Nebenroute

Hinweis touristische ---

Nutzung:



Bestand: selbständige Wegeverbindung

Kfz-Verkehrsstärke: ---

Problem/Mangel: unzureichende Belagsqualität und Breite

Lösungsansatz: Belagserneuerung und Wegeausbau auf Regelbreite gemeinsamer Geh- und Radweg

Hinweis: Zuständigkeit nicht durchgängig bei Stadt, z.T. Versiegelungsverbot

Kosten: 1.133.000 €



Nummer: 87

Straße: Spitzmühlenweg
von: Umgehungsstraße

bis: Spitzmühlenweg

Radverkehrsnetz: Hauptroute

Hinweis touristische Radroute/ Freizeitroute

Nutzung:



Bestand: selbständige Wegeverbindung

Kfz-Verkehrsstärke: k. A.

Problem/Mangel: unzureichende Belagsqualität

Lösungsansatz: Belagserneuerung

Kosten: 623.000 €



Nummer: 88

Straße: Strausseepromanade

von: Spitzmühlenweg

bis: Fichteplatz

Radverkehrsnetz: Nebenroute

Hinweis touristische Tour BRB/ ZR1

Nutzung:





Bestand: selbständige Wegeverbindung (Uferwanderweg, Ostseite)

Uferschutz, Versiegelungsverbot

Kfz-Verkehrsstärke: ---

Problem/Mangel: unzureichende Belagsqualität

Lösungsansatz: Belagserneuerung (wassergebundene Decke) und Wegeausbau auf Regelbreite gemeinsamer Geh- und

Radweg

regelmäßige Prüfung und Instandhaltung wassergebundene Decke

Kosten: 471.000 €



Nummer: 89

Straße: Karl-Liebknecht-Straße

von: Fichteplatz

bis: August-Bebel-Straße

Radverkehrsnetz: Nebenroute

Hinweis touristische Radroute/ Freizeitroute

Nutzung:



Bestand: Radverkehr im Mischverkehr (Sackgasse)

Kfz-Verkehrsstärke: k. A.

Problem/Mangel: Verkehrszeichen 357 (StVO) trotz Weiterführung für Rad- und Fußverkehr

Lösungsansatz: Neues Verkehrszeichen 357-50 (StVO) oder Durchlass für Rad- und Fußverkehr durch Aufkleber ergänzen

Kosten: 1.000 €



Nummer: 90

Straße: Hauptweg

von: Zum Postbruch

bis: Altlandsberger Chaussee

Radverkehrsnetz: Nebenroute

Hinweis touristische ---

Nutzung:





Bestand: selbstständige Wegeverbindung

Kfz-Verkehrsstärke: ---

Problem/Mangel: unzureichende Belagsqualität

Lösungsansatz: Wegeausbau (grundhaft)

Kosten: 329.000 €



Nummer: 91

Straße: Wegeverbindung zum Waldfriedhof

von: Gustav-Kurtze-Promenade

bis: Hinter den Rennbahn

Radverkehrsnetz: Nebenroute

Hinweis touristische ---

Nutzung:





Bestand: selbstständige Wegeverbindung

Kfz-Verkehrsstärke: ---

Problem/Mangel: unzureichende Belagsqualität

fehlende Freigabe Radverkehr

Lösungsansatz: Wegeausbau

Freigabe Radverkehr ergänzen

Ausweisung zur Fahrradstraße (inkl. corporate design)

Kosten: 206.000 €



Nummer: 92

Straße: Übergang Flugplatzstraße F1 zu Segelfliegerdamm

von:

bis:

Radverkehrsnetz: Nebenroute

Hinweis touristische Tour BRB/ ZR1

Nutzung:



Bestand: Radverkehr im Mischverkehr

Kfz-Verkehrsstärke: ---

Problem/Mangel: Engstelle

Belagsschäden

Lösungsansatz: Engstelle und Belagsschäden beheben

Kosten: 6.000 €



Nummer: 93

Straße: Wegeverbindung zwischen Roter Hof und Bergstraße

von: **Roter Hof** bis: Bergstraße

Radverkehrsnetz: Nebenroute

Hinweis touristische ---

Nutzung:





Bestand: selbständige Wegeverbindung

Kfz-Verkehrsstärke:

Problem/Mangel: Belagsqualität

Engstellen durch Umlaufsperren und Steine

Lösungsansatz: Wegeausbau

> Umlaufsperre entfernen oder durch zwei seitlich eingebaute und reflektierende Poller mit Bodenmarkierung ersetzen. Durchlassbreite mind. 1,50 m gewährleisten

Kosten: 54.000€



Nummer: 94

Straße: Garziner WegHöhe Hohensteiner Pflaster

von:

bis:

Radverkehrsnetz: Nebenroute

Hinweis touristische ---

Nutzung:





Bestand: Radverkehr im Mischverkehr

Kfz-Verkehrsstärke: ---

Problem/Mangel: Belagsschäden im Übergang zum Asphalt

Lösungsansatz: Belagsausbesserung

Kosten: 6.000 €



Nummer: 95

Straße: Garziner Weg

von: Hohensteiner Chaussee

bis: Klosterdorfer Weg

Radverkehrsnetz: Nebenroute

Hinweis touristische ---

Nutzung:





Bestand: Radverkehr im Mischverkehr

Kfz-Verkehrsstärke: ---

Problem/Mangel: Belagsschäden

Lösungsansatz: Belagsausbesserung

Hinweis: Belagserneuerung in 2020 geplant

Kosten: 170.000 €



Nummer: 96

Straße: Hohensteiner Pflaster (K 6418)

von: Dorfstraße (Hohenstein)

bis: Garziner Weg

Radverkehrsnetz: Hauptroute

Hinweis touristische Verbindung zum R1 (Richtung Garzau)

Nutzung:





Bestand: Radverkehr im Mischverkehr

außerorts Tempo 100

Kfz-Verkehrsstärke: 4.000 Kfz/ 24 h

Problem/Mangel: fehlende RVA außerorts

Lösungsansatz: Neubau Radverkehrsanlage

Kosten: 436.000 €



Nummer: 97

Straße: Hohensteiner Pflaster (K 6418)

von: Garziner Weg

bis: Klosterdorfer Weg

Radverkehrsnetz: Hauptroute

Hinweis touristische Verbindung zum R1 (Richtung Garzau)

Nutzung:





Bestand: Radverkehr im Mischverkehr

Kfz-Verkehrsstärke: 4.000 Kfz/ 24 h

Problem/Mangel: fehlende RVA

Führungskontinuität (vgl. Maßnahme 96)

Lösungsansatz: Neubau Radverkehrsanlage

Kosten: 218.000 €



Nummer: 98

Straße: Gladowshöher Straße

von: Klosterdorfer Weg

bis: Garzau

Radverkehrsnetz: Hauptroute (Verbindung außerhalb Stadtgebiet SRB in Zuständigkeit Amt märk. Schweiz und LK MOL)

Hinweis touristische Verbindung zum R1 (Richtung Garzau)

Nutzung:



Bestand: Radverkehr im Mischverkehr

außerorts Tempo 100

Kfz-Verkehrsstärke: 4.000 Kfz/ 24 h

Problem/Mangel: fehlende RVA außerorts

Lösungsansatz: Neubau Radverkehrsanlage

Hinweis: außerhalb der Zuständigkeit der Stadt Strausberg, daher keine Kostenkalkulation und

Prioritätensetzung

Kosten:

