

RADVERKEHRSKONZEPT

für die Gemeinde Rüdersdorf bei Berlin



Gemeinde Rüdersdorf bei Berlin

Impressum

Version 1.1 zur Beschlussfassung | Stand: 22. September 2023
(redaktionell überarbeitete Version)

Gemeinde Rüdersdorf bei Berlin

Die Bürgermeisterin
Hans-Striegelski-Straße 5
15562 Rüdersdorf bei Berlin

Telefon: +49 (0) 3 36 38 / 85 0
Telefax: +49 (0) 3 36 38 / 26 02

Internet: www.ruedersdorf.de

Sprachgebrauch bei der Gemeinde Rüdersdorf bei Berlin

Die Umsetzung einer gendergerechten Sprache ist auch bei der Gemeinde Rüdersdorf bei Berlin ein wichtiges Thema, dennoch steht die Lesefreundlichkeit im Fokus.

Für eine bessere Lesbarkeit wird innerhalb dieser Konzeption das generische Maskulin (männliche Form) verwendet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter, sofern es nicht anders kenntlich gemacht wurde. Dies ist wertfrei und impliziert keine Benachteiligung anderer Geschlechter.

Es werden die gängigen Abkürzungen verwendet. Bei erstmaliger Nennung wird die Abkürzung erklärt beziehungsweise ausgeschrieben. Auf ein Glossar wird verzichtet.

Inhalt

Vorwort.....	3
Bestehende Radwege	5
Handlungsschwerpunkt vorhandene (Rad)wege.....	5
R1 Beidrichtungsverkehr nördlicher Teil Ernst-Thälmann-Straße	6
R2 Ausweisung des vorhandenen Weges als Radweg entlang der B1/5.....	7
R3 Alternative Routenführung nördlicher Teil Berliner Straße in Hennickendorf	7
R4 Instandhaltung der vorhandenen Radwege.....	7
R5 Zulassung des Radverkehrs in beide Fahrrichtungen in Einbahnstraßen	8
R6 Angebotsstreifen für Radverkehr auf Gemeindestraßen	8
R7 Grüne Pfeile für Radfahrende	9
R8 Ausweisung von Radwegen außerhalb geschlossener Ortschaften	9
R9 Radabstellanlagen	9
Schulwege.....	10
Grundschule „Am Stienitzsee“ im Ortsteil Hennickendorf	10
Berufsbildungsstätte der Handwerkskammer	11
Bildungscampus Rüdersdorf	11
Schulweg aus den Ortsteilen Hennickendorf, Lichtenow und Herzfelde	11
Schulweg aus Schöneiche bei Berlin.....	12
Schulweg aus Fredersdorf-Vogelsdorf sowie Petershagen/Eggersdorf	12
Schulweg aus Woltersdorf.....	13
Handlungsschwerpunkte Schulwegesicherung	13
S1 Radweg zwischen OT Herzfelde und Alt-Rüdersdorf.....	14
S2 Anbindung Schulcampus Rüdersdorf aus Alt-Rüdersdorf.....	15
S3 Verknüpfung der in Herzfelde ankommenden Radwege	15
S4 Schulwegesicherung zur Grundschule „Am Stienitzsee“ innerhalb der Ortslage	15
S5 Lückenschluss Radweg Berliner Straße OT Hennickendorf	16
S5.1 Lückenschluss Radweg Berliner Straße OT Hennickendorf über Schwarzen Weg.....	16
S6 Lückenschluss Otto-Torell-Platz – Straße der Jugend.....	17
S7 Dr.-Wilhelm-Külz-Straße	17
S8 Petershagener Straße bis Ernst-Thälmann-Straße in Tasdorf.....	17
S9 Lückenschluss Lichtenow.....	18
Arbeitswege	19
Handlungsschwerpunkte Arbeitswege	19

A1 Nutzung des Fahrrades für die letzte Meile	20
A2 Anbindung Tasdorf an Bahnhof Strausberg	21
A3 Querungshilfe zum Industriegebiet Herzfelde.....	21
A4 Anbindung der Kliniken an Alt Rüdersdorf.....	21
Radwege im Zusammenhang mit Versorgung, Gesundheitswesen und Dienstleistungen	22
Handlungsschwerpunkte Versorgung, Gesundheitswesen und Dienstleistungen.....	22
Verbindung zu Bus und Bahn (ÖPNV).....	23
Tram 88	23
Bus 23	
S- und Regionalbahn	23
Handlungsschwerpunkte ÖPNV.....	24
Ö1 Anbindung Grüne Linde.....	25
Ö2 Anbindung Berghofer Weg.....	26
Ö3 Anbindung Landhof/Am Stolp	26
Ö4 Anbindung Herrensee.....	26
Ö5 Haltestellen.....	27
Ö6 Anbindung S Strausberg.....	27
Ö7 Anbindung Lichtenow an Herrensee	27
Touristische Radwege	28
Handlungsschwerpunkt Touristische Radwege.....	30
T1 Ausschilderung und Querverweise	30
T2 Radabstellanlagen und sonstige Radinfrastruktur	30
T3 Abstellanlagen Reparatursäulen.....	31
T4 Rastplätze und Trinkbrunnen	32
Interkommunale Anbindungen.....	33
Radschnellwege	33
Handlungsschwerpunkte interkommunale Anbindung.....	34
I1 Anbindung Herzfelde an Radweg Grünheide (Mark) Kagel.....	34
I2 Zusammenführung der Radwegkonzepte der Gebietskörperschaften	34
I3 Schaffung Tesla-Schnellradweg	35
Synopse Handlungsschwerpunkte.....	36
Exkurs Fahrradstraßen.....	40
Regeln	40
Voraussetzungen.....	40

Gestaltungsgrundsätze	40
Kfz-Verkehr	40
Ruhender Verkehr	41
Breite.....	41
Länge.....	41
Farbmarkierung	41
Geschwindigkeit	42
Aufenthaltscharakter	42
Vorteile.....	42
Vorschläge für Fahrradstraßen	42
Exkurs Arten von Radverkehrsanlagen und Maßnahmenkoffer	44
Fahrradstraße	44
Radfahrstreifen (innerorts).....	45
Radweg.....	45
Gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)	46
Gemeinsamer Geh- und Radweg (außerorts).....	46
Querung von Radrouten.....	47
Forst- und Waldweg	48
Führung im Mischverkehr (mit Piktogramm)	48
Plateau-Aufpflasterungen	49
Tempo 30 (innerorts).....	49
E-Ladeinfrastruktur für eBikes	50
Bikesharing	50

Vorwort

*„Bei keiner anderen Erfindung
ist das Nützliche mit dem Angenehmen
so innig verbunden, wie beim Fahrrad.“
(Adam Opel)*

Das Fahrrad ist durch die Entwicklungen der letzten Jahre auf der Überholspur. E-Bikes haben sich von einem Nischenprodukt zu einem Massenphänomen entwickelt und mithin das Radfahren sowohl für neue als auch alte Zielgruppen mit frischer Attraktivität gefüllt. Hinzu kommen ein verändertes Gesundheits- und Klimabewusstsein sowie gestiegene Kraftstoffkosten. Auch viele Arbeitgeber sind sich der Attraktivität bewusst, schaffen Radflotten für die eigenen Betriebe an oder ermöglichen ihren Angestellten Bike-Leasing über die Firma. Dem Fahrrad wird als eine gesunde und nahezu klimaneutrale alternative Möglichkeit der Fortbewegung bei der Verkehrs- und Energiewende eine zentrale Rolle zugewiesen. All diese Faktoren haben den Umstieg auf oder die intensivere Nutzung des Rades für viele Menschen lohnenswert gemacht.

Das Fahrrad als Fortbewegungsmittel im Alltag wie in der Freizeit stellt dabei deutlich weniger Anforderungen an die Infrastruktur als der motorisierte Verkehr. Gleichwohl bieten sichere, direkte und bequeme Radwege¹ einen Zugewinn für alle Verkehrsteilnehmer.

Ziel der Gemeinde Rüdersdorf bei Berlin ist es, dem Fahrradverkehr deutlich mehr Priorität einzuräumen. Der Neu- und Ausbau, aber auch der Erhalt der bestehenden Radwege ist dringend erforderlich. Hierzu spielen drei Faktoren eine Rolle:

- a) Die innere Erschließung der Ortsteile.
- b) Die Verbindung der vier Ortsteile der Gemeinde untereinander.
- c) Die Anbindung der umgebenden Gemeinden und Ortsteile.

Die Umsetzung dieses Konzeptes dient sowohl der Steigerung der Verkehrssicherheit als auch der Attraktivität des Fahrradfahrens in der Gemeinde, wobei sich beide Punkte durchaus gegenseitig bedingen. **Höchste Priorität bei der Umsetzung haben sichere Schulwege.** Dieses Radwegekonzept wird aufgestellt, um

¹ Im Folgenden wird der Begriff Radweg unspezifisch für alle Arten von Radverkehrsanlagen genutzt. Sollte eine spezielle Form einer Radverkehrsanlage gemeint sein, wird dies gesondert hervorgehoben. Im [Exkurs Arten von Radverkehrsanlagen](#) wird eine Übersicht über die möglichen Radverkehrsanlagen und die Anforderungen hierfür aufgezeigt.

- die Schulwege sicherer zu gestalten;
- den Ziel- und Quellverkehr von und in die umliegenden Gemeinden, zwischen und in den Ortsteilen zu verbessern;
- die Attraktivität der Sehenswürdigkeiten und Ausflugsziele zu erhöhen;
- die Anschlüsse an Bus und Bahn (den sogenannten öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)) zu verbessern und diesen für die Nutzer von Fahrrädern attraktiver zu machen.

Das Konzept betrachtet darüber hinaus die Planung von Radschnellwegeverbindungen zu den Bahnhöfen des S-Bahn- und Regionalverkehrs, zu den Gewerbegebieten im Gemeindegebiet sowie in Richtung Grünheide / Fangschleuse zum TESLA-Werk.

Ziel des Konzeptes ist es nicht, eine Detailplanung vorzunehmen. Vielmehr soll herausgearbeitet werden, an welchen Stellen es Lücken im bestehenden Radwegenetz gibt, wo mögliche Eng- oder Gefahrenstellen lauern und auch wo bestehende Radwege einer Überarbeitung bzw. Reparatur bedürfen. Darüber hinaus ist darauf zu achten, dass bei zukünftigen Baugebieten Vorhaltetrassen für Radwege als selbstverständlich mit aufgenommen werden, damit keine neuen Lücken entstehen. Insbesondere bei der Schließung der Lücken kann dieses Konzept nicht abschließend beantworten, welche Art der Radverkehrsanlage jeweils errichtet werden soll. Dies bleibt der immer vor der Errichtung notwendigen Detailplanung vorbehalten. Klarstellend wird festgehalten, dass ein Radweg nicht immer zwingend eine durch Asphalt oder Pflaster versiegelte Fläche sein muss. Gerade in Bereichen von Wäldern und Feldern sind wassergebundene und naturnahe Deckenschlüsse vorzuziehen.

Aktuell verfügt die Gemeinde Rüdersdorf bei Berlin über ca. 27 km an Radwegen. Sollten alle hier vorgeschlagenen Maßnahmen umgesetzt werden, dürfte sich das Angebot ungefähr verdoppeln.

Bestehende Radwege

In der Gemeinde Rüdersdorf bei Berlin wurden in der Vergangenheit bereits diverse Radwege errichtet. Mittlerweile haben auch einige dieser Anlagen bereits einen Reparaturbedarf, wobei nicht alle Wege in der Straßenbaulast der Gemeinde Rüdersdorf bei Berlin liegen. Die nachfolgende Übersicht zeigt eine Bestandsaufnahme der bestehenden Radwege.

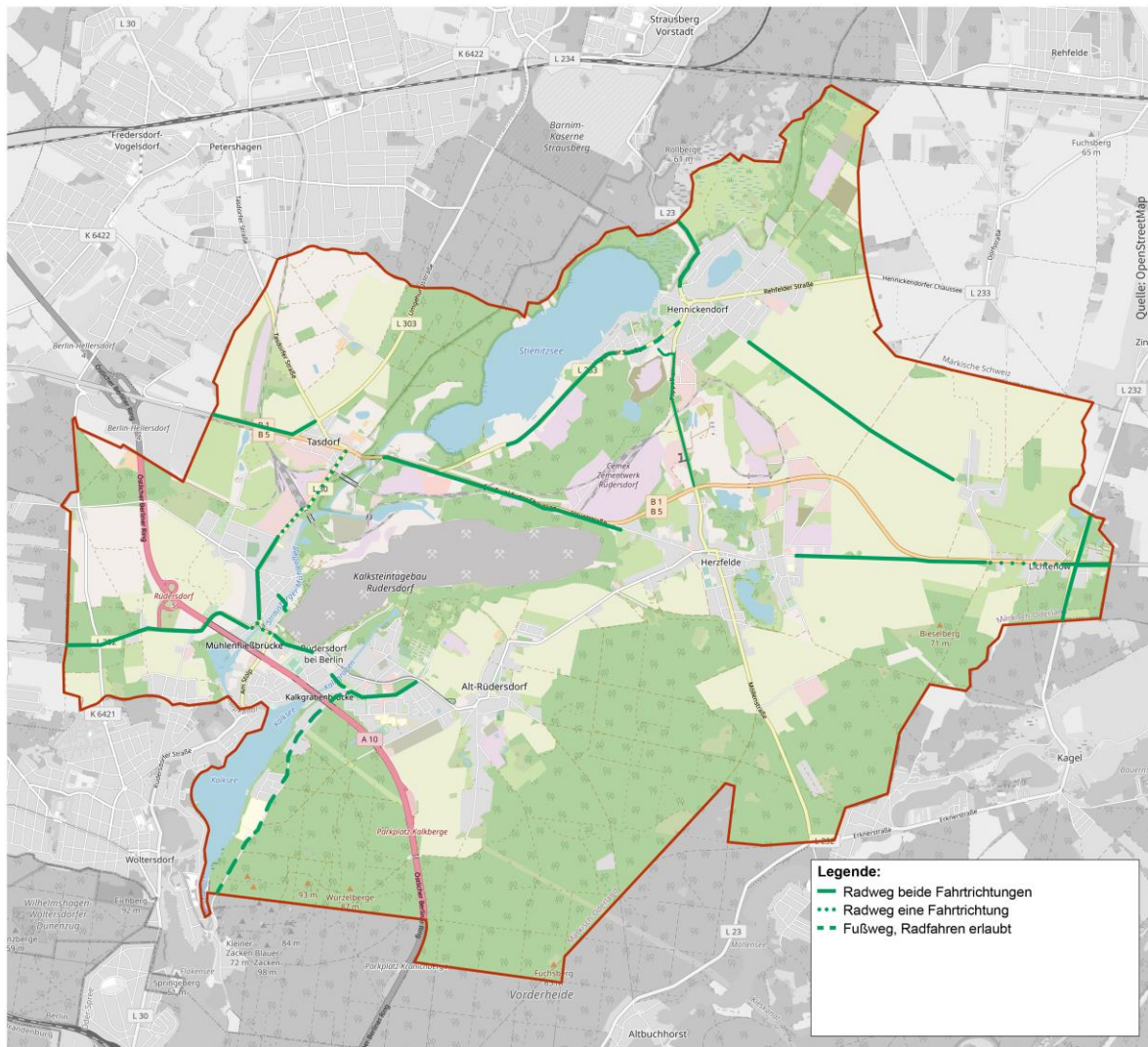


Abbildung 1 - Übersicht der bestehenden Radwege

Handlungsschwerpunkt vorhandene (Rad)wege

Einige der Radwege bedürfen bereits einer Erneuerung oder Instandsetzung, um weiterhin eine gefahrlose und sichere Radverkehrsnutzung zu gewährleisten. An anderen Stellen sind Wege vorhanden, aber nicht für die Nutzung per Rad freigegeben, woraus sich Gefahrenpotenziale ergeben. Hieraus leiten sich Maßnahmen zur Instandsetzung oder

Reparatur der Wege beziehungsweise zur gegebenenfalls geänderten Ausschilderung ab. Die Darstellung erfolgt unabhängig vom zuständigen Straßenbaulastträger.

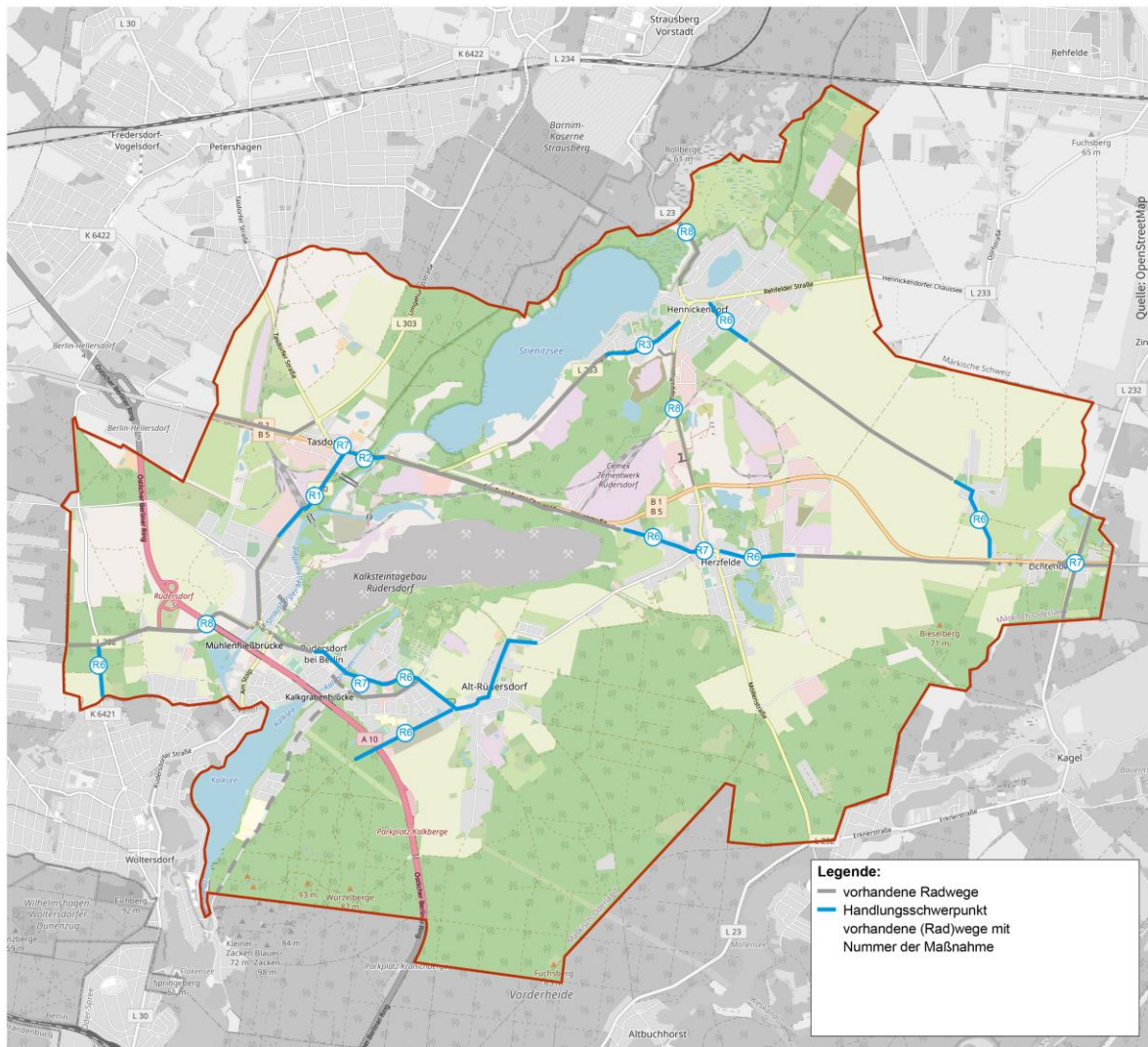


Abbildung 2 - Handlungsschwerpunkte vorhandene (Rad)wege

R1 Beidrichtungsverkehr nördlicher Teil Ernst-Thälmann-Straße

In der Ernst-Thälmann-Straße befindet sich zwischen dem Otto-Torell-Platz und dem Abzweig Schulzenhöher Weg auf beiden Seiten der Fahrbahn ein kombinierter Geh- und Radweg. In Richtung Tasdorf fahrend endet der Geh- und Radweg am Abzweig Schulzenhöher Weg. Das bedeutet für alle ab dem vollendeten 10. Lebensjahr, dass die mit dem Fahrrad in Richtung Tasdorf fahrend die Landesstraße 30 genutzt werden muss. Aufgrund des Lastverkehrs zum Postfrachtzentrum in Verbindung mit dem Anstieg der Straße ist dies nicht zumutbar. In der gelebten Praxis weichen die Radfahrer auf den vorhandenen Radweg auf der westlichen Straßenseite aus. Hieraus ergeben sich jedoch neue Gefahrenstellen, sowohl am Postfrachtzentrum, sowie den weiteren Ausfahrten auf der Strecke. Die auf die Ernst-

Thälmann-Straße kommenden Fahrzeuge werden nicht darauf hingewiesen, dass auch von rechts mit Radverkehr zu rechnen ist.

Als Maßnahme ist hier die Nutzung des Radweges auf der westlichen Seite der Ernst-Thälmann-Straße auch in Fahrtrichtung Tasdorf zu erlauben und die Zufahrten zur Ernst-Thälmann-Straße sind mit entsprechenden Hinweisschildern zu versehen.

R2 Ausweisung des vorhandenen Weges als Radweg entlang der B1/5

Der Radweg parallel zur B1/5 zwischen Herzfelde und Tasdorf endet in Tasdorf am Abzweig Gutenbergstraße, obwohl ein Weg in gleicher Güte weiter bis zur Kreuzung Ernst-Thälmann-Straße führt. Hier fehlt eine Auszeichnung des Weges als Radweg in beide Richtungen, sodass Alle ab dem vollendeten 10. Lebensjahr zwischen Ernst-Thälmann-Straße und Gutenbergstraße die stark frequentierte B1/5 nutzen müssen. Weiterhin ist in den Randbereichen des vorhandenen Weges ein starker Überwuchs zu verzeichnen. Hieraus leiten sich zwei Maßnahmen ab: Der Weg ist in beide Richtungen für den Radverkehr freizugeben und im Randbereich durch Entfernung des Überwuchses zu befreien.

R3 Alternative Routenführung nördlicher Teil Berliner Straße in Hennickendorf

Spätestens ab der Einmündung der Bergstraße auf die Berliner Straße im Ortsteil Hennickendorf ist die vorhandene Wegeführung kritisch zu sehen. Es handelt sich um einen schmalen Gehweg, der die Benutzung per Rad erlaubt. Aufgrund der zu erwartenden stärkeren Verkehrsbelastung, dann auch verstärkt von LKW nach Sanierung der Landesstraße 233 und nach Ansiedlung eines großen Einzelhandels in diesem Gebiet, ist es ratsam, hier eine Lösung zu finden. Denkbar ist, Rad- und Fußweg zu entkoppeln und den Radweg auf der westlichen Seite der Berliner Straße bis zur Kreuzung Ringstraße zu führen. Hier existiert ein breiter Grünstreifen. Durch diese Maßnahme wäre der neu geschaffene Verbindungsweg ebenfalls sinnvoll und ohne Querung der Straße angebunden.

R4 Instandhaltung der vorhandenen Radwege

Im bestehenden Radwegenetz der Gemeinde zeichnen sich an einigen Stellen bereits erhebliche Schäden an den Wegen ab. In den meisten Fällen handelt es sich dabei um abgesackte Flächen, Wurzeldurchbrüche oder Überwuchs. Hier gilt es zukünftig ausreichend Mittel sowohl monetär als auch personell zur Verfügung zu stellen, um die vorhandene Infrastruktur instand zu halten und kleine Reparaturen unmittelbar vorzunehmen. Auf nahezu jeden der vorhandenen Radwege befinden sich bereits heute Stellen, die einer Ausbesserung bedürfen.

R5 Zulassung des Radverkehrs in beide Fahrtrichtungen in Einbahnstraßen

Zahlreiche Untersuchungen und Praxisbeispiele haben gezeigt, dass die Zulassung des Radverkehrs in Einbahnstraßen mit Tempo 30 Reduzierung eine einerseits kostengünstige und effektive Maßnahme ist, um den Radverkehr zu fördern und andererseits, entgegen der ersten Annahme, das Unfallrisiko sogar minimiert.²

Dies resultiert unter anderem daraus, dass eine erhöhte Achtsamkeit bei allen Verkehrsteilnehmenden herrscht, Radfahrende besser zu sehen sind, sichere Routen entstehen, da stark befahrene Kreuzungen umgangen werden können und es nutzen mehr Menschen das Rad auf den Routen, wodurch wiederum die Sichtbarkeit und damit die Achtsamkeit steigt.

Das Land Berlin hat einen Leitfaden zur Zulassung veröffentlicht.³

Es wird angeregt, fortlaufend die vorhandenen Einbahnstraßen mit Tempo 30 auf Eignung zu prüfen und für eine Testphase die Erlaubnis für den Radverkehr in beide Richtungen beim Straßenverkehrsamt zu beantragen.

R6 Angebotsstreifen für Radverkehr auf Gemeindestraßen

Auf Straßen und Wegen in der Baulast der Gemeinde Rüdersdorf bei Berlin obliegt es der Gemeinde selbst, ohne gesonderte Genehmigung des Straßenverkehrsamtes Markierungen auf die Fahrbahn aufzubringen. Voraussetzung ist, dass diese keinem Verkehrszeichen ähneln. So ist es zulässig, in regelmäßigen Abständen ein stilisiertes Fahrrad auf die Straßen zu malen, um einen Schutzbereich zu schaffen. Nicht zulässig ist es, ohne Anordnung des Straßenverkehrsamtes einen Schutzstreifen in Form einer gestrichelten Linie oder das Fahrrad umrandet von einem Kreis, ähnlich dem Verkehrszeichen, aufzubringen. Gleichwohl stellt diese Maßnahme eine minimalinvasive Variante dar, um dem motorisierten Verkehr zu symbolisieren, dass hier auch Radverkehr stattfindet und sogleich einen Schutzbereich für Fahrradfahrende zu schaffen.

Eine solche Markierung ist an besonderen Gefahrenstellen oder an Stellen ohne Radweg kurzfristig realisierbar, um Lücken im Radwegenetz zu schließen.

Denkbar sind die Straße der Jugend, Bergstraße, Marienstraße, Karl-Liebknecht-Straße, Woltersdorfer Straße im Ortsteil Rüdersdorf, der Lichtenower Weg im Ortsteil Hennickendorf,

² <https://www.familienrad.at/einbahnstrassenoeffnung> und <https://www.udv.de/resource/blob/74810/efa5c9b317ebbedc8af966e718ace4b/60-e-fahrradstrassen-und-geoeffnete-einbahnstrassen-data.pdf> oder hier <https://www.bast.de/DE/Publikationen/Berichte/unterreihe-v/2003-2001/v83.html>

³ https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/weitere-radinfrastruktur/pruefleitfaden-oeffnung-einbahnstrassen-fuer-radverkehr-in-gegenrichtung.pdf

die Hauptstraße im Ortsteil Herzfelde, sofern die später vorgeschlagenen Maßnahmen nicht realisierbar sind, sowie die Dorfstraße im Ortsteil Lichtenow.

R7 Grüne Pfeile für Radfahrende

Seit 2020 gibt es die Möglichkeit, einen speziellen grünen Pfeil für den Radverkehr an Ampelanlagen anzubringen. Ziel ist es, gefährliche Situationen beim Rechtsabbiegen zu vermeiden, da der Radverkehr dann in der Regel bereits abgeflossen ist, bevor der motorisierte Verkehr Grün bekommt. Weiterhin steigert es die Attraktivität des Radverkehrs, da die Wartezeiten an Ampeln verkürzt werden.

Das weiße Schild mit grünem Pfeil auf schwarzem Grund und einem Fahrrad darunter wird in der Regel rechts neben einer Ampel angebracht. Radfahrende dürfen an den entsprechenden Kreuzungen auch dann rechts abbiegen, wenn die Ampel rot ist. Voraussetzung ist, dass die aktuelle Verkehrslage es zulässt.

Die Anordnung obliegt dem Straßenverkehrsamt des Landkreises, wobei das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung Brandenburg die Landkreise dabei unterstützt. Gemeinsam mit den Landesämtern ist zu prüfen, ob dies für die innerörtlichen Ampeln in der Gemeinde realisierbar ist.

R8 Ausweisung von Radwegen außerhalb geschlossener Ortschaften

An mehreren Stellen in der Gemeinde sind vorhandene Radwege außerhalb geschlossener Ortschaften nicht als Radweg ausgewiesen, weil keine Anordnung des Straßenverkehrsamtes vorliegt. Zwar dürfen Radfahrende außerhalb geschlossener Ortschaften sonstige Wege benutzen, es steht ihnen aber frei, auch die Straße zu benutzen. Die vorhandenen Radwege ohne Ausweisung sollen zukünftig ausgewiesen werden, damit eine Klarheit für alle Verkehrsteilnehmenden herrscht. So entstehen klare Schutzbereiche für den Radverkehr und es ergibt sich eine höhere Priorität, diese Wege auch zu pflegen und von Schnee zu befreien.

R9 Radabstellanlagen

Als Grundsatz ist zu vermerken, dass die teilweise zahlreich vorhandenen Radabstellanlagen, die meist sogenannte Speichenbieger sind, perspektivisch durch Fahrradbügel zu ersetzen sind. Dies ermöglicht es, jedes Fahrrad sicher, ohne Gefahr der Beschädigung und bequem anzuschließen. Weiterhin ist auf eine ausreichende Beleuchtung der Abstellplätze zu achten.

Schulwege

Die Gemeinde Rüdersdorf bei Berlin verfügt als Bildungsstandort über insgesamt vier Schulen. Die Grundschule „Am Stienitzsee“ und die Berufsbildungsstätte der Handwerkskammer im Ortsteil Hennickendorf, die Grund- und Oberschule in der Brückenstraße sowie das Heinitz-Gymnasium im Ortsteil Rüdersdorf. Den Bildungsstandort erweitern auch die Immanuel-Klinik Rüdersdorf als Universitätsklinik der Medizinischen Hochschule Brandenburg.

Grundschule „Am Stienitzsee“ im Ortsteil Hennickendorf

Die Grundschule „Am Stienitzsee“ befindet sich im Zentrum des Ortsteils. An ihr lernen derzeit insgesamt rund 300 Kinder. Der Einzugsbereich der Schule erstreckt sich auf die Ortsteile Hennickendorf, Herzfelde und Lichtenow. Die Kinder lernen hier von der 1. bis zur 6. Klasse. In der Regel ergibt sich daraus eine Altersspanne von 6 Jahren in der ersten Klasse bis 12 Jahre am Ende der 6. Klasse. Gemäß §2 Abs. 5 StVO sind Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr verpflichtet, die Gehwege bei ihrer Fortbewegung als Radfahrer zu nutzen. Kinder bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr dürfen den Gehweg mitbenutzen.

Für alle Ortsteile gilt, dass auf den stärker befahrenen Straßen mindestens ein Gehweg, wenn auch nicht immer in der besten Qualität und mit einigen Engstellen, existiert, sodass zumindest für die Jüngsten eine Alternative vorhanden ist. Spätestens die älteren Schülerinnen und Schüler dürfen diese reinen Fußwege nicht mehr benutzen. Für sie sind auf den stärker frequentierten Straßen Radwege zwingend notwendig.

Zwischen Lichtenow und Herzfelde als auch zwischen Herzfelde und Hennickendorf existieren sichere und geeignete Radwege entlang der Landes- und Bundesstraßen. Zwischen Lichtenow und Hennickendorf gibt es ebenfalls einen gut ausgebauten, sicheren Radweg. Im innerörtlichen Verkehr zeichnet sich ein anders Bild⁴. Ab den Ortseingängen reißen die Radwege aus Richtung Lichtenow und Herzfelde kommend plötzlich ab. Hier existieren zwar noch Fußwege, allerdings stellen diese spätestens ab dem vollendeten 10. Lebensjahr keine legale Alternative mehr dar.

Innerörtlich existieren aus Richtung Süd (sowohl Südwest als auch Südost) kommend im Ortszentrum Hennickendorf keine Radwege mehr (lediglich Fußwege). Der Weg führt entlang der Landesstraßen L233 (Berliner Straße) und L23 (Friedrichstraße). Insbesondere aus Richtung Herzfelde liegt hier ein Gefährdungspotential vor, da sich die L23 (Friedrichstraße) ab dem Einkaufszentrum selbst in einem schlechten Zustand befindet.

⁴ Auf die Radwege in den Ortsteilen Lichtenow und Herzfelde wird gesondert später im Konzept eingegangen. Herzfelde vergleiche Handlungsschwerpunkt S3, Lichtenow S9.

Auch aus Richtung Nordost (Rehfelde) kommend, existieren lediglich Fuß-, aber keine Radwege entlang der L233 (Bahnhofstraße). Angesichts des hohen Verkehrsaufkommens und der Ablehnung einer Geschwindigkeitsreduzierung durch das zuständige Straßenverkehrsamt liegt hier eine Gefährdung vor.

Berufsbildungsstätte der Handwerkskammer

Für die Berufsbildungsstätte der Handwerkskammer gelten die gleichen Befunde wie für die Grundschule „Am Stienitzsee“, wobei hier auch eine Anbindung an den Regionalbahnhof Herrensee sowie den S- und Regionalbahnhof in Strausberg von ebenfalls wichtiger Bedeutung für die insgesamt 300 Azubis ist. Hinzu kommen 24 Festangestellte sowie temporär 90 Honorarkräfte.

Bildungscampus Rüdersdorf

Der Bildungscampus im Ortsteil Rüdersdorf befindet sich im Wohngebiet Brückenstraße. Direkt nebeneinander liegen hier die Grund- und Oberschule Rüdersdorf mit 760 Kindern und Jugendlichen sowie das Heinitz-Gymnasium Rüdersdorf mit rund 830 Jugendlichen.

Von den insgesamt 1 590 Kindern und Jugendlichen kommen knapp über 900 aus der Gemeinde Rüdersdorf bei Berlin (davon rund 160 aus den Ortsteilen Hennickendorf, Herzfelde und Lichtenow). Nahezu 700 Schülerinnen und Schülern kommen darüber hinaus aus den Umlandgemeinden wie Woltersdorf, Schöneiche bei Berlin, Fredersdorf-Vogelsdorf und Petershagen-Eggersdorf.

Hieraus lässt sich ableiten, dass sowohl innerhalb des Ortsteils Rüdersdorf ein sicheres Radwegenetz für den Schülerverkehr zwingend notwendig ist, als auch die Anbindung an die Ortsteile der Gemeinde aber auch an die Nachbargemeinden einen hohen Stellenwert besitzt.

Schulweg aus den Ortsteilen Hennickendorf, Lichtenow und Herzfelde

Wie im Kapitel zur Grundschule „Am Stienitzsee“ beschrieben, existiert ein guter Radweg ab Ortsausgang Hennickendorf entlang der L23 bis zur Kreuzung B1/5. Hier endet kurz vor dem Ortseingang Herzfelde der Radweg. Es muss die L23 oder der Gehweg bis ins Zentrum von Herzfelde genutzt werden.

Aus Lichtenow kommend führt ein Radweg entlang der B1/5 und später auf der alten B1/5 bis zum Ortseingang Herzfelde. Auch hier endet der Radweg im Bereich des Ortseingangs und es muss bis ins Zentrum von Herzfelde die Hauptstraße genutzt und teilweise gekreuzt

werden. Aufgrund der Ortsumgehung hat sich der Verkehr hier zwar deutlich verringert, allerdings nutzen noch immer viele LKW, insbesondere aus Grünheide/Mark kommend, den Weg über die Hauptstraße zum Gewerbegebiet und zur B 1/5.

Ab Herzfelde Kirche führt der Weg alle Schülerinnen und Schüler aus den Ortsteilen gemeinsam zum Bildungscampus nach Rüdersdorf über ausschließlich relativ stark befahrene kommunale Straßen. Vom Ortskern Herzfelde führt der Schulweg mit dem Fahrrad die Rüdersdorfer Straße mit einem sehr schlechten Gehweg und nach dem Ortsausgang entlang der „Sieben Häuser“ ohne Gehweg bis zum Ortseingang Alt Rüdersdorf, dann die Herzfelder Straße, die Karl-Liebknecht-Straße und Marienstraße zur Brückenstraße - alternativ ab der Karl-Liebknecht-Straße über die Woltersdorfer Straße - zum Bildungscampus in der Brückenstraße.

Schulweg aus Schöneiche bei Berlin

Wer aus Schöneiche bei Berlin mit dem Fahrrad den Weg zur Schule wählt, kommt auf einem Radweg die Schöneicher Landstraße entlang vorbei am Berghof zum Otto-Torell-Platz und von dort weiter über einen gemeinsamen Geh- und Radweg bis zum Landhof. Der Weg zwischen Berghofer Weg bis zum Ortseingang ist nicht als Radweg ausgewiesen.

Nachdem die Straße Landhof überquert ist, geht es über einen Radweg entlang der Straße der Jugend bis zur Einmündung rechts in die Dr.-Wilhelm-Külz-Straße. Hier endet der Radweg und es entsteht eine Gefahrenstelle für Fuß- und Radverkehr. Durch das Ortszentrum geht es ohne Radweg, aber mit Tempozone 30 auf die Peter-Lübkes-Brücke (Rad- und Fußweg) in die Brückenstraße, die einen gemeinsamen Fuß-Radweg aufweist. Auf dem Rückweg entsteht zwischen Heinitzstraße und Otto-Torell-Platz eine Gefahrenstelle, da hier der Radweg in der Straße der Jugend am Abzweig Heinitzstraße plötzlich endet. Danach muss die Fahrbahn zusammen mit dem motorisierten Verkehr auf einer Kopfsteinpflasterstraße mitgenutzt werden. In der Praxis nutzen die meisten, entgegen der StVO, den Gehweg. Um hierhin zu gelangen, müssen die Straßenbahnschienen im Kreuzungsbereich gequert werden.

Schulweg aus Fredersdorf-Vogelsdorf sowie Petershagen/Eggersdorf

Aus Fredersdorf-Vogelsdorf sowie aus Petershagen/Eggersdorf kommend wird die Petershagener Straße bis zum Kreisverkehr und die Altlandsberger Straße (eine Landesstraße ohne Radweg) bis zur Überquerung der B1/B5 auf die Ernst-Thälmann-Straße genutzt. Alternativ kann der Radweg entlang der B1/5 bis zum genannten Kreisverkehr genutzt werden. Ab dem Otto-Torell-Platz wird der gleiche Weg wie aus Schöneiche bei Berlin genutzt.

Schulweg aus Woltersdorf

Die Schülerinnen und Schüler aus Woltersdorf gelangen ohne Fahrradweg auf Woltersdorfer Gemarkung über die Brücke am Stolp in die Puschkinstraße (kein Radweg), biegen rechts in die weniger befahrene Seestraße ab und nutzen diese dann bis zur Peter-Lübkes-Brücke, überqueren diese und die Rudolf- Breitscheid-Straße, um auf dem Radweg der Brückenstraße ins Wohngebiet und letztendlich in das Schulzentrum in der Brückenstraße zu gelangen. Alternativ kann, nach Abschluss der aktuell stattfindenden Bauarbeiten, die Anbindung über die Woltersdorfer Schleuse und dann die Waldstraße genutzt werden. Hier entsteht ein kombinierter Geh- und Radweg entlang des kompletten Straßenneubaus.

Handlungsschwerpunkte Schulwegesicherung

Aus den oben beschriebenen Schulwegen lassen sich Handlungsschwerpunkte für die Schulwegesicherung ableiten, die hier aufgeführt sind. Die Nennung der Reihenfolge stellt dabei keine Priorisierung dar. In Fällen, in denen neue Radwege entlang von Landes- oder Bundesstraßen zu schaffen sind, ist der Radwegebau zu forcieren, wenn eine Ertüchtigung der Straßen durch die Straßenbaulastträger nicht absehbar ist. Dies gilt auch für die anderen Handlungsschwerpunkte mit hoher Priorität.

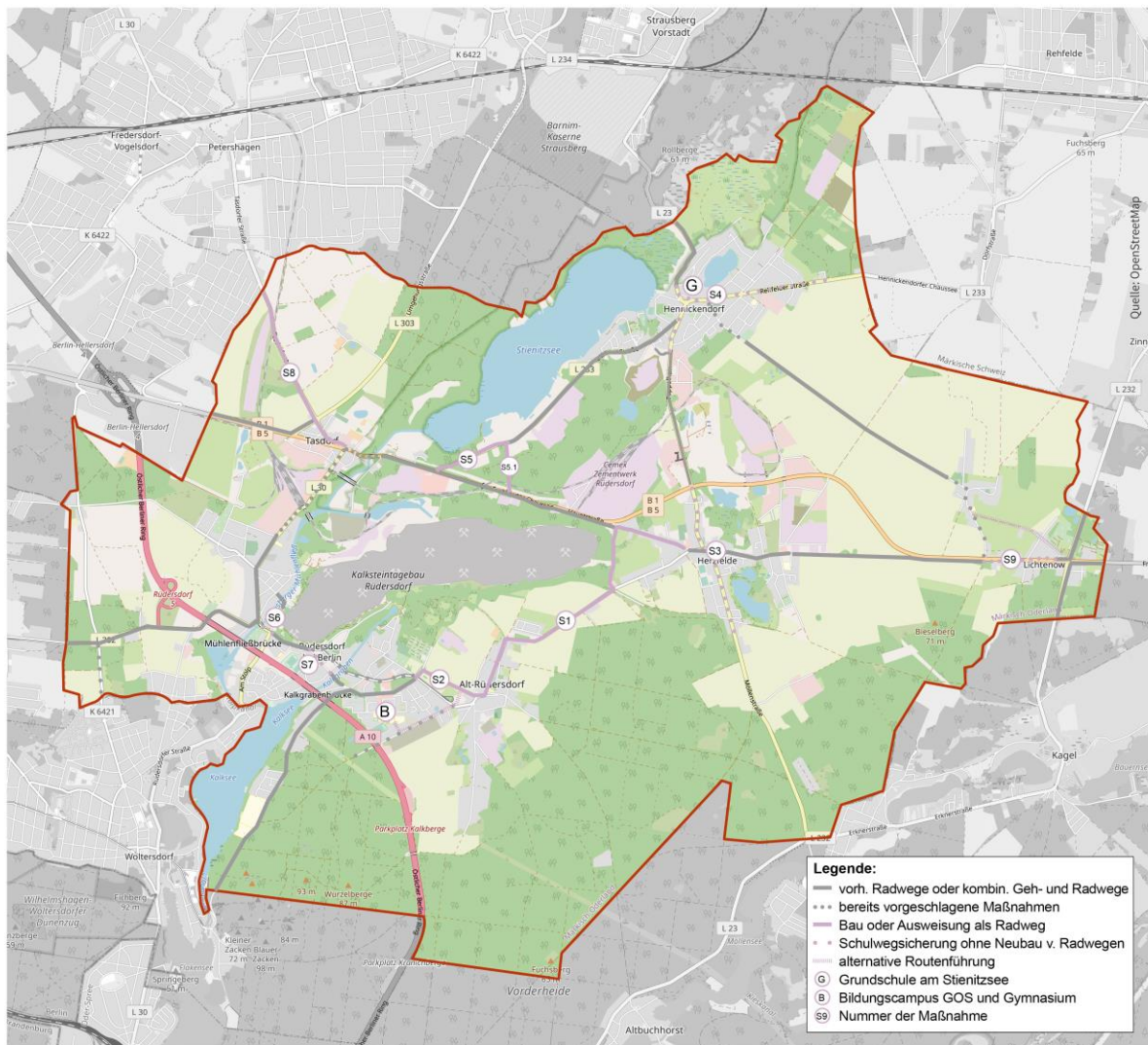


Abbildung 3 - Handlungsschwerpunkte Schulwegesicherung

S1 Radweg zwischen OT Herzfelde und Alt-Rüdersdorf

Für einen sicheren Schulweg per Rad zum Bildungscampus in Rüdersdorf mit seinen weiterführenden Schulen aus den Ortsteilen der Gemeinde ist der Bau eines Radweges zwischen dem Ortsteil Herzfelde und Alt-Rüdersdorf unerlässlich. Zum Zeitpunkt des Verfassens dieses Konzepts (Q2 2023) befindet sich der Radweg bereits in der Planung (1 bis 8 HAOI). Klar ist dabei die Routenführung außerhalb der geschlossenen Ortsteile, die straßenbegleitend erfolgen soll. Ab Ortseingang Rüdersdorf sind verschiedene Varianten in der Prüfung, die mit einem anderen Bauvorhaben (Fernwärmeleitung von CEMEX in Richtung Wohngebiet Brückenstraße) korrespondieren (vgl. Maßnahme S2).

Auch für Herzfelde gilt es, eine Lösung für den innerörtlichen Radverkehr entlang der Rüdersdorfer Straße zu finden (vgl. Maßnahme S3).

S2 Anbindung Schulcampus Rüdersdorf aus Alt-Rüdersdorf

Für die Radwegführung zum Bildungscampus in Rüdersdorf ist bereits die Planungsphase 1 bis 3 HAOI ausgeschrieben. Dieses Vorhaben korrespondiert eng, wie S1 auch, mit dem Bau der Fernwärmeleitung, da hier eine gemeinsame Trassenführung geprüft wird. Ziel sollte es hierbei sein, eine Route zu finden, die auch dem Fahrkomfort dahingehend entgegenkommt, dass keine gefühlten Umwege oder Gegenanstiege entstehen, um die Strecke nicht ihrer Attraktivität zu berauben. Klar muss auch sein, dass der Weg für einen Zweirichtungsverkehr geeignet ist und den Sicherheitsbedürfnissen der Kinder und Jugendlichen entspricht.

S3 Verknüpfung der in Herzfelde ankommenden Radwege

Die guten Radwegeverbindungen zwischen den Ortsteilen Hennickendorf und Lichtenow enden jeweils an den Ortseingängen von Herzfelde. Der Bau eines Radweges zum Schulcampus nach Rüdersdorf ist ab dem Ortsausgang Herzfelde nach Alt-Rüdersdorf geplant (vgl. S1). Ziel muss eine sichere Führung des Radverkehrs sowohl entlang der Strausberger Straße und der Möllenstraße entlang der L23 sowie der Hauptstraße sein, sodass ein Lückenschluss zwischen den bestehenden Radwegen und dem bald entstehenden Radweg (S1) erfolgt. Aufgrund der bereits existierenden Straßenkörper und der vorhandenen Grundstücksgrenzen und der Bebauung entlang der Rüdersdorfer Straße ist eine Trassenführung entlang der Werksstraße und über die Hauptstraße zu favorisieren. Für den Bereich der Hauptstraße sind voraussichtlich Schutzstreifen sowie eine vorgeschriebene Geschwindigkeitsreduzierung ohne baulichen Aufwand am einfachsten zu realisieren⁵. Für den Bereich entlang der L23 sind umfassendere Maßnahmen zu erwarten und zu prüfen. Im Bereich der Möllenstraße sollte der vorhandene Gehweg ertüchtigt und für den Radverkehr zugelassen werden.

S4 Schulwegesicherung zur Grundschule „Am Stienitzsee“ innerhalb der Ortslage

Innerhalb der geschlossenen Ortschaft reißt der Radweg aus Richtung Herzfelde kommend am Ortseingang Hennickendorf ab. Durch den neu geschaffenen Verbindungsweg ergibt sich eine nutzbare Alternative entlang der Berliner Straße bis zur Kreuzung mit der Friedrichstraße. In diesem Bereich ist die Nutzung des Gehweges für Fahrradfahrer erlaubt, wenngleich der Weg für eine Doppelnutzung in beide Richtungen zu schmal ist. Eine sichere Querung der Berliner Straße muss in diesem Fall noch etabliert werden. Es wird jedoch bezweifelt, dass in der realen Praxis, insbesondere auf dem Rückweg in Richtung Herzfelde, der Umweg über die Berliner Straße genommen wird. Aus diesem Grund ist eine Schaffung der Querung über die

⁵ Vergleiche auch [Vorschläge für Fahrradstraßen](#)

ehemalige Bahn ebenso zu forcieren, wie die Ertüchtigung des Fußweges und der Legalisierung der Nutzung des Radweges für den Radverkehr. Ergänzend ist für den gesamten Bereich entlang der Landesstraße eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30km/h zur Schulwegesicherung zu beantragen. Eine Schaffung eines Schutzstreifens ist denkbar, obliegt jedoch der Genehmigung des Straßenverkehrsamtes und des Landesbetriebs Straßenwesen, die als wenig realistisch eingeschätzt werden.

Ab der Kreuzung Berliner Straße bis zur Schule in der Bahnhofstraße existiert kein Radweg. Einfachste Maßnahme scheint es hier, die Nutzung des Fußweges zu legalisieren und gleichzeitig eine Geschwindigkeitsreduzierung für den Verkehr auf der L23 zu erwirken. Auch die Schaffung eines Schutzstreifens auf der Fahrbahn wäre denkbar.

Aus Richtung Rehfelde kommend existiert zwar ab Karl-Liebknecht-Straße ein Gehweg, eine Nutzung für Fahrräder ist jedoch nicht erlaubt. Praktikabelste Maßnahme scheint auch hier, die Nutzung des Fußweges zu legalisieren und gleichzeitig eine Geschwindigkeitsreduzierung für den Verkehr auf der L23 zu erwirken. Auch die Schaffung eines Schutzstreifens auf der Fahrbahn wäre denkbar. Aufgrund der hohen Verkehrsbelegung der Landesstraßen sind hier zwingend Maßnahmen erforderlich.

S5 Lückenschluss Radweg Berliner Straße OT Hennickendorf

Für die frisch erschlossenen Baugebiete am südwestlichen Rand des Ortsteils wird der Schulweg zu den weiterführenden Schulen über die B1/5 führen. Ab dem Abzweig zu den Baugebieten Am Tonloch und Zum Rehsprung reißt gegenwärtig der aus dem Ortszentrum kommende Gehweg ab und es existiert eine Lücke bis zur B1/5. Diese gilt es, im Rahmen der Sanierung der L233 durch den Landesbetrieb Straßenwesen zu füllen und die Radwege mit der der B1/5 zu verbinden und eine sichere Querung zu ermöglichen. Weiterhin ist im Kreuzungsbereich B1/5 eine Querungshilfe zu installieren, eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h zu beantragen und ein Hinweis auf querenden Radverkehr an der Zufahrt zum Baustoffhandel zu installieren.

S5.1 Lückenschluss Radweg Berliner Straße OT Hennickendorf über Schwarzen Weg

Wie in S5 beschrieben, obliegt es dem Landesbetrieb Straßenwesen, den Lückenschluss zwischen dem vorhandenen Radweg in der Berliner Straße und der B1/5 zu realisieren. Nach Aussage des Landesbetriebs Straßenwesen beginnt die Planung zum Bau des Weges jedoch erst nach der Sanierung der dortigen Landesstraße. Um eine kurzfristige Alternative und einen sicheren Weg zu schaffen, soll der Schwarze Weg ertüchtigt (nicht grundhaft ausgebaut) werden, sodass ein sicherer Radweg entsteht. Auch bei dieser Maßnahme bleibt die

gefährliche Querung der B1/5 bestehen. Weiterhin gilt es, eine durch Drängelgitter abgesicherte Industriebahn zu queren, jedoch ist die Maßnahme trotzdem zu begrüßen, da eine ungesicherte Strecke entlang der Landesstraße von ca. 850 m beseitigt wird.

S6 Lückenschluss Otto-Torell-Platz – Straße der Jugend

Aus dem Ortszentrum kommend existiert eine Radwegelücke zwischen Straße der Jugend/Ecke Heinitzstraße und dem Otto-Torell-Platz. Diese gilt es zu schließen und gleichsam eine sichere Querung der Straßenbahnschienen zu ermöglichen, wenn der Gehweg auch für Fahrradfahrer mit genutzt werden soll. Denkbar ist bis zu mit dem Landesbetrieb abgestimmten umfassenden baulichen Maßnahmen die Legalisierung der Nutzung der Gehwege oder/und ein Sicherheitsstreifen auf der Fahrbahn.

S7 Dr.-Wilhelm-Külz-Straße

An der Ecke Straße der Jugend und Dr.-Wilhelm-Külz-Straße endet der Radweg und mündet, folgt man dem Weg zur Schule, gefährlich auf dem viel genutzten Fußweg am Marktplatz. Der Schulweg führt über die Dr.-Wilhelm-Külz-Straße weiter in Richtung Peter-Lübkes-Brücke. Zwei weitere Gefahrenpunkte ergeben sich an den Kreuzungen mit der Puschkinstraße und der See- bzw. Schulstraße. Im Zentrum herrscht viel Verkehr, Fußgänger kreuzen auf dem Weg zum Markt, eine Bushaltestelle liegt auf dem genutzten Weg, ohne, dass Schutzstreifen oder Temporeduzierungen vorherrschen. Im Bereich des Marktes wäre eine Ausweitung der im Ortszentrum vorhandenen Tempozone 30 sinnstiftend. Zu prüfen wäre auch, ob sogar eine weitere Temporeduzierung möglich ist.

In Fortsetzung des Weges kreuzt der Schulweg dann die See- bzw. Schulstraße in einer Gefällestrecke bevor er auf die Peter-Lübkes-Brücke mündet. Die bestehende Gefahrenstelle in beiden Fahrtrichtungen der Radfahrer an dieser Kreuzung gilt es zwingend schnell durch geeignete Maßnahmen abzumildern.

S8 Petershagener Straße bis Ernst-Thälmann-Straße in Tasdorf

Aus Petershagen/Eggersdorf und Fredersdorf-Vogelsdorf besuchen über 250 Schülerinnen und Schüler den Bildungscampus in der Brückenstraße. In Abstimmung mit Petershagen/Eggersdorf ist hier ein Radweg entlang der Landesstraße L30 (Petershagener Straße und Altlandsberger Straße) bis zur Einbindung in die Ernst-Thälmann-Straße gegenüber dem Straßenbaulastträger zu priorisieren und innerhalb der geschlossenen Ortschaften auch gemeindlich mit zu planen.

S9 Lückenschluss Lichtenow

An den Ortsteil Lichtenow führen ähnlich wie in Herzfelde Radwege bis kurz hinter die Ortsgrenzen. Ein durchgängiger Radweg entlang der stark befahrenen B1/5 existiert nur in Richtung Osten. In Richtung Westen reißt der Radweg auf Höhe des Fließweges ab. Aufgrund des weiter zunehmenden Verkehrs auf der Ost-West Tangente ist eine sichere Verbindung der bestehenden Radwege zwingend zu schaffen. Ein Neubau des Radweges auf der nördlichen Fahrbahnseite wird kurzfristig schwer zu realisieren sein. In einer ersten Maßnahme ist daher die Nutzung der vorhandenen Wege für beide Fahrtrichtungen zu legalisieren. Ergänzend ist auch eine Wegeführung über die ruhigeren Nebenstraßen des Ortes denkbar und müsste entsprechend ausgewiesen und die Wege entsprechend ertüchtigt werden.

Arbeitswege

Bei der Frage der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes per Rad ist der Blick auf die großen Gewerbegebiete bzw. die großen Arbeitgeber in der Gemeinde zu richten. Viele andere Standorte sind, bei einem gut ausgebauten Radwegenetz, auch über die im vorherigen Kapitel priorisierten Schulwege zu erreichen, da diese meist an den Hauptachsen der Gemeinde verlaufen.

Zu den Standorten mit einer Vielzahl an Beschäftigten zählen nach Größe geordnet:

1. Immanuel-Klinik sowie die Klinik am See mit rund 1 100 Angestellten,
2. Industriegebiet Herzfelde rund um die CEMEX Deutschland AG mit weiteren Unternehmen mit rund 1 000 Angestellten,
3. Gewerbegebiet Tasdorf mit rund 700 Angestellten,
4. Postfrachtzentrum mit rund 600 Angestellten,
5. Gewerbegebiet Herzfelde mit über 400 Angestellten,
6. Gewerbegebiet am Pappelhain in Hennickendorf mit rund 150 Angestellten,
7. Gewerbegebiet in der Berliner Straße im OT Hennickendorf mit rund 150 Angestellte.

Handlungsschwerpunkte Arbeitswege

Mit Blick auf die hier beschriebenen Punkte mit einer besonders großen Anzahl an Beschäftigten ist festzustellen, dass diese meist an bereits existierenden Radwegen liegen. Lückenschlüsse sind, wenn notwendig, in dem Fall zumeist über die Maßnahmen zur Schulwegesicherung bereits abgesichert.

Aufgrund der Anzahl der Einpendler zu den Arbeitsstätten, sind hier vielmehr geeignete Kombinationen und Anbindungen an den Bus und Bahn (ÖPNV) zu prüfen.

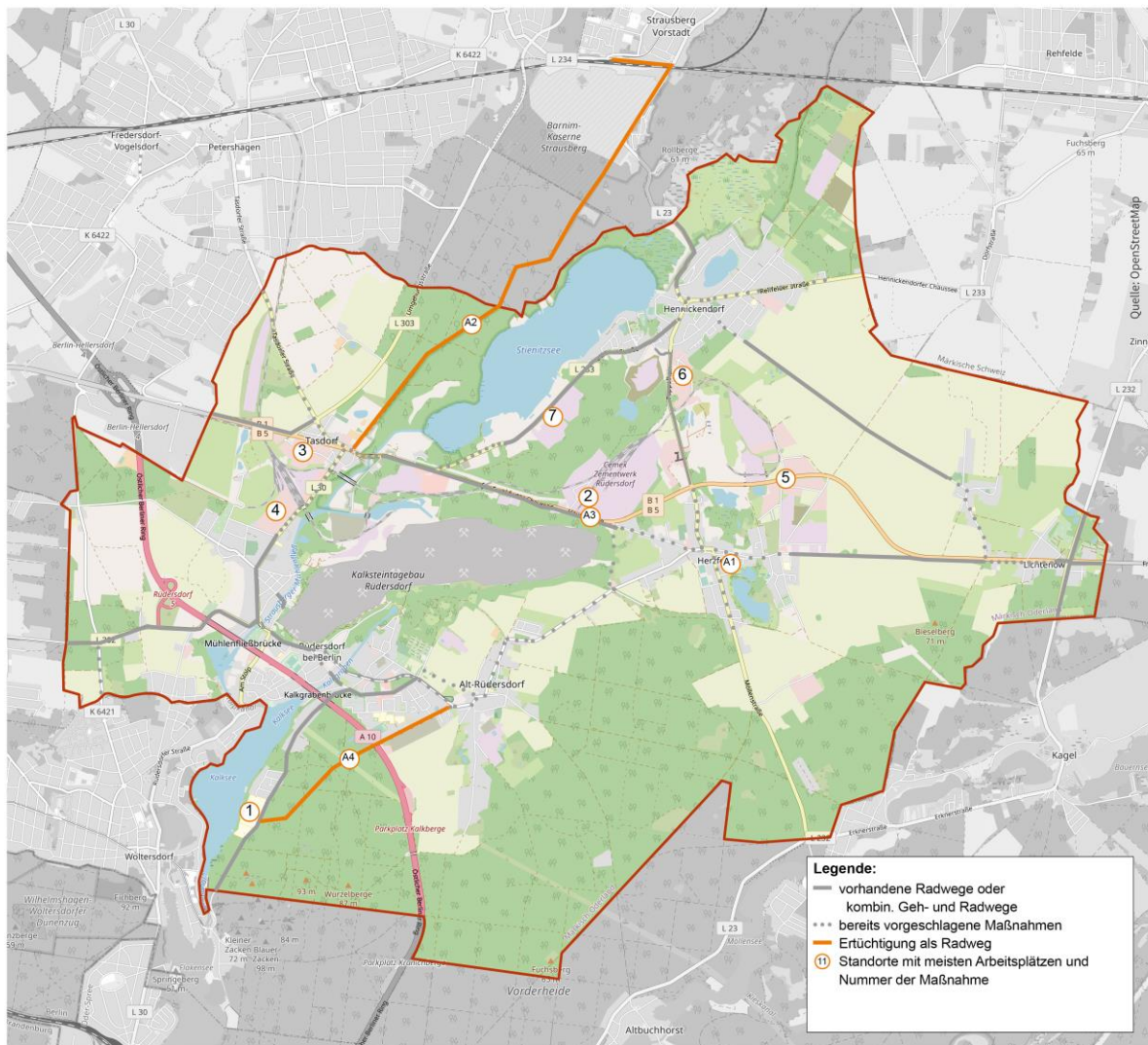


Abbildung 4 - Handlungsschwerpunkte Arbeitsweg

A1 Nutzung des Fahrrades für die letzte Meile

Insgesamt verfügt die Gemeinde Rüdersdorf bei Berlin über ein recht breit gefächertes Angebot an ÖPNV. Je nach Ortsteil variiert hier die Taktdichte. Mit Blick auf die Arbeitswege lässt sich feststellen, dass insbesondere das Industriegebiet in Herzfelde sowie das Gewerbegebiet in Herzfelde über keine direkte und regelmäßige Anbindung an den ÖPNV verfügt. Gleichwohl wird der Ortsteil über die PlusBuslinie 950 in den Kernzeiten mit einem 30 Minuten-Takt zwischen den S- und Regionalbahnhöfen Strausberg und Erkner bedient.

Es scheint an dieser Stelle sinnvoll, die Nutzung von Fahrrädern für die sogenannte letzte Meile möglich zu machen. Denkbar wären dazu einerseits Fahrradboxen zur sicheren Aufbewahrung des eigenen Fahrrades oder Fahrrad-Ausleihstationen. Letztere könnten insbesondere bei Standorten mit Mehrschichtsystemen einen besonderen Gewinn darstellen, darüber hinaus aber auch am Wochenende von Touristen genutzt werden.

A2 Anbindung Tasdorf an Bahnhof Strausberg

Der S- und Regionalbahnhof Strausberg liegt auf direktem Weg nur ca. 6 km vom Gewerbegebiet Tasdorf und dem Postfrachtzentrum entfernt. Über die Schaffung einer direkten Verbindung bzw. Ertüchtigung des bereits vorhandenen Weges kann hier eine attraktive Anbindung an den ÖPNV geschaffen werden. Aufgrund der hohen Taktdichte und der großen Betriebszeiten stellt diese Verbindung eine echte Alternative dar.

A3 Querungshilfe zum Industriegebiet Herzfelde

Das Industriegebiet Herzfelde ist entlang der B1/5 mit einem Radweg angeschlossen. Aufgrund der Zufahrtssituation zum Gewerbegebiet sowie der hohen Verkehrsdichte auf der B1/5 ist eine Querungshilfe vom Radweg zum Industriegebiet eine sinnvolle Ergänzung, um mehr Sicherheit und somit auch eine höhere Attraktivität zu erreichen.

A4 Anbindung der Kliniken an Alt Rüdersdorf

Die Immanuel-Klinik Rüdersdorf sowie die Klinik am See bilden den Arbeitsstandort mit den meisten Angestellten in der Gemeinde. Über den aktuell laufenden Ausbau der Waldstraße besteht eine gute Anbindung an das Ortszentrum Rüdersdorf sowie nach Woltersdorf. Kommt man jedoch aus den anderen Ortsteilen, muss man ab Alt Rüdersdorf erst bergab in Richtung Ortszentrum fahren, um sodann wieder bergauf in Richtung Kliniken. Über die Woltersdorfer Straße besteht durch den Wald eine prädestinierte Strecke, die als Radweg ausgewiesen werden kann und so eine direkte Anbindung ohne Umwege an beide Kliniken schafft. Insbesondere im Wald soll kein grundhafter Ausbau erfolgen, sondern lediglich der vorhandene Weg ertüchtigt und ausgewiesen werden.

Radwege im Zusammenhang mit Versorgung, Gesundheitswesen und Dienstleistungen

Die Gemeinde Rüdersdorf bei Berlin verfügt über eine Vielzahl von Versorgungseinrichtungen, Einrichtungen des Gesundheitswesens sowie verschiedenste Dienstleister aller Gewerbe. Mit der Umsetzung der Maßnahmen aus der Schulwegesicherung sind bereits viele Standorte gut und sicher zu erreichen.

Handlungsschwerpunkte Versorgung, Gesundheitswesen und Dienstleistungen

Die Übersicht der vorhandenen Standorte zeigt, dass diese sich in aller Regel in den Zentren der Ortsteile befinden bzw. an vorhandenen Haupttrassen. Mit Blick auf die bereits vorgeschlagenen Maßnahmen werden hier keine gesonderten Maßnahmen für einen Ausbau von Wegen vorgeschlagen. Vielmehr gilt es, rund um die Einrichtungen in enger Abstimmung mit den Anbietern der Dienstleister für ausreichend Abstellmöglichkeiten und gegebenenfalls Querungshilfen für Fahrräder zu sorgen.

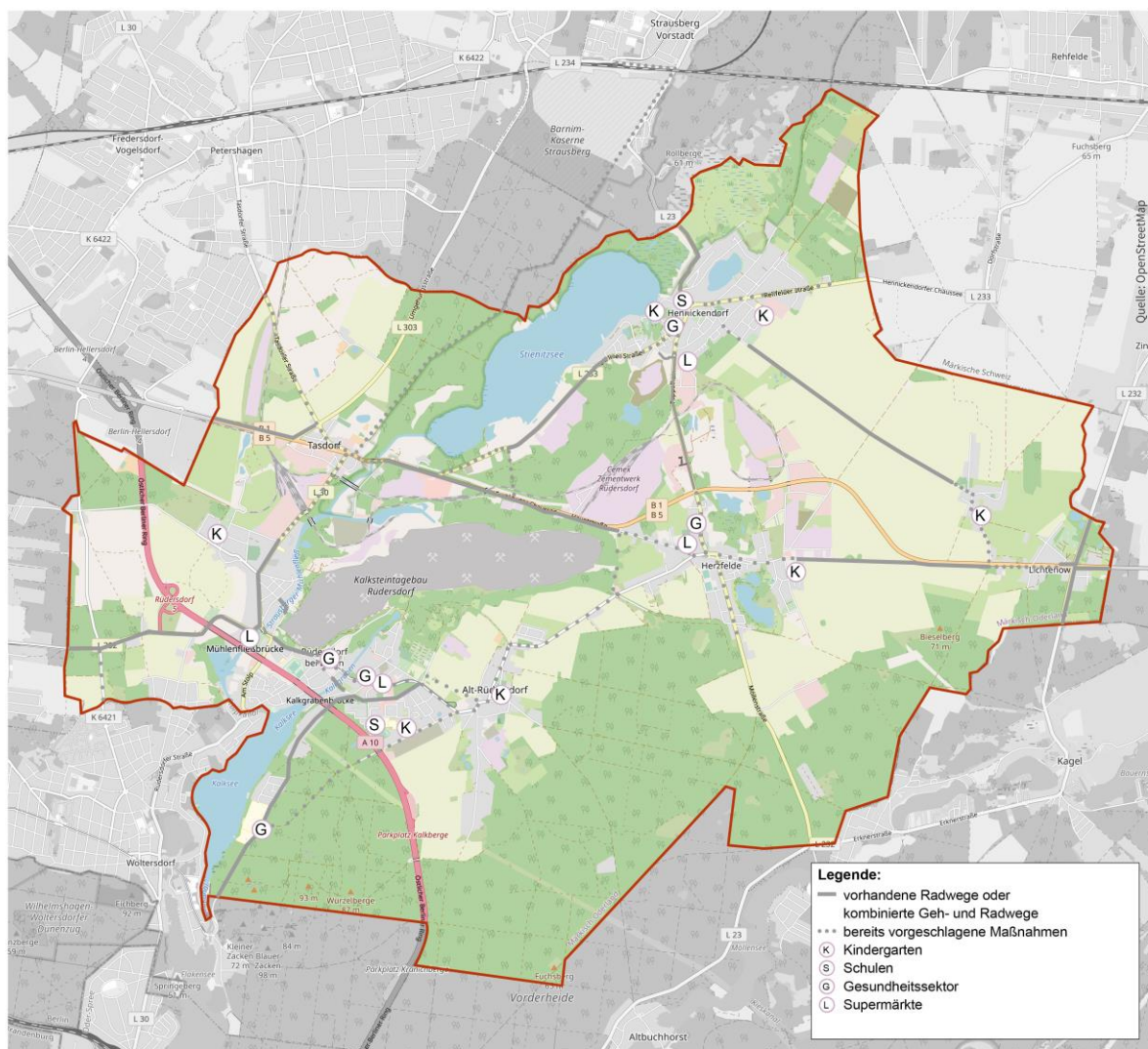


Abbildung 5 - Übersicht Versorgung, Gesundheitswesen und Dienstleistungen

Verbindung zu Bus und Bahn (ÖPNV)

Gerade bei längeren Strecken, aber auch zur Absolvierung der ersten oder letzten Meile, stellen die Kombination von Radverkehr und ÖPNV eine sinnstiftende Symbiose dar. Hierzu sind nicht nur gute und sichere Verbindungen zu den Haltestellen erforderlich. Auch diebstahlhemmende sowie idealerweise auch witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen sind Bestandteil eines überzeugenden Gesamtkonzeptes.

In der Regel sind die Zuwegung zu den Haltestellen über die oben beschriebenen Maßnahmen bereits abgearbeitet, bzw. erfolgt der Weg zur Haltestelle über solche Nebenstraßen, die einen gesonderten Radweg als überflüssig erscheinen lassen. Vielmehr wird hier der Fokus darauf gelegt zu prüfen, wo es weiterer Fahrradabstellanlagen bedarf. Sollten in der Zuwegung Maßnahmen erforderlich sein, werden diese ebenfalls aufgeführt.

Tram 88

Die Straßenbahnlinie 88 verbindet die Gemeinden Rüdersdorf bei Berlin über Schöneiche bei Berlin mit dem S-Bahnhof Friedrichshagen in Berlin. Von den frühen Morgenstunden bis in die späten Abendstunden verbindet die Straßenbahn den Ortsteil Rüdersdorf im 20 Minutentakt mit der Hauptstadt. In den Randzeiten und am Wochenende herrscht noch immer ein 30 Minutentakt.

Bus

Vier Buslinien verbinden Rüdersdorf und die Ortsteile untereinander und mit den umliegenden Gemeinden und S-Bahnstationen. Zwei der Buslinien bedienen das Zentrum der Gemeinde: die von der Busverkehr mobus Märkisch-Oderland Bus GmbH betriebenen Linien 950 (S Strausberg Bf <> Hennickendorf <> Herzfelde <> Alt Rüdersdorf <> Rüdersdorf <> S Erkner Bf/ZOB) und 951 (S Fredersdorf Bf <> Tasdorf <> Rüdersdorf, Krankenhaus). Die Linie 950 verkehrt als sogenannte Plus-Bus-Linie werktags im Stundentakt, im Berufsverkehr halbstündlich.

Die Linien 418 (Erkner <> Woltersdorf <> Rüdersdorf Krankenhaus <> Rüdersdorf Brückenstraße) sowie 429 (Erkner <> Kagel <> Lichtenow <> Herzfelde > Hennickendorf) werden von der Busverkehr Oder-Spree GmbH betrieben und schließen das südliche und östliche Gemeindegebiet an die umliegenden Gemeinden an. Die Linie 418 verkehrt im Berufsverkehr halbstündlich oder stündlich, in den Nebenverkehrszeiten unregelmäßig. Vier Buspaare schließen zu Schulbeginn und Schulschluss die Brückenstraße an. Die Linie 429 fährt außerhalb des Berufsverkehrs nur spärlich.

S- und Regionalbahn

Die Gemeinde Rüdersdorf bei Berlin verfügt in keinem der Ortsteile über eine direkte Anbindung an eine S- oder Regionalbahn. Gleichwohl befindet sich der Bahnhof Strausberg

(S- und Regionalbahn) nur rund 3 km vom Ortszentrum Hennickendorf entfernt. Den Marktplatz Rüdersdorf wiederum trennen nur 6 km vom S- und Regionalbahnhof in Erkner. Das Ortszentrum Hennickendorf bzw. der Bildungscampus der Handwerkskammer sind darüber hinaus nur rund 4,5 km vom Regionalbahnhof Herrensee entfernt.

Nach Abschluss der Sanierung der Brücke über den Stolpkanal und der Sanierung der Landesstraße 30 auf dem Gebiet der Gemeinde Woltersdorf besteht ab der Gemeindegrenze weitestgehend eine sichere Radwegeverbindung zum Bahnhof nach Erkner. Der Anschluss an diesen Weg innerhalb der Gemeinde Rüdersdorf bei Berlin über die Straße Am Stolp oder den Berghofer Weg existiert bisher nicht.

In Hennickendorf besteht entlang der Landesstraße 23 ab dem Abzweig Stienitzstraße bis zum Ortseingang Torfhaus (Stadt Strausberg) eine sichere Radwegeverbindung in Richtung Bahnhof Strausberg. Ab der Ortslage Torfhaus wird dieser Weg jedoch auf rund 1 km auf einer kurvenreichen Gefällestrecke unterbrochen, weswegen der Weg nicht uneingeschränkt verkehrssicher ist.

Keine Radwegeverbindung, abgesehen von unbefestigten, sandigen Feldwegen, besteht zum Bahnhof Herrensee.

Handlungsschwerpunkte ÖPNV

Die meisten Haltestellen für Bus und Bahn sind bereits durch bestehende Radwege oder die in den vorangegangenen Kapiteln ausgewiesenen notwendigen neu zu schaffenden Wege hinreichend erschlossen. Ausnahmen hiervon werden als gesonderte Maßnahme aufgeführt. Darüber hinaus gilt es, die Haltestellen für den Radverkehr weiter attraktiv zu gestalten. Die Anbindung des Bahnhofs Strausberg an Tasdorf ist bereits als Maßnahme A2 beschrieben.

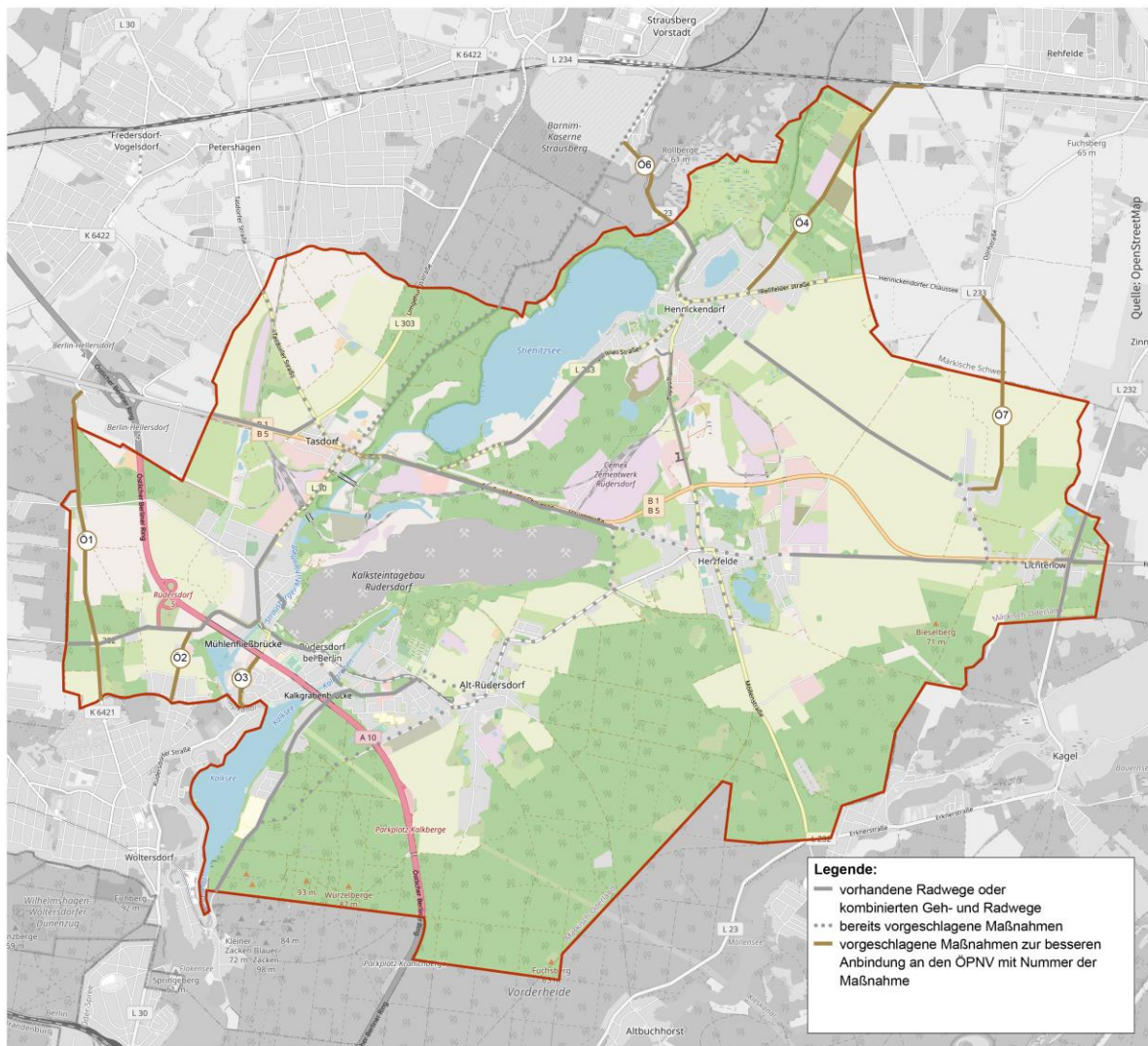


Abbildung 6 - Handlungsschwerpunkte ÖPNV

Ö1 Anbindung Grüne Linde

Die Siedlung Grüne Linde liegt an der einzigen Kreisstraße der gesamten Gemeinde. Sie verbindet das Multicenter Vogelsdorf und die Gemeinde Woltersdorf. Über diese Straße existiert auch eine Anbindung an die Tram 88 sowie die Radwegeverbindung zwischen Schöneiche und Rüdersdorf. Aufgrund der hohen Verkehrsdichte auf der Straße, die zusätzlich in Richtung Woltersdorf keiner Geschwindigkeitsreduzierung unterliegt, ist hier der Bau eines Radweges durch den Landkreis Märkisch-Oderland dringend zu forcieren. Hierzu gab es bereits im Jahr 2021 ein gemeinsames Schreiben der Bürgermeisterinnen und Bürgermeister der Gemeinden Woltersdorf, Friedersdorf-Vogelsdorf, Schöneiche bei Berlin sowie Rüdersdorf bei Berlin an die Landräte von Märkisch-Oderland und Oder-Spree. In der Bedarfsermittlung der Straßenunterhaltung durch den Landkreis Märkisch-Oderland für den Zeitraum 2021 bis

2030⁶ ist der Bau des Radweges für die Jahre 2029/2030 vorgesehen. Bis zur Realisierung ist als Sofortmaßnahme eine Geschwindigkeitsreduzierung zu beantragen und ein schnellerer Baubeginn zu fordern.

Ö2 Anbindung Berghofer Weg

Beim Berghofer Weg handelt es sich um eine Gemeindestraße, welche zur Hälfte auf dem Gebiet der Gemeinde Rüdersdorf bei Berlin sowie der angrenzenden Gemeinde Woltersdorf verläuft. Zum Zeitpunkt der Erstellung des Konzeptes existiert am Berghofer Weg eine Bushaltestelle der Linie 950 aufgrund der Umleitung des Busses wegen der Sperrung der Brücke über den Stolpkanal. Vor den Bauarbeiten existierte keine ÖPNV - Haltestelle auf der insgesamt rund 1,5 km langen Straße. An beiden Enden existiert jedoch regulär eine Anbindung an den ÖPNV. Die Tram 88 verkehrt am nördlichen Ende der Straße, der Bus 950 hält am südlichen Ende der Straße.

Aufgrund der hohen Verkehrsbelegung der Straße (auch aufgrund der direkten Nähe zur Autobahnabfahrt) ist hier der Bau eines zumindest kombinierten Geh-Radweges geboten, um den Bewohnern der angrenzenden Siedlungen eine sichere Anbindung an den ÖPNV zu ermöglichen.

Ö3 Anbindung Landhof/Am Stolp

Am Landhof sowie Am Stolp befindet sich die Landesstraße 30 in einem sehr schlechten Zustand. Als Landesstraße kommt der Straße auch eine erhebliche Bedeutung für den überregionalen Verkehr zu und weist eine entsprechende Verkehrsbelastung auf. Sowohl für die bereits beschriebene Anbindung an den Bahnhof Erkner als auch zur Haltestelle Museumspark existiert weder ein durchgehender Geh- noch ein Radweg. Zum sicheren Erreichen der Haltestellen ist hier der Bau eines entsprechenden Radweges geboten, wengleich es sinnvoll erscheint, die Maßnahme mit der grundhaften Sanierung der L30 zu verbinden. Solange diese nicht absehbar ist, sind kurzfristige Maßnahmen wie die Schaffung von Schutzstreifen oder eine Temporeduzierung ins Auge zu fassen.

Ö4 Anbindung Herrensee

Sowohl für die Anbindung der Handwerkskammer Hennickendorf als auch aus touristischer Sicht scheint es zielführend, die Anbindung des Regionalbahnhofs in Herrensee zu betrachten. Zudem würde eine sichere Anbindung an den Regionalverkehr für viele Anwohner im

⁶ Vorlage 2021/KT/335 <https://www.ratsinfo-online.net/landkreis-mol-bi/vo020.asp?VOLFDNR=1578>

nordöstlichen Teil des Ortsteils eine gute Alternative darstellen. Aktuell existieren zwar naturbelassene Wald- und Feldwege zwischen dem Ortsteil Hennickendorf und Herrensee. Zum zügigen und sicheren Pendeln sind die Wege jedoch nicht geeignet. Die Fahrt entlang der Landesstraße 233 ist aufgrund des Zustandes und der Verkehrsdichte per Fahrrad ebenfalls nicht zu empfehlen. Aufgrund der Bedeutung des Weges ist hier kein Ausbau als Fahrradstraße, wohl aber eine sinnvolle Ertüchtigung der Strecke in Absprache mit den ebenfalls betroffenen Kommunen zu prüfen.

Ö5 Haltestellen

In der Verbindung zwischen ÖPNV und Fahrrad hat es bei den Haltestellen oberste Priorität, ausreichend sichere und bequeme Abstellmöglichkeiten zu schaffen.

Ein System mit Abstellboxen muss einfach, praktikabel und flexibel sein. Gerade mit Blick auf tägliche Pendler und die damit verbunden eher kürzeren Strecken ist der Ausbau einer Ladeinfrastruktur nicht notwendig.

Mit Blick auf den gerade durch eBikes zunehmenden Wert der Fahrräder sind abschließbare Fahrradboxen als sinnvolle, wenngleich platzintensive Variante zu prüfen. Ziel muss es sein, alle Haltestellen mit ausreichend Abstellmöglichkeiten auszustatten. Vorzug wird hier Fahrradbügel gegeben. Perspektivisch sind an vielen Haltestellen vorhandene klassische Fahrradständer durch sichere Bügel zu ersetzen. An diesen können auch ergänzend eScooter abgestellt werden. Die Entfernung zwischen Haltestelle und Abstellmöglichkeit sollte 50 m nicht überschreiten. Es ist davon auszugehen, dass jeder Meter Entfernung mehr die Motivation sinken lässt, die vorgesehene Fahrradabstellanlagen zu nutzen.

Ö6 Anbindung S Strausberg

Der Radweg von Hennickendorf zum Bahnhof nach Strausberg endet abrupt am Ortseingang Torfhaus, welcher zur Stadt Strausberg gehört. Auf der ansteigenden und kurvigen Strecke bis zur Hennickendorfer Chaussee besteht ein erhebliches Gefahrenpotential für Radfahrende. Hier ist in Abstimmung und Kooperation mit der Stadt Strausberg der Bau eines Radweges abzustimmen, da von dem Bau, wenngleich auf Strausberger Territorium, zuerst Menschen aus dem Ortsteil Hennickendorf profitieren dürften.

Ö7 Anbindung Lichtenow an Herrensee

Insbesondere aus dem Bereich Lichtenow Dorf ist der Regionalbahnhof Herrensee über einen noch kürzeren Weg zu erreichen als der Bahnhof Rehfelde. Hier sind die vorhandenen Wege so zu ertüchtigen, dass der rund 2,3 km lange Weg bis nach Rehfelde-Dorf mit dem Rad gut zu benutzen ist.

Touristische Radwege

Die Gemeinde Rüdersdorf bei Berlin ist an vier teilweise überregionalen, touristischen Radwegen angebunden, die mindestens einen Ortsteil tangieren:

- [Rundtour Gartennachbarn](#) durch die Ortsteile Rüdersdorf und Hennickendorf⁷;
- [Regionalparkroute](#) durch die Ortsteile Hennickendorf und Rüdersdorf;
- [Rund um Berlin](#) durch die Ortsteile Hennickendorf und Rüdersdorf;
- [Europaradweg 1](#) durch den Ortsteil Lichtenow.

Hierbei fällt auf, dass teilweise keine konsequente Beschilderung der touristischen Radrouten innerhalb der Gemeinde vorhanden ist. Ebenso fehlt es mancherorts an Hinweisen von Zubringerschildern, die auf eine nahe Radroute verweisen. In Zeiten, in denen digitale Navigation auch im Bereich des touristischen Radverkehrs die Überhand gewinnt, ist dieser Fakt sicherlich keine zwingende Bedingung, gleichwohl aber ein erstrebenswerter Zusatz.

Ungeachtet der vorhandenen touristischen Radwege, die die Gemeinde tangieren, gibt es in den Ortsteilen sogenannte Points of Interest (POI), die sowohl in den einschlägigen Tourismusportalen benannt und für Tagesausflüge interessant sind. Wie in vorangegangenen Kapiteln bereits beschrieben, steigt auch hier die Chance, dass die POIs mit dem Fahrrad angefahren werden, wenn sie einerseits gut und sicher per Rad zu erreichen sind und andererseits vor Ort auch ausreichend Infrastruktur vorhanden ist, um die Fahrräder sicher abzustellen. Zusatzangebote wie Bike-Reparatursäulen können an ausgewählten Standorten eine sinnvolle Ergänzung darstellen. Nach Rückmeldung von lokalen Anbietern werden aufgrund der gestiegenen Reichweite Ladeangebote für eBikes gegenwärtig nicht angenommen und daher der Aufbau einer Ladeinfrastruktur für eBikes nicht empfohlen.

Alle POI der Gemeinde Rüdersdorf bei Berlin liegen dabei an Radwegen oder sind nur wenige hundert Meter vom eigentlichen Radweg entfernt, sodass keine gesonderte Erschließung per Radweg notwendig ist. Deutlich schlechter sieht es bei den Abstellmöglichkeiten und sonstiger Radinfrastruktur aus.

⁷ Die Ortsteile sind in der Reihenfolge genannt, in der sie auf den Radrouten vorkommen.

Tabelle 1 - Übersicht der POI

	POI	Ortsteil	Radweg vorhanden	Sonstiges
1	Museumspark Rüdersdorf	Rüdersdorf	an Radroute; kurze Entfernung zum Radweg	Wenige Abstellmöglichkeiten, keine sonstige Radinfrastuktur
2	Strandbad Stienitzsee	Hennickendorf	ja	Abstellanlage vorhanden, ausbaufähig, keine sonstige Radinfrastuktur
3	Wachtelturm	Hennickendorf	an Radroute; kurze Entfernung zum Radweg	Keine Abstellanlage; keine sonstige Radinfrastuktur
4	Ziegeleiofen	Lichtenow	ja	Keine Abstellanlage; keine sonstige Radinfrastuktur

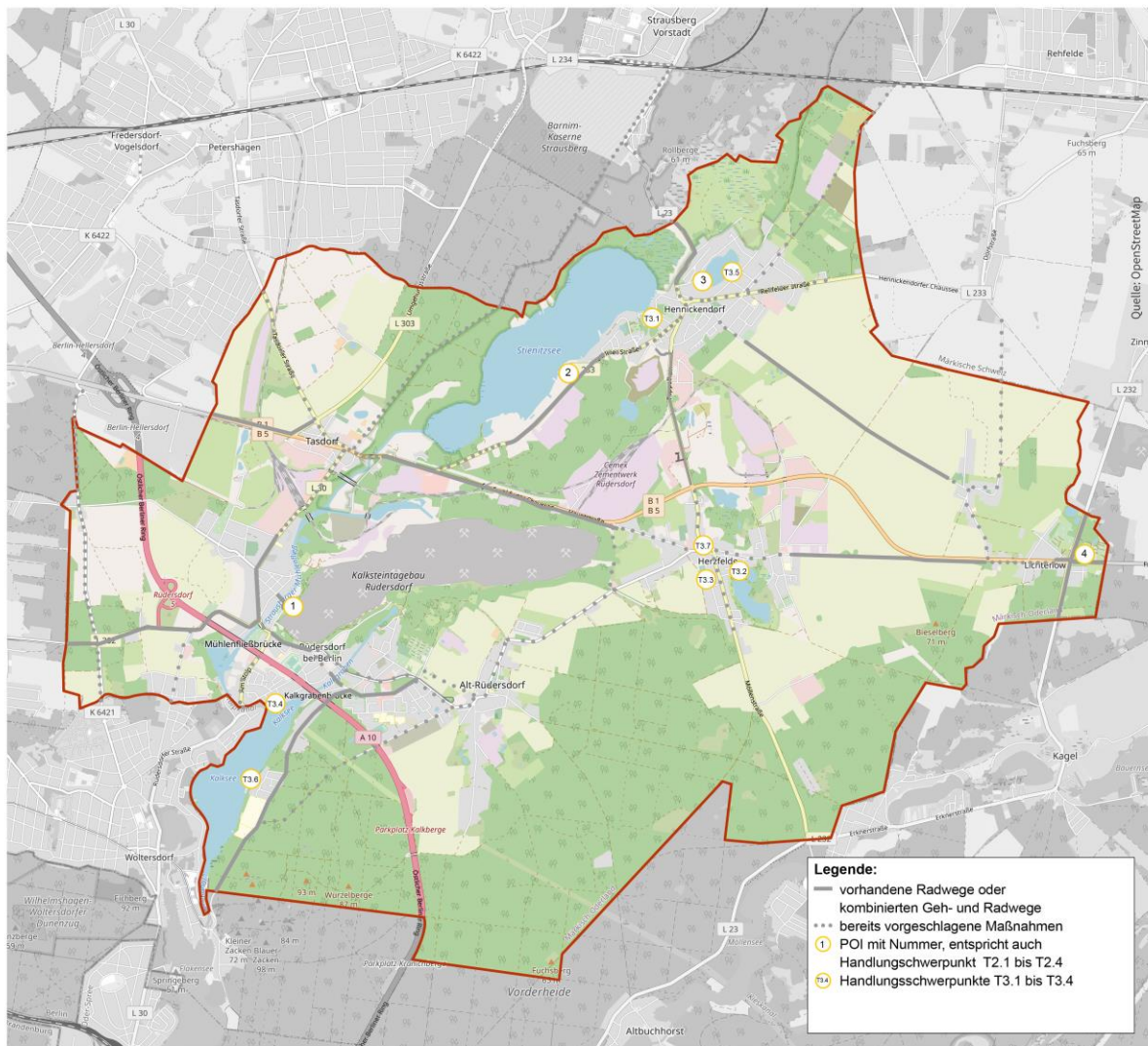


Abbildung 7 - Handlungsschwerpunkte Tourismus

Handlungsschwerpunkt Touristische Radwege

T1 Ausschilderung und Querverweise

Damit die Radwege gut und einheitlich genutzt werden können, ist ein schlüssiges Beschilderungskonzept zwingend notwendig. Es gilt, die vorhandene Beschilderung regelmäßig zu überprüfen und bei neu entstandenen Radwegen entsprechend anzupassen. Weiterhin sollen Querverweise aus den Ortsteilen zu vorhandenen touristischen Radwegerouten angebracht werden. Auf Besonderheiten wie Reparaturstellen ist gesondert per Ausschilderung hinzuweisen. Zusätzlich gilt es, auch überörtliche Ziele auszuweisen.

T2 Radabstellanlagen und sonstige Radinfrastruktur

An den POI gibt es teilweise einen erheblichen Mangel an Abstellmöglichkeiten. Wobei auch an den vorhandenen Stellen klassische Fahrradständer durch Fahrradbügel zu ersetzen sind,

da sich nur hier Räder gut sichern lassen. Darüber hinaus gehende Radinfrastruktur fehlt gänzlich. Folgende Maßnahmen werden vorgeschlagen:

Tabelle 2 – Übersicht der Handlungsschwerpunkte T2 für die POI

	POI	Ortsteil	Maßnahmen
T2.1	Museumspark Rüdersdorf	Rüdersdorf	<ul style="list-style-type: none"> - Schaffung von ausreichend Abstellanlagen. - Errichtung einer SB-Reparaturstation.
T2.2	Strandbad Stienitzsee	Hennickendorf	<ul style="list-style-type: none"> - Schaffung von ausreichend Abstellanlagen.
T2.3	Wachtelturm	Hennickendorf	<ul style="list-style-type: none"> - Schaffung von ausreichend Abstellanlagen, entweder direkt am Turm oder am Parkplatz unterhalb des Wachtelturms. - Errichtung einer SB-Reparaturstation.
T2.4	Ziegeleiofen	Lichtenow	<ul style="list-style-type: none"> - Schaffung von ausreichend Abstellanlagen. - Errichtung einer SB-Reparaturstation.

T3 Abstellanlagen Reparatursäulen

Neben den unter T2 genannten Maßnahmen zur Schaffung von Abstellanlagen und Radinfrastruktur an ausgewiesenen POI ist es sinnvoll, darüber hinaus weitere Standorte zu betrachten, an denen Radabstellanlagen sowie Reparaturmöglichkeiten aufgrund einer erhöhten Frequentierung Sinn ergeben.

Tabelle 3 - Übersicht Abstellanlagen und Reparatursäulen

	POI	Ortsteil	Maßnahmen
T3.1	Spielfläche Sportplatz	Hennickendorf	<ul style="list-style-type: none"> - Schaffung von Abstellanlagen.
T3.2	Steuersbruch, Lehngutsbruch und Spielplatz	Herzfelde	<ul style="list-style-type: none"> - Schaffung von Abstellanlagen.
T3.3	Sportplatz und Gemeindezentrum	Herzfelde	<ul style="list-style-type: none"> - Schaffung von Abstellanlagen.
T3.4	Liegeweise Seestraße	Rüdersdorf	<ul style="list-style-type: none"> - Schaffung von Abstellanlagen.
T3.5	Badestelle Kleiner Stienitzsee	Hennickendorf	<ul style="list-style-type: none"> - Schaffung von Abstellanlagen.
T3.6	Badestelle Kalksee	Rüdersdorf	<ul style="list-style-type: none"> - Schaffung von Abstellanlagen.
T3.7	Marktplatz Herzfelde	Herzfelde	<ul style="list-style-type: none"> - Errichtung einer SB-Reparaturstation.

T4 Rastplätze und Trinkbrunnen

Als Daueraufgabe ist es zu verstehen, an attraktiven Stellen Rastplätze für den Radverkehr zu schaffen. Dort, wo möglich und sinnvoll, sind zusätzlich Trinkbrunnen zu errichten, die es ermöglichen, die eigenen Trinkgefäße aufzufüllen. Diese Maßnahme ist mit Blick auf den Klimawandel und die zunehmende Hitzebelastung eine Maßnahme, die nicht nur Radfahrenden zugutekommt.

Interkommunale Anbindungen

In den vorangegangenen Kapiteln wurde bereits an einigen Stellen auf die vorhandenen bzw. eben nicht vorhandenen Anschlüsse von Radwegen an die Nachbarkommunen hingewiesen. Aus diesen Gründen ist es durchaus zielführend, den Bau von Radwegen über die kommunalen Grenzen hinweg zu denken, wenngleich die (politischen) Zielsetzungen in den einzelnen Gemeinden durchaus variieren können. Beim Blick auf die vorhandenen Wege wird klar, dass durch die bereits beschriebenen Maßnahmen eine Anbindung erfolgt.

Radschnellwege

Mit der Fertigstellung im Jahr 2022 eröffnete TESLA Inc. seinen ersten Produktionsstandort in Europa. Mit mehr als 10 000 Mitarbeitern⁸ gehört die Fabrik zu den größten privaten Arbeitgebern Brandenburgs. Das wirkt sich nicht nur auf die Wirtschaft Brandenburgs aus, sondern hat auch verkehrstechnisch gesehen Auswirkungen. Besonders im nahen Umfeld von der Tesla Fabrik ist es daher sinnvoll, geeignete Verbindungen wie Radschnellwege für Pendler zu schaffen, damit diese schnell, sicher und ökologisch nachhaltig zu ihrem Arbeitsplatz gelangen können.

Im Rahmen der Ansiedlung TESLAs gab es eine Reihe von Untersuchungen und Studien zur Radwegeerschließung. Die Anbindung von Alt Rüdersdorf über den bestehenden Waldweg in Richtung Alt Buchhorst wurde dabei als prioritär eingestuft. Auch mit Blick auf die Realisierung der großflächigen Wohnbebauung in der Woltersdorfer Straße sollte hier weiter auf die Realisierung gedrängt werden.

⁸ <https://www.rbb24.de/studiofrankfurt/wirtschaft/tesla/2023/02/brandenburg-gruenheide-tesla-beschaefigte-produktion-batterien.html>

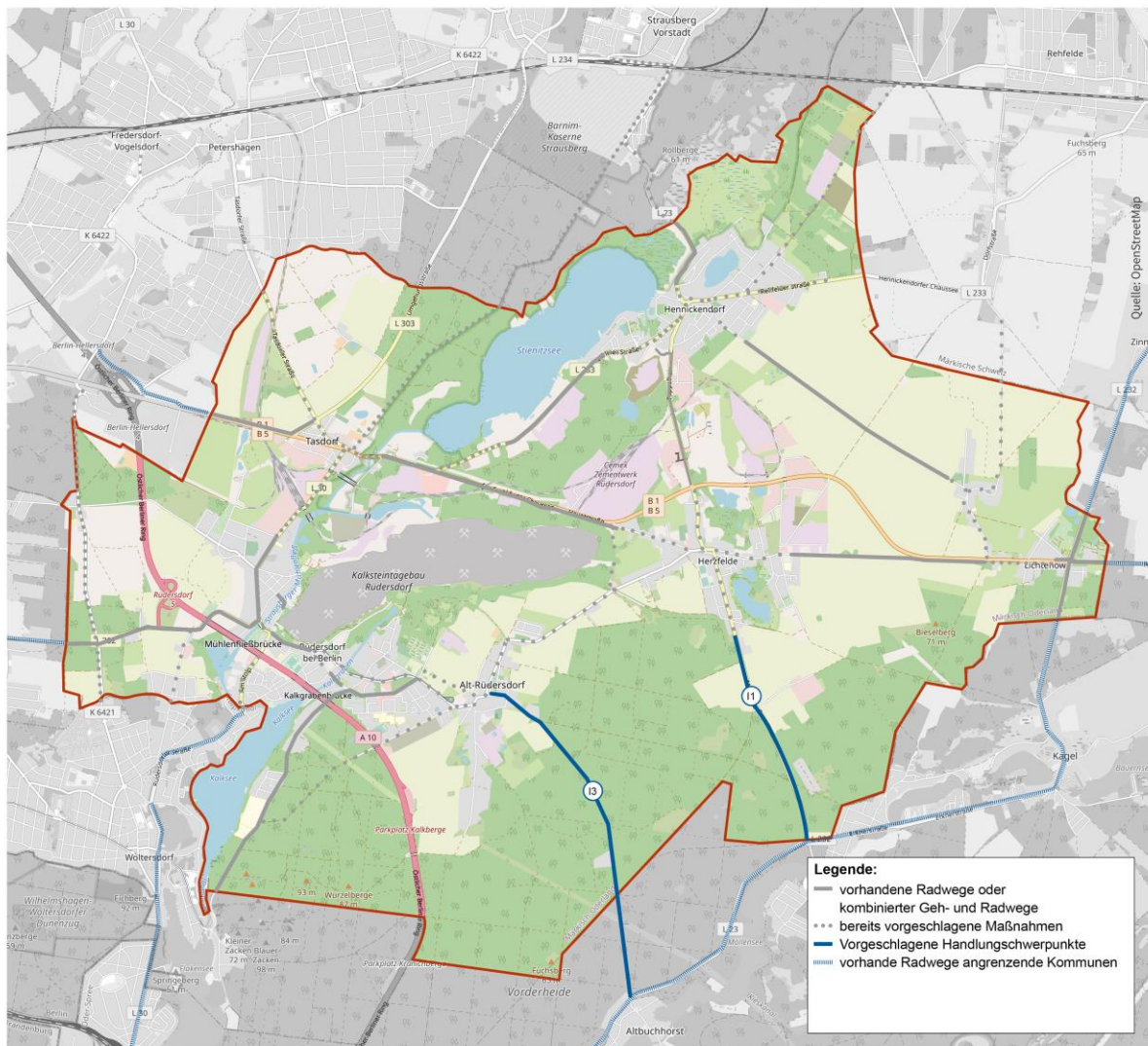


Abbildung 8 - Handlungsschwerpunkt interkommunale Anbindung

Handlungsschwerpunkte interkommunale Anbindung

I1 Anbindung Herzfelde an Radweg Grünheide (Mark) Kagel

Von Grünheide (Mark) in deren Ortsteil Kagel führt ein gut ausgebauter Radweg. Aktuell existiert keine Anbindung nach Herzfelde. Vielmehr muss per Rad die auch von LKW stark frequentierte Landesstraße 23 genutzt werden. Aus diesem Grund ist hier ein Radweg entlang der Landesstraße ein wichtiger Baustein zur interkommunalen Verbindung und für einen sicheren Radverkehr zwischen den Gemeinden.

I2 Zusammenführung der Radwegekonzepte der Gebietskörperschaften

Nicht zuletzt im Rahmen der TESLA-Ansiedlung, aber auch durch einzelne Gemeinden sowie dem Landkreis befinden sich diverse Radwegekonzepte in der Aufstellung bzw. sind bereits abgeschlossen. Beispielsweise das touristische Radwegekonzept des Landkreises Märkisch-Oderland, dem nunmehr noch ein Konzept für die sogenannten Alltagswege folgen soll.

Ziel muss es hier sein, im Sinne der guten nachbarschaftlichen Zusammenarbeit, die Konzepte nicht nur vereinzelt zu betrachten, sondern zu prüfen, wo Symbiosen bestehen bzw. gemeinsame Realisierungen sinnvoll scheinen. Gerade auch mit Blick auf die Radwege, die sich in der Straßenbaulast der Landkreise oder des Landes befinden, lässt sich hier durch eine enge Abstimmung zwischen den Kommunen der Bedarf deutlich besser darstellen.⁹

I3 Schaffung Tesla-Schnellradweg

Mit Blick auf die überregionale Bedeutung der TESLA-Ansiedlung in der Nachbarkommune sind die hierbei von der Landesregierung vorgebrachten Untersuchungen zum Anschluss per Rad im Auge zu behalten und auf eine Realisierung des TESLA-Schnellradweges von Alt-Rüdersdorf nach Alt Buchhorst mit Unterstützung von Landkreis und Land zu drängen.

⁹ Die AG Ost des kommunalen Nachbarschaftsforums prüft zum Zeitpunkt der Erstellung des Konzeptes (Q2 2023) ob es eine Untersuchung beauftragt, die genau die Lücken und Anschlüsse der einzelnen kommunalen Konzepte aufzeigt.

Synopse Handlungsschwerpunkte

In den vorangegangenen Kapiteln wurden die jeweiligen Handlungsschwerpunkte für das betrachtete Themenfeld benannt. Dabei unterliegt weder die Anordnung der Kapitel noch der einzelnen Handlungsschwerpunkte einer Gewichtung.

Fokus des Konzeptes ist es dabei, auf vorhandene Lücken aufmerksam zu machen sowie auf Schwachstellen im vorhandenen Radwegenetz hinzuweisen. In der nachfolgenden Übersicht werden die Maßnahmen nunmehr noch einmal kompakt zusammengefasst und mit einer Priorität von 1 (sehr hoch, kurzfristig) bis 4 (mäßig, langfristig) eingeordnet.

Selbstverständlich haben wichtige Knotenpunkte und Wege, die die Schulkinder auf ihrem Weg zur Schule kreuzen oder zurücklegen, die hier keine Erwähnung finden, ebenfalls höchste Priorität. Jedem sollte bewusst sein, dass hier dringend etwas getan werden muss und die Fahrradinfrastruktur dementsprechend ausgebaut werden muss, sodass die Kleinsten und Jüngsten unserer Bürger sicher und wohlbehalten ihren Zielort, sei es die Schule, der Hort, die Kita oder das Zuhause, erreichen.

	Name	Ortsteil	Kurzbeschreibung	Prio
Vorhandene (Rad)wege				
R1	Beidrichtungsverkehr nördlicher Teil Ernst-Thälmann-Straße	Rüdersdorf	Ausweisung des Radweges in beide Richtungen	1
R2	Ausweisung des vorhandenen Weges als Radweg entlang der B1/5	Rüdersdorf	Ausweisung des vorhanden Weges als Radweg und Bereinigung der Randbereiche	1
R3	Alternative Routenführung nördlicher Teil Berliner Straße in Hennickendorf	Hennickendorf	Schaffung einer Alternative zur aktuellen Doppelnutzung des schmalen Fußwegs	3
R4	Instandhaltung der vorhandenen Radwege	Alle Ortsteile	Daueraufgabe zur Reparatur und Instandhaltung aller vorhandener Wege	1
R5	Zulassung des Radverkehrs in beide Fahrtrichtungen in Einbahnstraßen	Alle Ortsteile	Prüfen und in Modellphasen testen	1
R6	Angebotsstreifen für Radverkehr auf Gemeindestraßen	Alle Ortsteile	Schaffung einer Markierung auf kommunalen Straßen, wenn kein Radweg vorhanden ist.	1
R7	Grüne Pfeile für Radfahrende	Alle Ortsteile außer Hennickendorf	Erprobung von grünen Pfeilen für Radfahrende	2
R8	Ausweisung von Radwegen außerhalb geschlossener Ortschaften	Rüdersdorf und Hennickendorf	Ausweisung der „sonstigen Wege“ als Radwege außerhalb geschlossener Ortschaften	2
R9	Radabstellanlagen	Alle Ortsteile	Kontinuierliches ersetzen der „Speichenbieger“ gegen Bügel und Ausbau der Abstellmöglichkeiten	1
Schulwegesicherung				
S1	Radweg zwischen OT Herzfelde und Alt-Rüdersdorf	Herzfelde und Rüdersdorf	Schaffung eines Radweges zwischen beiden Ortsteilen	1
S2	Anbindung Schulcampus Rüdersdorf aus Alt-Rüdersdorf	Rüdersdorf	Schaffung eines sicheren Radweges zum Schulcampus aus Alt Rüdersdorf kommend	1
S3	Verknüpfung der in Herzfelde ankommenden Radwege	Herzfelde	Schaffung sicherer Radwege innerhalb des Ortsteiles – Anbindung an Radwege außerhalb der Ortslage	2

S4	Schulwegesicherung zur Grundschule „Am Stienitzsee“ innerhalb der Ortslage	Hennickendorf	Geschwindigkeitsreduzierung und Sicherung des Radverkehrs im Ortszentrum zur Grundschule „Am Stienitzsee“	1
S5	Lückenschluss Radweg Berliner Straße	Hennickendorf	Schließung der Radwegelücke zur B1/5 entlang der Landesstraße, vom Land im Rahmen der Straßensanierung mit geplant	3
S6	Lückenschluss Otto-Torell-Platz – Straße der Jugend	Rüdersdorf	Bau eines Radweges im Rahmen der Sanierung der Landesstraße; vorher geeignete Maßnahmen für sicheren Radverkehr	1
S7	Dr.-Wilhelm-Külz-Straße	Rüdersdorf	Radweg endet abrupt. Verkehrsberuhigung oder Schaffung Vorrang für Radverkehr (vgl. Fahrradstraßen)	2
S8	Petershagener Straße bis Ernst-Thälmann-Straße in Tasdorf	Rüdersdorf	Radweg entlang der L30 außerhalb der Ortschaft durch Land und Bau eines Weges innerhalb der Ortslage durch Gemeinde.	2
S9	Lückenschluss Lichtenow	Lichtenow	Schließung der vorhandenen Radwegelücken entlang der B1/5	1
Arbeitsweg				
A1	Nutzung des Fahrrades für die letzte Meile	Herzfelde	Schaffung von sicheren Fahrradboxen der Fahrradausleihstationen um Gewerbe- und Industriegebiet zu erreichen	3
A2	Anbindung Tasdorf an Bahnhof Strausberg	Rüdersdorf	Schaffung eines Radweges/Fahrradstraße von Tasdorf nach Strausberg zum Bahnhof	4
A3	Querungshilfe zum Industriegebiet Herzfelde	Herzfelde	Schaffung einer Querungshilfe zum Industriegebiet Herzfelde	3
A4	Anbindung der Kliniken an Alt Rüdersdorf	Rüdersdorf	Anbindung der Kliniken an Alt Rüdersdorf über Woltersdorfer Straße, Ausweisung, keine vollkommene Herstellung	3
ÖPNV				
Ö1	Anbindung Grüne Linde	Rüdersdorf	Anbindung Grüne Linde mit einem Radweg entlang der Kreisstraße durch LK Märkisch-Oderland	1
Ö2	Anbindung Berghofer Weg	Rüdersdorf	Schaffung eines Radweges entlang des Berghofer Wegs um zu Bus- und Tramhaltestelle (950 und 88) zu gelangen.	2

Ö3	Anbindung Landhof/Am Stolp	Rüdersdorf	Schaffung eines sicheren Radweges entlang der Landesstraße 30. Nur sinnvoll im Rahmen der Sanierung der Straße durch das Land.	1
Ö4	Anbindung Herrensee	Hennickendorf	Schaffung eines Radweges von Hennickendorf zum Bahnhof Herrensee	4
Ö5	Haltestellen	Alle Ortsteile	Schaffung von Fahrradstellplätzen an allen Haltestellen, max. Entfernung 50m	1
Ö6	Anbindung Strausberg S	Hennickendorf	Schließung der Radwegelücke ab Torfhaus bis Hennickendorfer Chausee	2
Ö7	Anbindung Lichtenow an Herrensee	Lichtenow	Anbindung von Lichtenow Dorf an Rehfelde Dorf; Herstellung des Weges	4
Touristische Radwege				
T1	Ausschilderung und Querverweis	Alle Ortsteile	Regelmäßige Überprüfung der Beschilderung und Schaffung von Querverweisen zu bestehenden Radrouten	2
T2	Radabstellanlagen und sonstige Radinfrastruktur	Alle Ortsteile	Schaffung von ausreichend Fahrradstellplätzen an POI und Schaffung von Reparatursäulen.	2
T3	Abstellanlagen und Reparatursäulen	Alle Ortsteile	Liste von sonstigen viel besuchten Orten an denen Radabstellanlagen notwendig sind und ggf. Reparatursäulen errichtet werden können.	2
T4	Rastplätze und Trinkbrunnen	Alle Ortsteile	Herstellung von Rastplätzen und Trinkbrunnen an geeigneten Stellen	3
Interkommunale Anbindung				
I1	Anbindung Herzfelde an Radweg Grünheide (Mark) Kagel	Herzfelde	Schaffung eines sicheren Radweges zur Anbindung des Ortsteils an die Nachbarkommune.	3
I2	Zusammenführung der Radwegekonzepte der Gebietskörperschaften	Alle Ortsteile	Schaffung einer Übersicht über die Radwegekonzepte der Nachbarkommunen und des Landkreises und Abstimmung der Maßnahmen, bei denen eine Anbindung an Gemeinde erfolgt	2
I3	Schaffung Tesla-Schnellradweg	Rüdersdorf	Schaffung einer Anbindung von Alt Rüdersdorf nach Alt Buchhorst als sogenannter Tesla Schnellradweg (Tesla-Umfeldentwicklung)	3

Tabelle 4 - Zusammenfassung der Handlungsschwerpunkte

Exkurs Fahrradstraßen

Ungeachtet der oben bereits zahlreich erwähnten notwendigen und nicht spezifizierten Radwege soll an dieser Stelle noch einmal ein gesonderter Blick auf Fahrradstraßen geworfen werden. Besonders mit Blick auf die teilweise hohe Verkehrsbelastung in der Gemeinde, aber auch als Zeichen einer bewussten Stärkung des Radverkehrs können Fahrradstraßen durchaus ein Lenkungsinstrument darstellen. Entgegen der sonstigen Logik wird hier dem Fahrradverkehr ein Vorrang gewährt.



Abbildung 9 - VZ 244.1 und VZ 244.2 kennzeichnen den Beginn und das Ende einer Fahrradstraße

Regeln

Die Errichtung von Fahrradstraßen kann zum einen laut § 45 Abs. 1 S. 1 StVO aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs erfolgen und zum anderen zur Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung § 45 Abs. 1b Nr. 5 StVO stattfinden. Ausschließlich Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge dürfen die Fahrradstraßen befahren, allerdings ist es möglich, durch Zusatzschilder ausnahmen zu schaffen wie beispielsweise den Anliegerverkehr für Bewohner, Lieferanten oder beispielsweise Patienten von Arztpraxen. Laut der StVO-Novelle von 2020 ist es für andere Fahrzeuge allerdings nicht verboten die Fahrradstraßen zu überqueren. Charakteristisch für Fahrradstraßen ist, dass Fahrradfahrer hier nebeneinander fahren dürfen, unabhängig davon ob sie dadurch den folgenden Verkehr ausbremsen. Es gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Fahrradstraßen sollten in ein attraktives Radverkehrsnetz eingebunden werden.

Voraussetzungen

Um Fahrradstraßen zu errichten muss laut VwV-StVO § 41 StVO die Voraussetzung erfüllt sein, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart sein muss oder alsbald sein wird. Außerdem dürfen nur Nebennetz Straßen in Betracht gezogen werden.

Gestaltungsgrundsätze

Kfz-Verkehr

Der fließende motorisierte Verkehr sollte auf den Quell- und Zielverkehr, Anliegern, beschränkt werden. Eine Verlagerung des Durchgangsverkehrs kann durch Diagonal- und Längssperren oder aber auch durch Errichten von Einbahnstraßen ermöglicht werden.

Ruhender Verkehr

Als ruhender Verkehr werden parkende oder haltende Fahrzeuge bezeichnet. Dieser sollte abseits der Straße angeordnet werden, um beispielsweise beim An- oder Abliefern von Waren den Fahrradverkehr nicht zu stören. Es wird empfohlen, parkenden Verkehr mittels Sicherheitstrennstreifen vom fließenden Verkehr zu trennen. Dieser sollte 0,75m breit sein inklusive der Markierung, um Unfälle zu reduzieren. Senkrecht- und Schrägparkstände sollte ebenso aus vorigem genannten Grund vermieden werden. Es wird einseitiges Längsparken empfohlen.

Breite

Bei Fahrradstraßen ist die Breite abhängig zum einen von der Art und zum anderen von der Menge des zugelassenen Verkehrs. Ein Fahrradfahrer benötigt eine Fläche von 1,00 Meter. Möchte man den Fahrradfahrern das Nebeneinander fahren in beide Richtungen ermöglichen, wird eine Verkehrsfläche von mindestens 4,00 Metern benötigt. Werden weitere Fahrzeuge neben Fahrradfahrern gestattet, fällt die Breite größer aus, um den Begegnungsfall zwischen Fahrrad und Fahrzeug sicher zu gestalten. Sollte beispielsweise eine hohe Verkehrsdichte oder ein Zuwachs von Lastenrädern erwartet werden, sollte eine breitere Fahrbahn angestrebt werden. Werden Linienbusse oder ein stärkerer Verkehr von Lastkraftwagen durch An- und Ablieferungen erwartet, wird eine Fahrgassenbreite von 6,00m-6,50m empfohlen.

Länge

Bei der Länge von Fahrradstraßen gibt es keine Vorgaben hinsichtlich minimaler oder maximaler Länge. Dementsprechend kann die Fahrradstraße sich über mehrere Kilometer hinziehen oder aber nur wenige hundert Meter lang sein, um als Lückenschluss im Radverkehrsnetz zu dienen. Von Bedeutung ist allerdings die durchgehende Befahrbarkeit für Fahrradfahrer. Diese muss gewährleistet sein. Für andere Fahrzeuge sollte die Befahrbarkeit begrenzt werden und wenn dann nur abschnittsweise erfolgen.

Farbmarkierung

Wenn die Fahrradstraße farblich markiert werden soll, um eine erhöhte Aufmerksamkeit zu erreichen, dann sollte am besten die Farbe Rot gewählt werden. Diese wird bereits in Hessen und Baden-Württemberg verwendet. Sollte die Fahrradstraße Teil einer Radschnellverbindung sein, kann die Farbe Grün verwendet werden. Die Farbe Blau hingegen darf nicht verwendet werden, da diese bereits als Fahrbahnmarkierung für Parkflächen verwendet wird.

Geschwindigkeit

Innerhalb der Fahrradstraße gilt eine Höchstgeschwindigkeit von maximal 30km/h. Sollten Kraftfahrzeuge zugelassen sein, müssen diese sich an den Fahrradverkehr anpassen und gegebenenfalls die Geschwindigkeit weiter reduzieren, da der Radverkehr weder behindert noch gefährdet werden darf.

Aufenthaltscharakter

Um für Fahrradstraßen einen Aufenthaltscharakter zu schaffen, können zusätzlich zur Beschilderung Piktogramme auf der Straße angebracht werden. Weitere Möglichkeiten sind geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen wie sinusförmige Fahrbahnwellen oder aber auch verkehrslenkende Maßnahmen, die erreicht werden können durch das Errichten von Pollern oder durch gegenläufige Einbahnstraßen. Bei Knotenpunkten mit Erschließungsstraßen sollte die Fahrradstraße über die Knotenpunkte führen. Dies dient vor allem dazu, dass der Verkehr auf der Fahrradstraße das Vorfahrtsrecht hat. Vertikale Elemente können zusätzlich einen Aufenthaltscharakter schaffen.

Vorteile

Fahrradstraßen erfüllen den Zweck, dass sie die Verkehrssicherheit vor allem für Fahrradfahrer erhöhen. Durch die Reduzierung des Kfz-Verkehrs haben sie außerdem eine verkehrsberuhigende Wirkung. Aber auch die umliegenden Häuser profitieren durch eine Reduktion des Lärms von Fahrradstraßen.

Vorschläge für Fahrradstraßen

Mit Blick auf die aufgeführten Vorteile sowie die städtebauliche Lenkungsfunktion aber auch zur Verkehrsberuhigung ist es lohnenswert, über die Errichtung von Fahrradstraßen in der Gemeinde Rüdersdorf bei Berlin nachzudenken. Denkbar wären Fahrradstraßen in folgenden Bereichen:

Nr.	Straße	Anmerkung
Rüdersdorf		
1	Seestraße	Schulweg und Anbindung an Radweg in Woltersdorf, direkt ins Ortszentrum Rüdersdorf
2	Dr.-Wilhelm-Külz-Straße	Anbindung an den Radweg in der Straße der Jugend und zur Peter-Lübkes-Brücke sowie Einbindung Seestraße (vgl. Nr. 1)
3	Vogelsdorfer Straße nach Grüne Linde	Verbindung nach Grüne Linde und von dort weiter nach Schöneiche. Idealer Weg für eine Fahrradstraße mindestens ab Ende der Wohnbebauung.
Hennickendorf		
4	Klosterdorfer Straße – Herzfelder Straße	Schaffung einer Durchwegung, in der der Fahrradverkehr oberste Priorität besitzt, der von der Haltestelle Herrensee bis zum Einkaufszentrum Hennickendorf führt und von dort auf den vorhandenen Weg nach Herzfelde (vgl. Ö4)

	– Wohngebiet Herzfelder Weg	
5	Nordwestliche Waldquerung	Verbindungsweg zwischen Hennickendorfer Chaussee in Strausberg durch den Wald nach Tasdorf (vgl. A2)
Herzfelde		
6	Hauptstraße westlicher Teil und Anbindung nach Rüdersdorf	Die ehemalige B1/5 wird heute noch immer als Abkürzung von LKW genutzt. Hier muss Ziel sein, den Durchgangsverkehr zu verhindern und die Straße als reine Anliegerstraße auszuweisen. Aufgrund der baulichen Gegebenheiten aber auch der Bedeutung für den Verkehr zwischen den Ortsteilen ist die Schaffung eines sicheren Radweges innerhalb des Ortes in der Rüdersdorfer Straße kaum möglich. Aus diesem Grund scheint eine Fahrradstraße entlang der Werksstraße sinnvoll.
Lichtenow		
Keine Fahrradstraße		

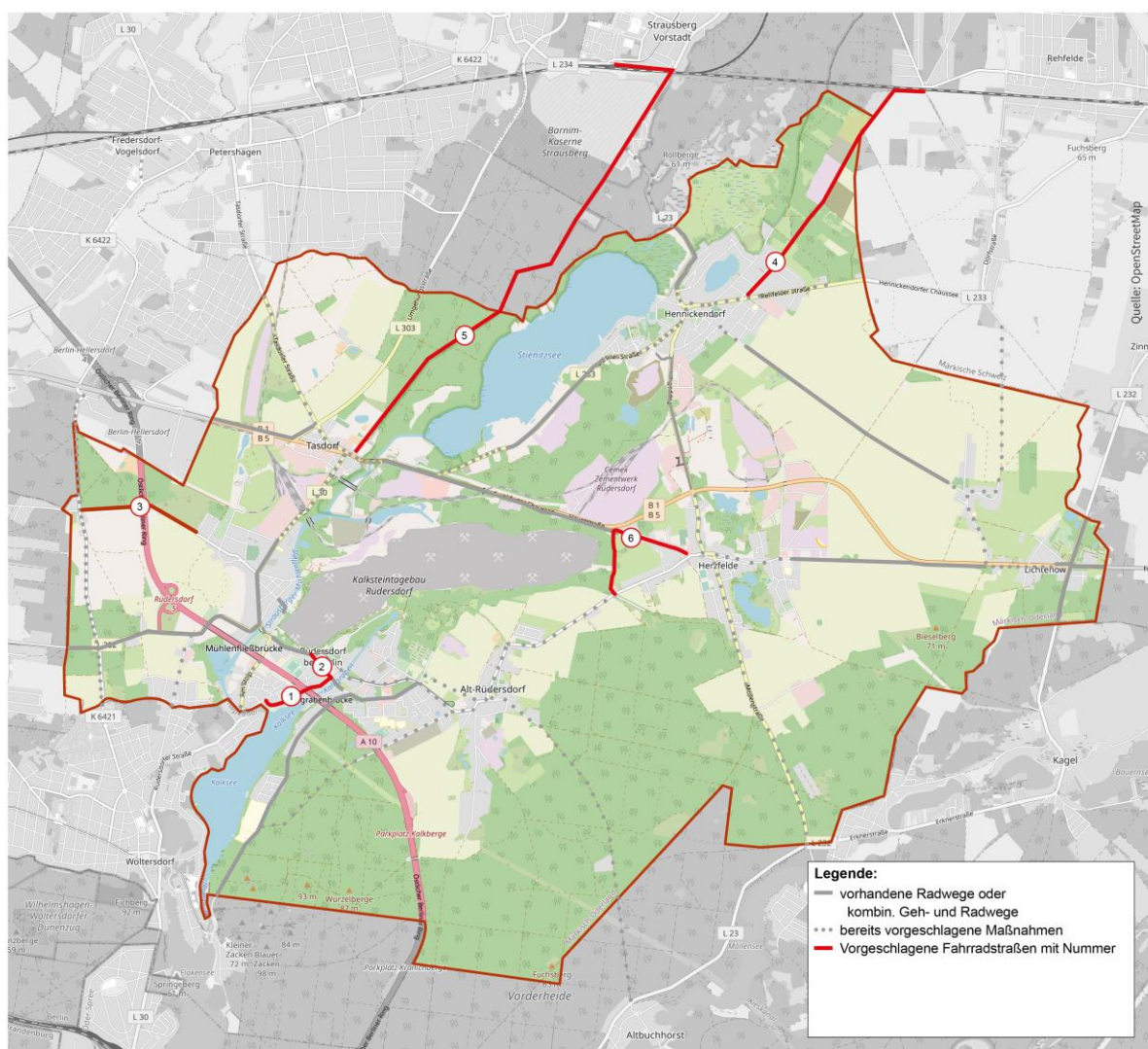


Abbildung 10 - mögliche Fahrradstraßen

Exkurs Arten von Radverkehrsanlagen und Maßnahmenkoffer

Im Rahmen der Tesla-Umfeldentwicklung entstand in Zusammenarbeit mit dem Landkreis Oder-Spree, der Stadt Erkner, der Stadt Fürstenwalde/Spree, der Gemeinde Grünheide (Mark), dem Amte Odervorland, der Gemeinde Rüdersdorf bei Berlin, dem Amte Scharmützelsee, dem Amte Spreenhagen, der Stadt Storkow (Mark), der Gemeinde Woltersdorf und der Regionalen Planungsgemeinschaft Oderland-Spree eine Untersuchung zur Förderung der Fahrradmobilität und Verbesserung der Infrastrukturqualität im niederrangigen Straßennetz im Umfeld der Tesla Gigafactory Berlin-Brandenburg in Grünheide (Mark). Im Zuge dieser Untersuchung wurde durch die beauftragte Hoffmann-Leichter Ingenieurgesellschaft mbH ein Maßnahmenkonzept erstellt. Dieses fasst die Arten der Radwege als auch sonstige Maßnahmen zusammen.

An dieser Stelle wird eine Übersicht ausgewählter Maßnahmen gegeben.¹⁰

Fahrradstraße

└ Fließender Radverkehr | Führungsformen



Fahrradstraße

- Bevorrechtigung des Radverkehrs, ggf. einzige Nutzungsart
- Freigabe für andere Verkehrsteilnehmer möglich, z. B. MIV, ÖPNV etc.
- Tempo 30
- Radverkehr darf nebeneinander fahren



Voraussetzungen

- Gemäß VwV-StVO zu § 41 StVO: Radverkehr vorherrschende Verkehrsart (oder perspektivisch zu erwarten)
- Straße befindet sich im Nebennetz
- StVO gibt zudem folgende Gründe vor: Verkehrssicherheit / Ordnung des Verkehrs / Unterstützung einer städtebaulichen Entwicklung

	<ul style="list-style-type: none">▪ Radverkehrsführung für alle Altersgruppen und Nutzertypen▪ Bevorrechtigung von Radfahrenden erhöht die Verkehrssicherheit▪ Reduzierung des Kfz-Aufkommens möglich▪ Verkehrsberuhigende Wirkung und Lärmreduktion durch Tempo 30
	<ul style="list-style-type: none">▪ Voraussetzungen für Anordnung müssen gegeben sein▪ Reduktion des Kfz-Verkehrs nur bei entsprechenden Anordnungen (z. B. Fahrradstraßen mit „Anlieger frei“ häufig ohne steuernde Wirkung)



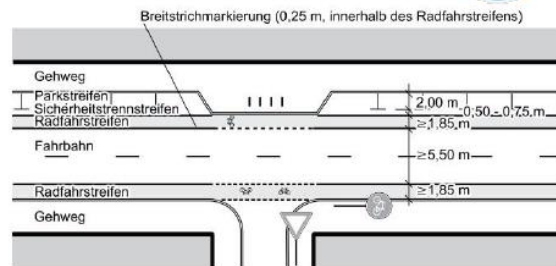
¹⁰ Quelle: Strategiepapier „Förderung der Fahrradmobilität und Verbesserung der Infrastrukturqualität im niederrangigen Straßennetz im Umfeld der Tesla Gigafactory Berlin-Brandenburg in Grünheide (Mark)“ der HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft mbH, Stand 28. März 2023, alle Maßnahmen ab Seite 40 ff des Strategiepapieres

Radfahrstreifen (innerorts)

Fließender Radverkehr | Führungsformen

Radfahrstreifen (innerorts)

- Sonderfahrstreifen für den Radverkehr, durch Zeichen 295 StVO (Breitstrich) von Fahrbahn getrennt
- Benutzungspflicht für den Radverkehr
- Keine Befahrung durch Kfz im Längsverkehr
- Grundsätzlich einseitige Anordnung
- **Beschilderung** nach VwV-StVO mit Zeichen 237 StVO
- **Bemessung:** mind. 1,85 m Breite (inkl. Breitstrichmarkierung)
- **Voraussetzung:** Verkehrsbelastungen von mind. 1.200 Kfz/h (Tempo 50) / mind. 1.800 Kfz/h (Tempo 30) (zweistreifige FB)



- Radverkehrsführung für alle Altersgruppen und Nutzertypen
- Separate Führung des Radverkehrs ermöglicht hohe Sichtbarkeit, Fahrkomfort und Nutzbarkeit
- Hohe Verkehrssicherheit bei ausreichender Dimensionierung und konsistenter Führung



- Größerer Platzbedarf als Mischverkehr / Schutzstreifen
- Häufige Nichteinhaltung des Sicherheitsabstands durch überholende Fahrzeuge
- Geringere subjektive Sicherheit (ggü. separate Radwege)
- Häufiges Zuparken durch haltende Pkw / Lieferfahrzeuge
- Konflikte mit ruhendem Verkehr („Dooring“)



Radfahrstreifen in Chemnitz | eigene Aufnahme

Radweg

Fließender Radverkehr | Führungsformen

Radweg

- Baulich angelegter Sonderweg im Seitenraum, durch Borde, Park- oder Grünstreifen von Fahrbahn getrennt
- Benutzungspflicht möglich (durch Beschilderung),
- **Beschilderung:** Zeichen 237 StVO, bei Zweirichtung: + Zusatzzeichen 100-31 (beide Richtungen)
- **Bemessung:**
 - Einrichtung: min. 2,00 m Breite / 1,60 m Breite (bei geringem Verkehr) + Sicherheitstrennstreifen (min. 0,50 m)
 - Zweirichtung: min. 2,50 m Breite / 3,00 m Breite (bei einseitiger Führung)
- **Voraussetzung:** Verkehrsbelastungen von mind. 1.200 Kfz/h (Tempo 50) / mind. 1.800 Kfz/h (Tempo 30) (zweistreifige Fahrbahn), Zweirichtung: sorgfältige Prüfung von Konfliktpunkten und Einmündungen erforderlich



- Radverkehrsführung für alle Altersgruppen und Nutzertypen
- Separate Führung des Radverkehrs ermöglicht hohe Sichtbarkeit, Fahrkomfort und Nutzbarkeit
- Hohe subjektive Sicherheit



- Hoher Platzbedarf
- Verkehrssicherheit an Einfahrten und Knotenpunkten häufig eingeschränkt, konsistente Führung erforderlich
- Zweirichtungsradwege mit allgemein geringerer Verkehrssicherheit



Radweg in Schönwalde-Glien | eigene Aufnahme

Gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)

Fließender Radverkehr | Führungsformen

Gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)

- Benutzungspflichtige Anlage für den Fuß- und Radverkehr
- Keine Trennung der Verkehrsarten durch (bauliche, farbliche) Markierungen
- Ausschluss z. B. bei Geschäftsstraßen, starkem Gefälle, Hauptverbindungen des Radverkehr, Nutzung durch schutzbedürftigen Fußverkehr
- **Beschilderung** nach VwV-StVO mit Zeichen 240 StVO
- **Bemessung:** mind. 2,50 m Breite; Bemaßung nach Aufkommen
 - 2,5 m Breite: 70 Personen bzw. ca. 25 Fahrräder / h
 - 4,0 m Breite: maximal 150 Personen bzw. 50 Fahrräder / h
- **Voraussetzung:** Verkehrsbelastungen von mind. 1.200 Kfz/h (Tempo 50) bzw. mind. 1.800 Kfz/h (Tempo 30) (zweistreifige Fahrbahn)



Geringer Platzbedarf, geeignet bei geringem Fußverkehr

▪ Separate Führung des Radverkehrs ermöglicht hohe Sichtbarkeit, Fahrkomfort und Nutzbarkeit

▪ Hohe subjektive Verkehrssicherheit

Geringe subjektive Sicherheit für Fußverkehr

▪ Nicht geeignet bei größeren Rad- und / oder Fußverkehrsstärken, nur vertretbar bei geringer Netz- und / oder Aufenthaltsfunktion



Gemeinsamer Geh- und Radweg (außerorts)

Fließender Radverkehr | Führungsformen

Gemeinsamer Geh- und Radweg (außerorts)

- Benutzungspflichtige Anlage für den Fuß- und Radverkehr
- **Beschilderung** nach VwV-StVO mit Zeichen 240 StVO
- **Bemessung:** mind. 2,50 m Breite + plus 1,75 m Sicherheitstrennstreifen bei Landstraßen (RAL / ERA)
- **Voraussetzung:** Führung des Radverkehrs außerorts von Entwurfsklasse der Landstraße und Verkehrsbelastung abhängig
 - EKL 1: straßenunabhängig
 - EKL 2: straßenunabhängig / fahrbahnbegleitend (je nach Verkehr)
 - EKL 3: fahrbahnbegleitend / auf der Fahrbahn (je nach Verkehr)



Tabelle 11: Anhaltswerte für die Zweckmäßigkeit eines gemeinsamen Geh- und Radwegs an Straßen der EKL 3

durchschnittlicher täglicher Kfz-Verkehr [Kfz/24 h]	tägliche Belastung im Rad- und Fußgängerverkehr [R und F/24 h]
2.500 – 4.000	> 200
4.000 – 7.000	> 100
7.000 – 10.000	> 50

Geringer Platzbedarf, geeignet bei geringem Fußverkehr

▪ Separate Führung des Radverkehrs ermöglicht hohe Sichtbarkeit, Fahrkomfort und Nutzbarkeit

▪ Hohe subjektive Verkehrssicherheit

▪ Meist direkte und verständliche Routenführung, analog zum Kfz-Verkehr

Geringe subjektive Sicherheit für Fußverkehr

▪ Nicht geeignet bei größeren Rad- und / oder Fußverkehrsstärken, nur vertretbar bei geringer Netz- und / oder Aufenthaltsfunktion



Querung von Radrouten

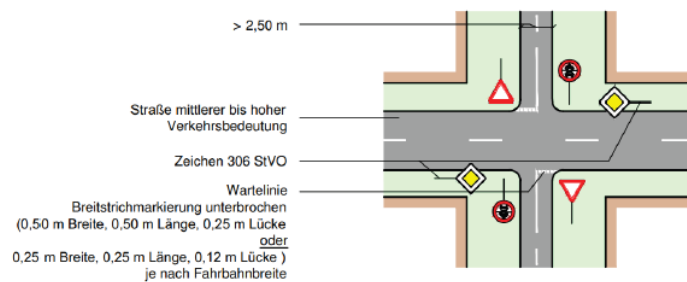
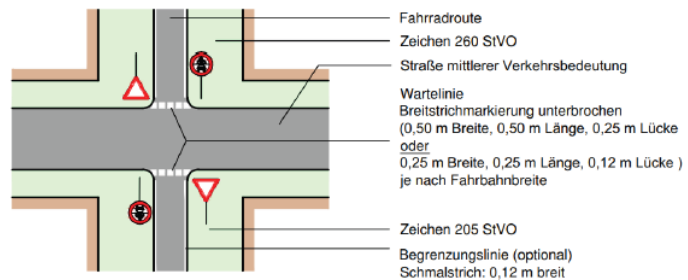
Fließender Radverkehr | Führungsformen

Querung von Radrouten

Querungsstelle Radroute mit wartepflichtigem Radverkehr

Hinweise

- Straßen mit mittlerer bis hoher Verkehrsbedeutung, bis zu einer Belastung von ca. 5.000 Kfz / 24 h denkbar
- Ab 5.000 Kfz / 24 h ist die Anlage von Mittelinseln erforderlich
- Ab 15.000 Kfz / 24h ist die Anlage einer Lichtsignalanlage, Über- oder Unterführung zu prüfen
- Anordnung von Benutzungspflicht nur bei besonderer Gefahrenlage zulässig
- Zeichen 138-10 StVO (Radfahrer) und / oder Überholverbot für Kfz-Verkehr sowie Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu prüfen
- Für eine Fahrradroute ist auch eine Beschilderung als Fahrradstraße (Zeichen 244.1 StVO) denkbar



Quelle: Musterlösungen für RVA in BaWü (2017)

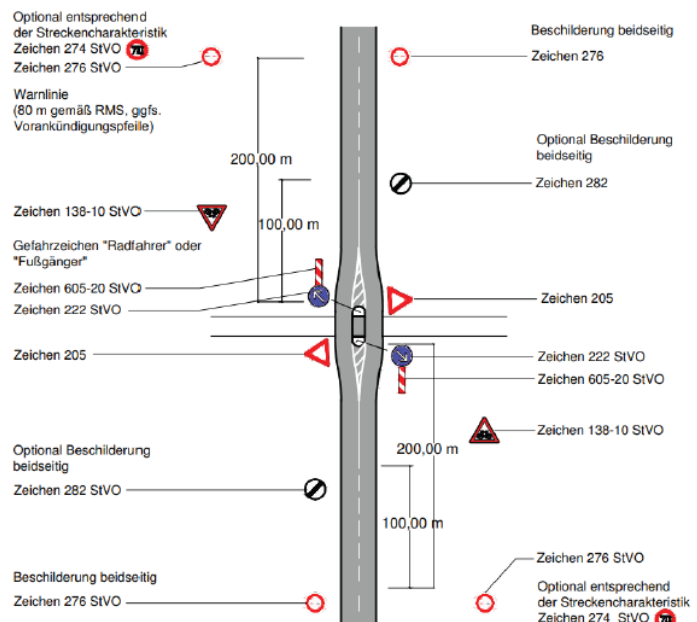
Fließender Radverkehr | Führungsformen

Querung von Radrouten

Querungshilfe Radverkehr außerorts (mit Mittelinsel)

Hinweise

- Querungsstellen abseits von Verkehrsknoten
- Ab 5.000 Kfz / 24 h ist die Anlage von Mittelinseln erforderlich
- Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu prüfen



Quelle: Musterlösungen für RVA in BaWü (2017)



Forst- und Waldweg

Fließender Radverkehr | Führungsformen

Forst- / Waldweg

- Unterscheidung zwischen privaten und öffentlichen Waldwegen (unterschiedliche Handhabung in den jeweiligen Landesgesetzen)
 - Brandenburg: Verkehrliche Anlage, welche auch durch Fuß- und Radverkehr genutzt werden kann („Auf [Wald-]Wegen [ist] das Radfahren [...] gestattet.“ §15 Abs. 4 LWaldG Bbg)
- Beschilderung:** keine einheitliche Vorgabe, denkbar ist allgemeines Kfz-Verbot (Zeichen 260) mit Freigabe des land- und forstwirtschaftlichen Verkehrs (Zusatzzeichen 1026-38)
- Bemessung:** keine einheitliche Vorgabe, für Nutzung durch Fuß- und Radverkehr unterschiedliche Empfehlungen (z. B. mind. 3,00 m Breite), wichtig ist **qualitativ** hinreichende Befestigung des Weges



	<ul style="list-style-type: none"> i. d. R. sehr geringe Verkehrsmengen, keine Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern Großer Erholungsfaktor Häufig kürzeste Wegeverbindungen zwischen ländlichen Kommunen bzw. Ortsteilen (unabhängig von Straßenverbindungen)
	<ul style="list-style-type: none"> Keine allgemein gültigen Qualitätsstandards definiert, Sicherheitsniveau und Fahrkomfort häufig unzureichend (keine Asphaltierung) Häufig keine Beleuchtung Freigabe für den Fuß- und Radverkehr durch das jeweilige Forstamt erforderlich

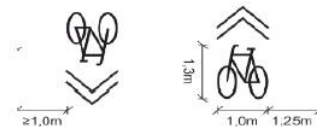




Führung im Mischverkehr (mit Piktogramm)

Fließender Radverkehr | Führungsformen

Führung im Mischverkehr (mit Piktogrammen)

- Verdeutlichung der Fahrradnutzung auf Straßen mit Mischverkehr (Kfz / Rad)
- Beschilderung:** keine verkehrsrechtliche Anordnung nach VwV-StVO, Nutzung des Sinnbilds „Radverkehr“ nach StVO nicht StVO-konforme Lösung, Einzelpiktogramme nicht genehmigungspflichtig, in Absprache mit der Straßenverkehrsbehörde Symbolkette anwendbar
- Bemessung:** keine verbindlichen Vorgaben, Empfehlungen siehe Schaubild rechts, regelmäßige Markierung erforderlich
- Voraussetzung:** keine verbindlichen Vorgaben, Empfehlungen:
 - keine gesonderte RVA möglich, kein (oder schmaler) Gehweg
 - Geringe Kfz-Verkehrsbelastung, niedriger Schwerverkehrsanteil



	<ul style="list-style-type: none"> Generierung von Aufmerksamkeit für Radfahrende (Sicherheitsgewinn durch Wahrnehmung) Kostengünstige Umsetzung Kein (zusätzlicher) Platzbedarf Reduzierung der (regelwidrigen) Gehwegbenutzung durch den Radverkehr und möglicher Konflikte mit dem Fußverkehr
	<ul style="list-style-type: none"> Geringe Akzeptanz bei Verkehrsteilnehmenden (fehlende Umsetzung, dadurch häufig Unwissenheit) Subjektiv geringe Verkehrssicherheit Keine StVO-konforme Lösung bei Verwendung offizieller Piktogramme





Plateau-Aufpflasterungen

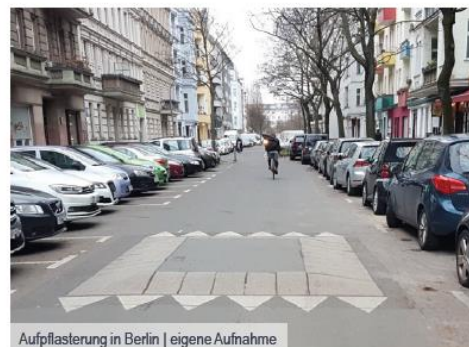
└ MIV | Verkehrsberuhigung

Plateau-Aufpflasterung

- Maßnahme zur Reduzierung der MIV-Geschwindigkeit in Wohnquartieren
- Meist quadratische Anhebung des Fahrbahnbelags in der Mitte der Fahrbahn
- Keine Einschränkungen für den Radverkehr (kann an den Anhebungen vorbei fahren)
- Keine Einschränkungen für Linienbusverkehr und Rettungsfahrzeuge (aufgrund Achsbreite)
- **Voraussetzungen:**
 - in Bereichen mit reduzierter zulässiger Höchstgeschwindigkeit (z. B. Tempo 30-Zonen)
 - Bauliche Verdeutlichung der Aufpflasterung von restlicher Fahrbahn erforderlich (z. B. Struktur, Farbe, Material)



	<ul style="list-style-type: none">▪ Effektive Reduzierung der MIV-Geschwindigkeit▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit▪ Einfache Implementierung▪ Kissen passierbar für Radverkehr und Linienbusse
	<ul style="list-style-type: none">▪ Mögliche Temposteigerung zwischen den Kissen▪ Erschwerung von Straßenreinigung und Winterdienst▪ Nicht im Bereich von Einmündungen, Kreuzungen und Fußgängerquerungen einzusetzen▪ Gefahr des Aufsetzens von Fzg. (bei Bemaßung beachten)▪ je nach Breite des Kissens / der Fahrbahn wird Radverkehr ggf. zu nah an parkenden Kfz gedrängt





Tempo 30 (innerorts)

└ MIV | Verkehrsberuhigung

Tempo 30 (innerorts)

- Reduzierung der von zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerorts von 50 km/h auf 30 km/h
- **Beschilderung:** verkehrsrechtliche Anordnung nach VwV-StVO durch Zeichen 274, bei Tempo 30 Zonen mit Zeichen 274.1 (Anfang) bzw. 274.2 (Ende)
- **Voraussetzung:** verschiedene Möglichkeiten für Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen
 - Abschnitte vor besonders schutzbedürftige Einrichtungen (Kitas, Schulen, Altenheime, Erholungsorte von besonderer Bedeutung)
 - Lärmschutzgründe (Antrag von Anwohnenden / Kommunen nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO oder durch die Aufstellung von Lärmaktionsplänen nach § 47d BImSchG)
- Möglichkeit von Tempo 30-Zonen im Nebennetz nach § 45 Abs. 1c StVO



	<ul style="list-style-type: none">▪ Erhöhung der Verkehrssicherheit▪ Reduzierung von Lärmemissionen▪ Kostengünstige und schnelle Umsetzung
	<ul style="list-style-type: none">▪ Eingeschränkte Umsetzbarkeit an Hauptstraßen▪ Straßenverkehrsbehörden legen rechtlichen Rahmen unterschiedlich aus▪ Häufig geringe Akzeptanz bei Kfz-Fahrenden, politischen Entscheidungsträgern und Teilen der Öffentlichkeit▪ Tempo 30 kann die Anlage von separaten Radverkehrsanlagen obsolet machen



E-Ladeinfrastruktur für eBikes

└─ Mobilitätsmanagement | E-Mobilität

E-Ladeinfrastruktur (E-Bikes)

- Öffentlich verfügbares Angebot an Lademöglichkeiten
- Standortwahl:
 - Kombination mit weiteren radverkehrsbezogenen Angeboten (Abstellanlagen, B+R)
 - Umfeld von Orten hoher Nutzerfrequenz (Einzelhandel, Einkaufszentren, touristische Hotspots, Bahnhöfe)
- Verschiedene Bauformen denkbar
 - Ladestation mit Ladesäulen (mit oder ohne Ladekabel für Pedelecs und E-Bikes)
 - Fahrradabstellanlagen mit Ladesteckdosen
 - Mobile Ladegeräte mit Hinweisschildern zum Ausleihen (z. B. bei Einzelhandel und Restaurants)
 - Ladeschrank zur separaten Ladung des Akkus (nur für E-Bikes mit entnehmbarem Akku)
- Bereitstellung, Betrieb und Wartung durch externen Dienstleister; Kooperationen denkbar (z. B. mit Verkehrsbetrieben, Stadtwerken etc.)



E-Ladeinfrastruktur (E-Bikes)



- Erhöhung der Attraktivität des Radverkehrs durch Steigerung der potenziellen Reichweite
- Förderung der E-Mobilität → Erschließung von neuen Nutzergruppen
- Stärkung des touristischen Radverkehrs



- Planungs- und Kostenaufwand
- Nachfrage häufig schwer abzuschätzen, längerfristige Planung kaum belastbar (dynamisches Marktumfeld)



E-Ladeinfrastruktur in Berlin (Kaufland) | eigene Aufnahme.

Bikesharing

└─ Mobilitätsmanagement | Sharing-Angebote

Bikesharing

- Öffentlich verfügbares Angebot von zeitlich befristet entleihbaren Fahrrädern
- Feste Stationen oder innerhalb eines festgelegten Nutzungsgebiet abstellbar (free-floating)
- Bereitstellung, Betrieb und Wartung durch externen Dienstleister; Kooperationen denkbar (z. B. mit Verkehrsbetrieben, Unternehmen etc.)
- Preisgestaltung je nach Anbieter unterschiedlich
- **Voraussetzungen:**
 - Bereits vorhandene oder perspektivisch zu erwartende Nachfrage
 - Dichtes Stationsnetz und ausreichende Anzahl an Rädern für attraktives Angebot
 - Einfache Bedienbarkeit und attraktive Preisgestaltung (ggf. Subventionierung sinnvoll)



Bikesharing



- Flexible Mobilitätswahl
- Förderung von multimodalen Wegeketten (z. B. mit ÖPNV)
- Entkopplung von Fahrradnutzung und Fahrradbesitz
- Insbesondere im Freizeitverkehr attraktiv (z. B. für Tourist:innen)



- Platzbedarf für Abstellanlagen und Stationen
- Wildes Abstellen: Konkurrenz auf Gehwegen



Nextbike-Station in Potsdam | eigene Aufnahme