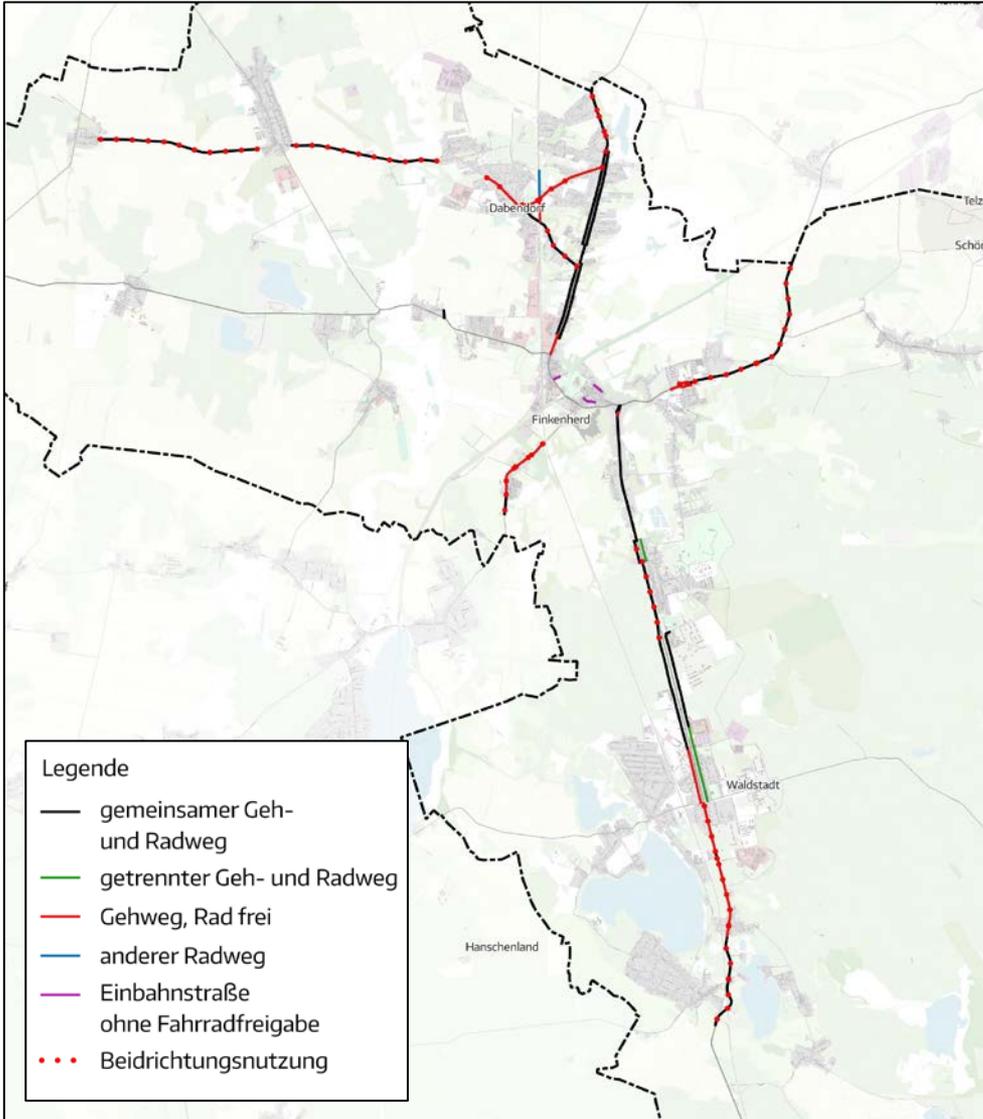




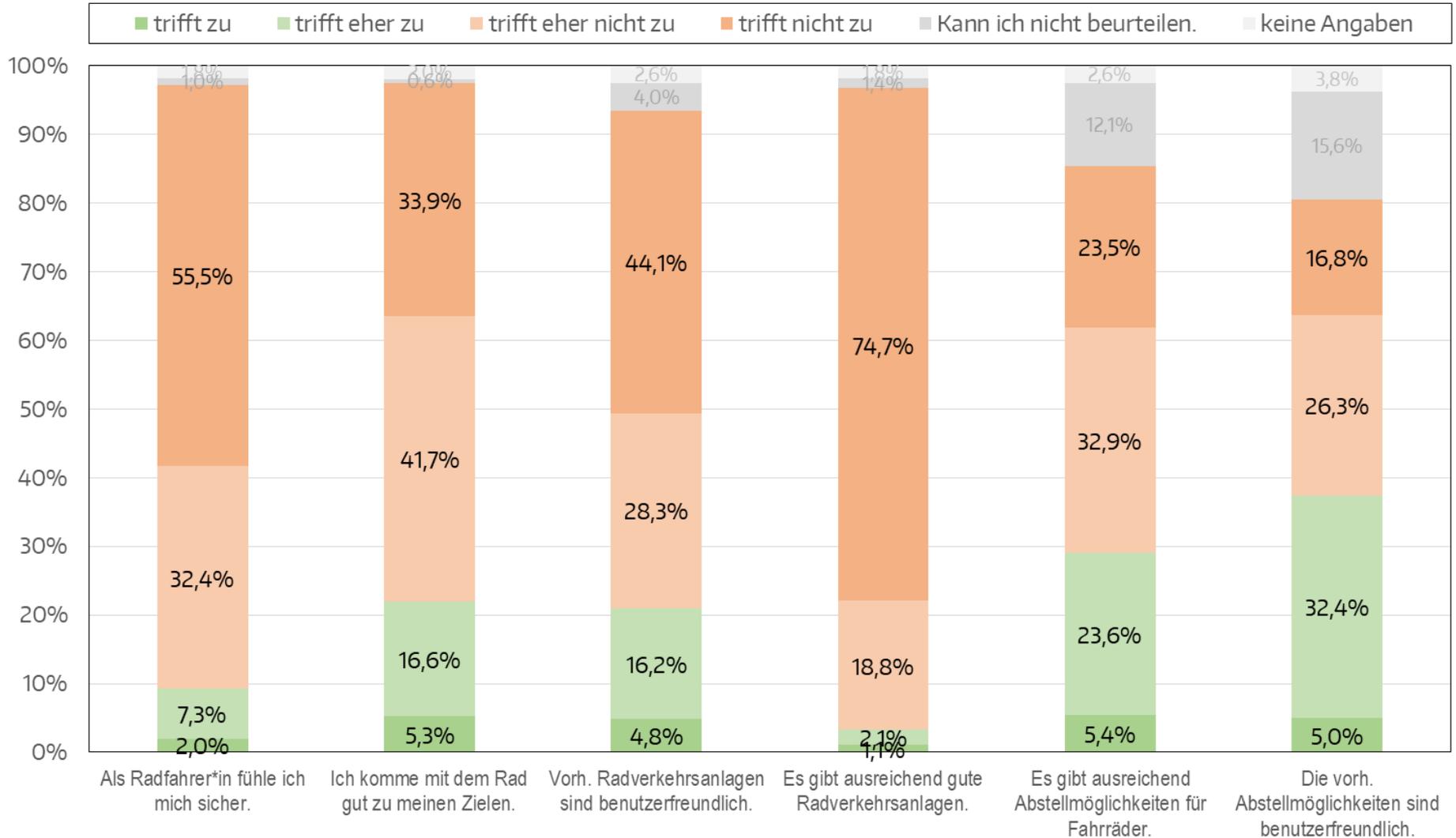
Stadtverordnetenversammlung
Abschlussvorstellung 07.06.2023

Bestandsradverkehrsanlagen

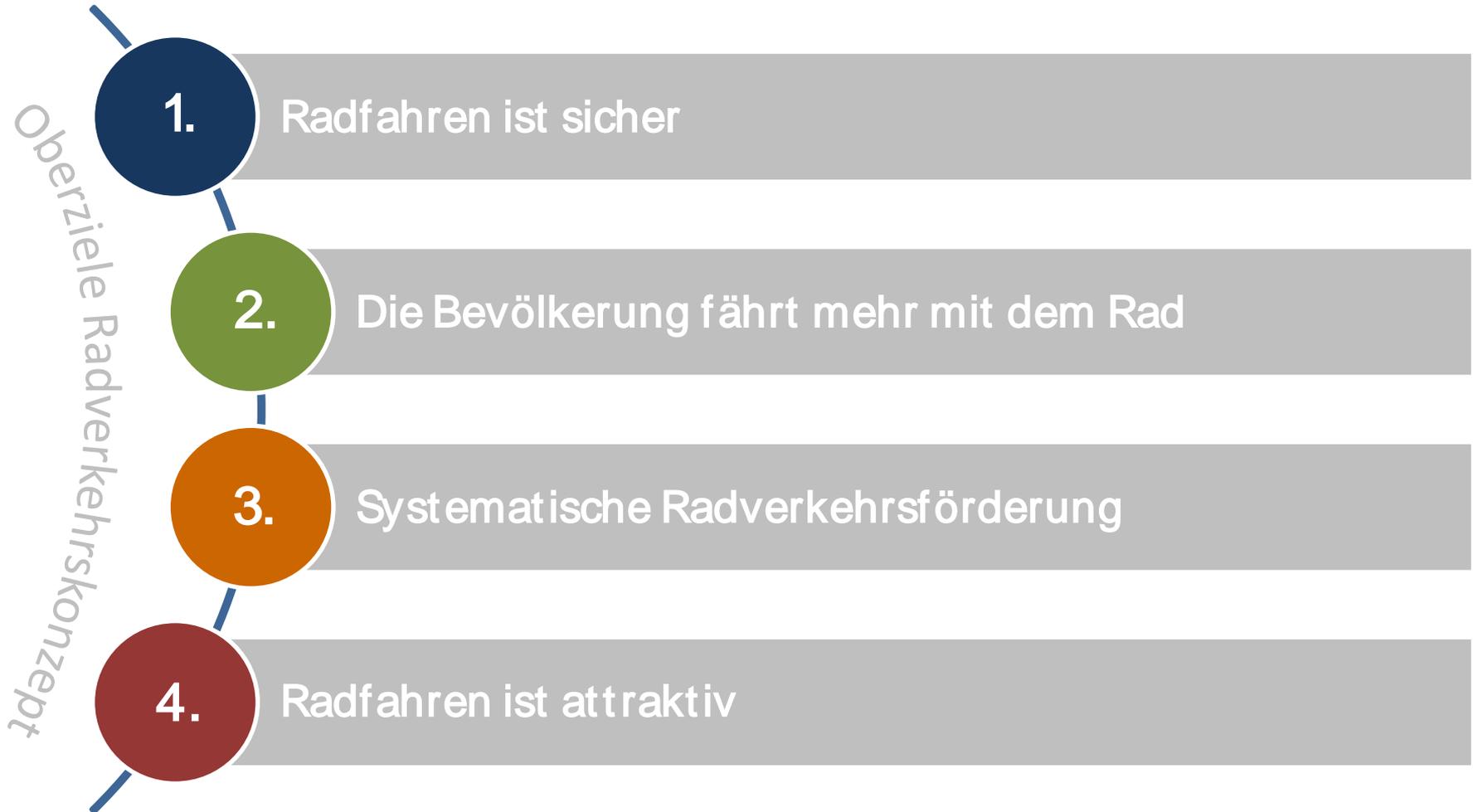


Ergebnisse der Bürgerumfrage

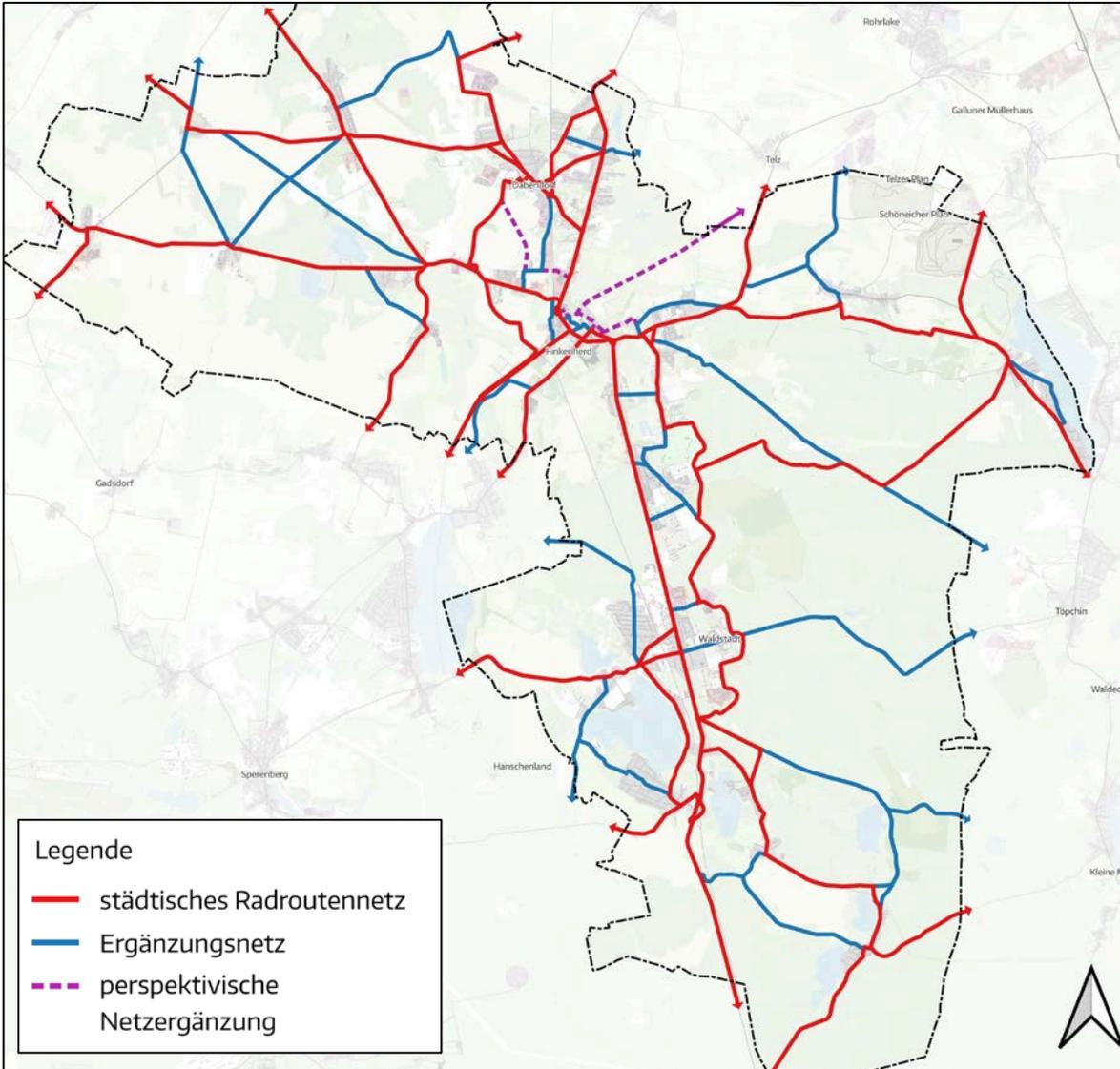
Rücklauf: 703 Fragebögen



Oberziele Radverkehr



Radrouennetz Zossen



Haupt- und Nebenrouten

- » zentrale Verknüpfungen mit dem Umland sowie innerhalb der Stadt
- » touristische Radrouten

Ergänzungsnetz

- » Lückenschlüsse, kleinräumigere Quelle-Ziel-Verbindungen, Routen mit geringerer Nachfrage

Nachbarschaftsnetz

- » flächenhafte Feinerschließung
- » Sicherung Erreichbarkeit Grundstücke
- » gesamtes befahrbares Wegenetz

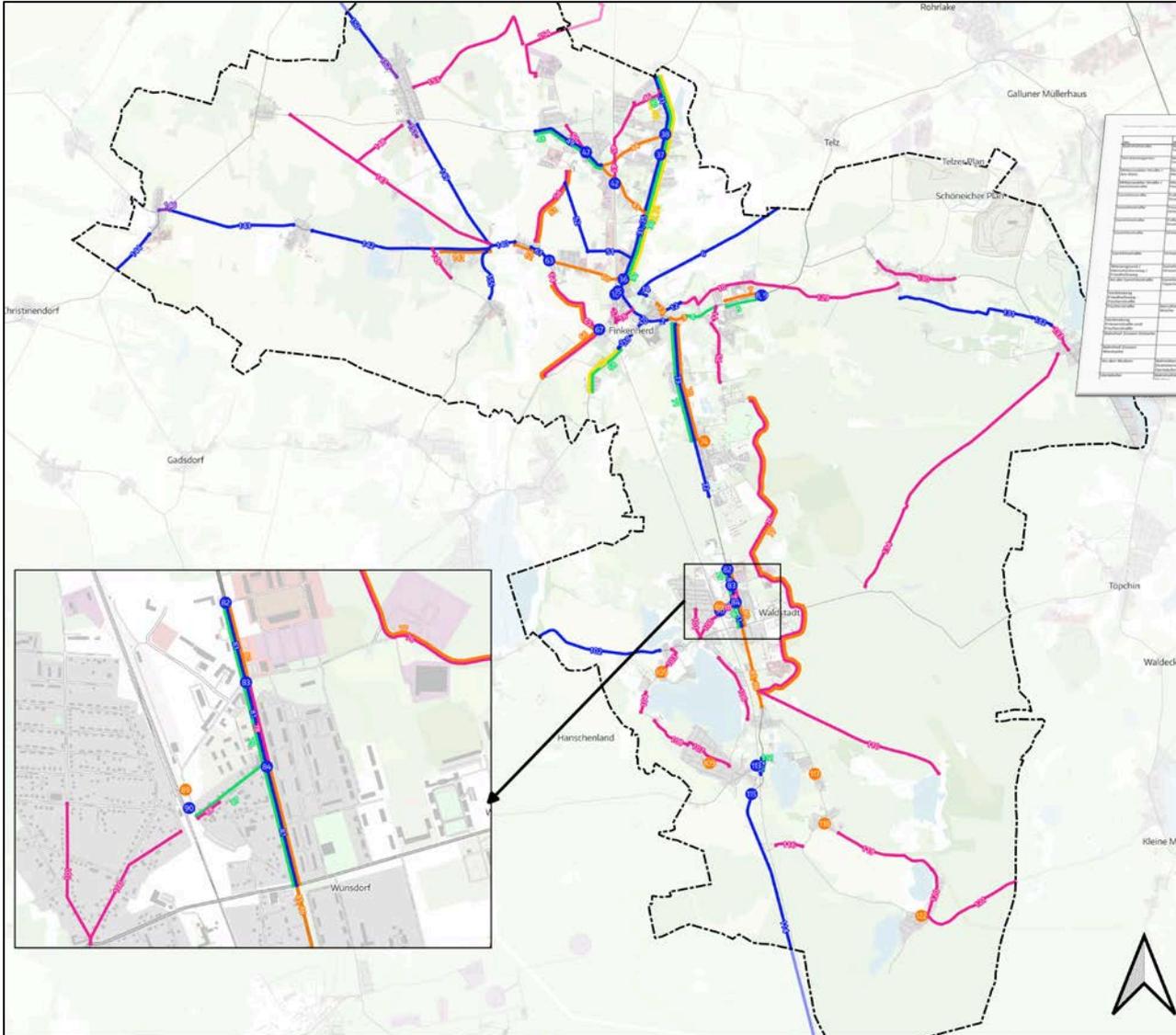
Struktur des Maßnahmenkonzeptes

1. Radverkehrsanlagen im Zuge von Hauptverkehrsstraßen
2. Verkehrsorganisatorische Maßnahmen
3. Weitere infrastrukturelle Maßnahmen
4. Schaffung radverkehrstauglicher Fahrbahnoberflächen
5. Verbesserung der Radabstellmöglichkeiten
6. Optimierung der Angebote für den touristischen Radverkehr
7. Systematische Radverkehrsförderung

systematisierte Priorisierung
der Maßnahmen

					Priorität
V	G	G	M	M	
IV	G	M	M	H	
III	G	M	H	H	
II	M	M	H	SH	
I	M	H	H	SH	
	K	G	M	H	
	Nutzungseinschränkungen / Konfliktpotenziale im Bestand				

Maßnahmenkonzept Zossen



Maßnahmenkategorie	Maßnahmenort	Maßnahmenbeschreibung	Maßnahmenstatus	Maßnahmenpriorität	Maßnahmenkosten	Maßnahmenverantwortung	Maßnahmenzeitpunkt	Maßnahmenanmerkungen
Bauliche Maßnahmen	Finkenbergring	Verbreiterung des Radweges	in Planung	hoch	100.000 €	Stadt Zossen	2024	
	Finkenbergring	Einbau von Radwegen	in Planung	hoch	150.000 €	Stadt Zossen	2024	
	Finkenbergring	Einbau von Radwegen	in Planung	hoch	100.000 €	Stadt Zossen	2024	
	Finkenbergring	Einbau von Radwegen	in Planung	hoch	100.000 €	Stadt Zossen	2024	
	Finkenbergring	Einbau von Radwegen	in Planung	hoch	100.000 €	Stadt Zossen	2024	
	Finkenbergring	Einbau von Radwegen	in Planung	hoch	100.000 €	Stadt Zossen	2024	
	Finkenbergring	Einbau von Radwegen	in Planung	hoch	100.000 €	Stadt Zossen	2024	
	Finkenbergring	Einbau von Radwegen	in Planung	hoch	100.000 €	Stadt Zossen	2024	
	Finkenbergring	Einbau von Radwegen	in Planung	hoch	100.000 €	Stadt Zossen	2024	
	Finkenbergring	Einbau von Radwegen	in Planung	hoch	100.000 €	Stadt Zossen	2024	
Finkenbergring	Einbau von Radwegen	in Planung	hoch	100.000 €	Stadt Zossen	2024		

Maßnahmenabelle

- Legende**
- bauliche Maßnahmen
 - Markierungsmaßnahmen
 - Verkehrsorganisatorische Maßnahmen
 - Maßnahmen zur Aufwertung der Oberfläche
 - Gehwegergänzungen am Hauptverkehrsnetz
 - Unterhaltungsmaßnahmen

Radverkehrsführung – Vorauswahl gemäß ERA außerorts



EKL 1/ 2: straßenunabhängige Führung

EKL 3: straßenunabhängige Führung

- bei 100 km/h bei DTV > 2.500 Kfz/24
- bei 70 km/h bei DTV > 4.000 Kfz/24
- bei besonderer Netzbedeutung

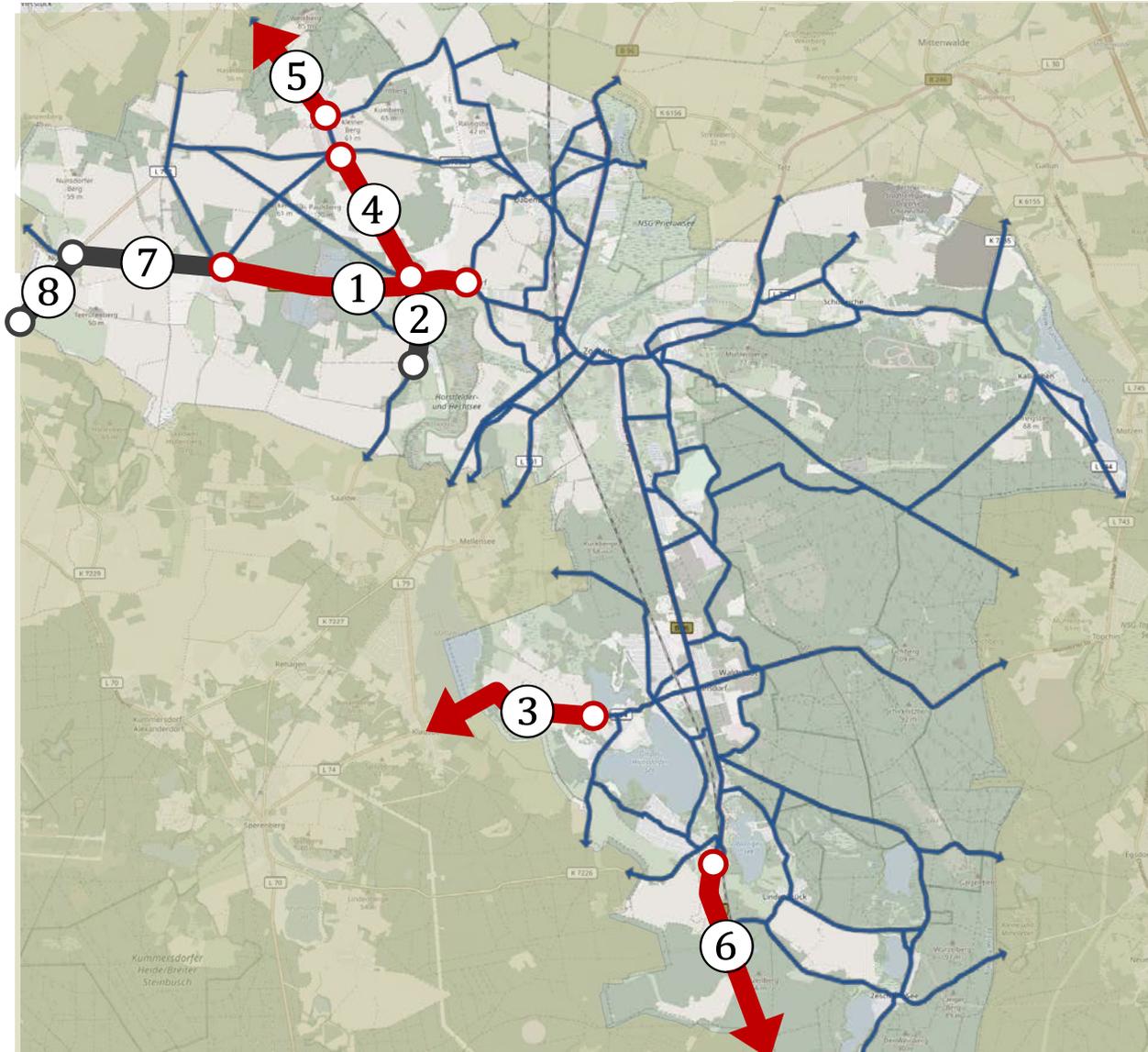


Schutzstreifen außerorts aktuell
in Deutschland nicht zulässig.

EKL 4: in der Regel keine fahrbahnbegleitenden Radwege

- außer bei Schülerverkehr oder erheblichem Freizeitradverkehr

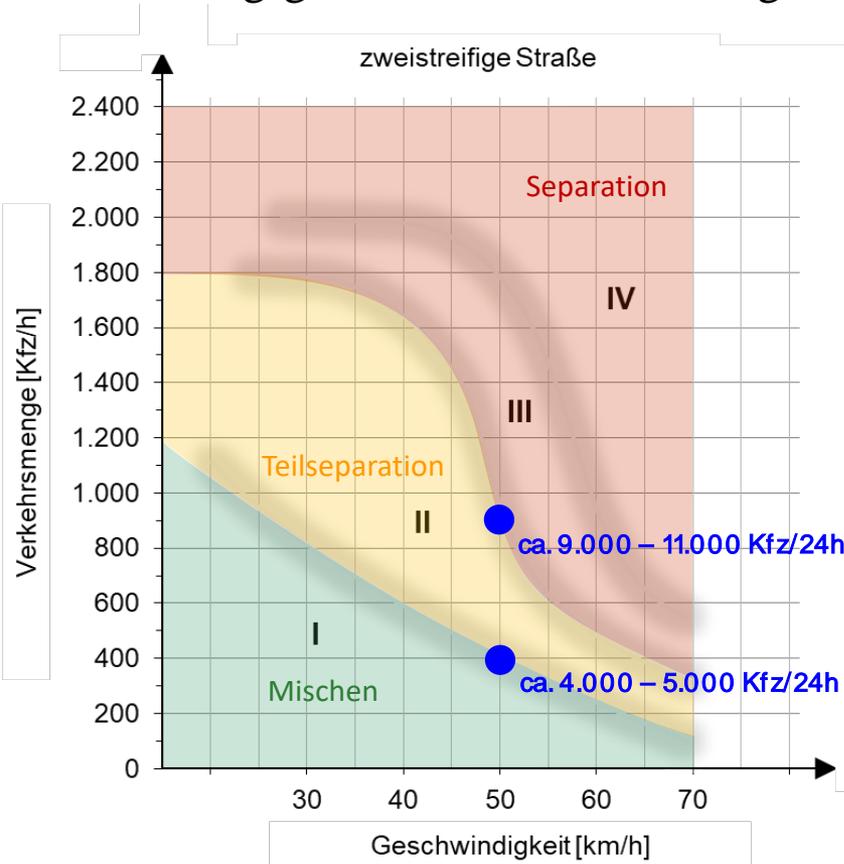
Handlungsbedarf für Radwege außerorts



- ① Nächst Neuendorf – Schünow (B 246)
[LS vordringlicher Bedarf]
- ② Horstfelde – B 246 (L 79)
- ③ Wünsdorf-Waldstadt - Klausdorf (L 74)
[LS weiterer Bedarf]
- ④ Nächst Neuendorf – Glienick (L 79) [LS weiterer Bedarf]
- ⑤ Glienick – Groß Schulzendorf (L 79) [weiterer Bedarf]
- ⑥ Neuhof – Mückendorf (B 96)
vordringlicher Bedarf
- ⑦ Schönow - Nunsdorf (B 246)
- ⑧ Nunsdorf – Christinendorf (B 246)

Radverkehrsführung – Vorauswahl gemäß ERA innerorts

Notwendigkeit von Radverkehrsanlagen
in Abhängigkeit von Geschwindigkeit und Verkehrsstärke



- I. Regeleinsatzbereich
Mischen auf der Fahrbahn
- II. Regeleinsatzbereich
Schutzstreifen / Gehweg „Rad frei“
- III. Regeleinsatzbereich
Radwege / Radstreifen
- IV. Separation von Rad- und Kfz-Verkehr
unerlässlich

Grundlage: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)

keine harten Grenzen, sondern fließender Übergang

Vorauswahl ➡ Prüfung der Realisierbarkeit ➡ Vergleich geeigneter Führungsformen

Überprüfung der Benutzungspflicht



Hinterfragen der Benutzungspflicht

VwV zu § 2 Absatz 4 Satz 2 StVO



benutzungspflichtige Radwege „...*nur dort angeordnet werden, wo es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf erfordern.*“

insbesondere bei Beidrichtungsradwegen

VwV zu § 2 Absatz 4 Satz 3 StVO

„*Die Benutzung von in Fahrtrichtung links angelegten Radwegen in Gegenrichtung ist insbesondere innerhalb geschlossener Ortschaften mit besonderen Gefahren verbunden und **soll deshalb grundsätzlich nicht angeordnet werden.***“

Auf baulich angelegten Radwegen kann nach sorgfältiger Prüfung die Benutzungspflicht auch für den Radverkehr in Gegenrichtung mit Zeichen 237, 240 oder 241 oder ein Benutzungsrecht durch das Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ (1022-10) angeordnet werden.

*Eine Benutzungspflicht kommt in der Regel außerhalb geschlossener Ortschaften, **ein Benutzungsrecht innerhalb geschlossener Ortschaften ausnahmsweise in Betracht.***“



Ausweisung des Nutzungsrechtes

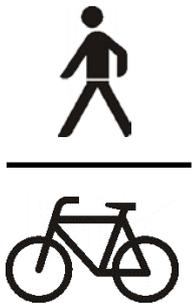


StVO zum Zeichen 239 „Gehweg“

„Ist durch Zusatzzeichen die Benutzung eines Gehweges für eine andere Verkehrsart erlaubt, muss diese auf den Fußgängerverkehr Rücksicht nehmen. Der Fußgängerverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig muss der fahrverkehr warten; er darf **nur mit Schrittgeschwindigkeit** fahren.“

→ Gehweg „Rad frei“ keine effektive Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs

→ besser nichtbenutzungspflichtiger Radweg

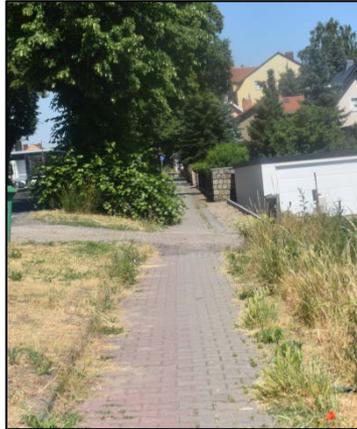
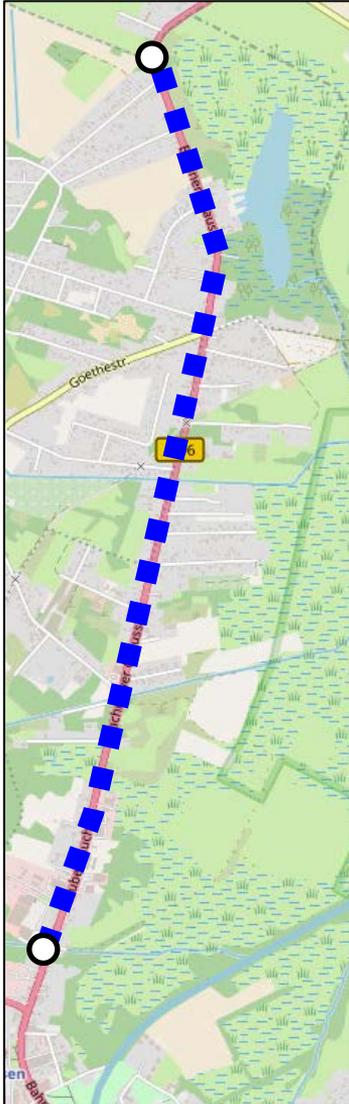


Verdeutlichung bei gemeinsamer Nutzung durch die Markierung von Piktogrammen auf dem Weg

VwV StVO zu § 2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge

„Gemeinsame Geh- und Radwege ohne Benutzungspflicht können durch Aufbringung der Sinnbilder „Fußgänger“ und „Radverkehr“ gekennzeichnet werden.“

Stubenrauchstraße / Malchower Chaussee / Berliner Chaussee



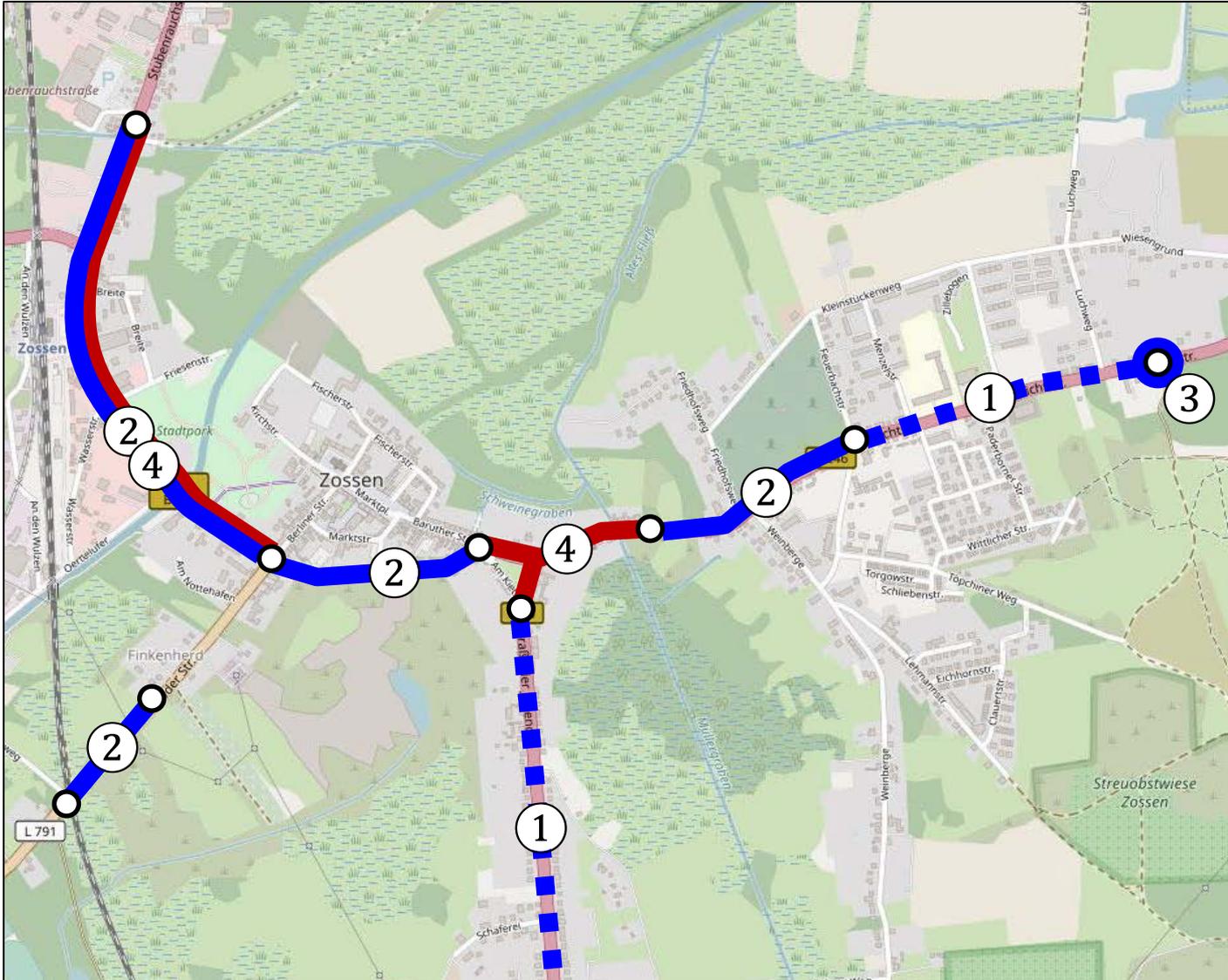
→ kurzfristiger Verbesserungsbedarf:

- Behebung punktueller Oberflächendefizite
- Abbau Umlaufsperrern / Asphaltüberzug oder Ausbau Schienen
- regelmäßige Pflege
- Roteinfärbung Radfurten

→ mittelfristiger Handlungsbedarf:

- Verbreiterung der Seitenbereiche (insb. zwischen den Bäumen)
- Umgestaltung Einmündungen zu Gehwegüberfahrten
- kontinuierliche Sicherung von Flächen für zukünftige Verbreiterung

Handlungsbedarf Hauptstraßennetz Ortsmitte Zossen



- ① Aufhebung der Benutzungspflicht (Umwandlung in Nutzungsrecht)
 - Straße der Jugend
 - Gerichtsstraße
- ② Schaffung einer Radverkehrsanlage
 - Am Dammgarten
 - Luckenwalder Straße
 - Bahnhofstraße
 - Mittenwalder Str.
- ③ Anlage einer Querungsinsel
- ④ Prüfung Tempo 30
 - Am Kietz / Mittenwalder Str.
 - Bahnhofstraße

Problembereich Bahnhofstraße

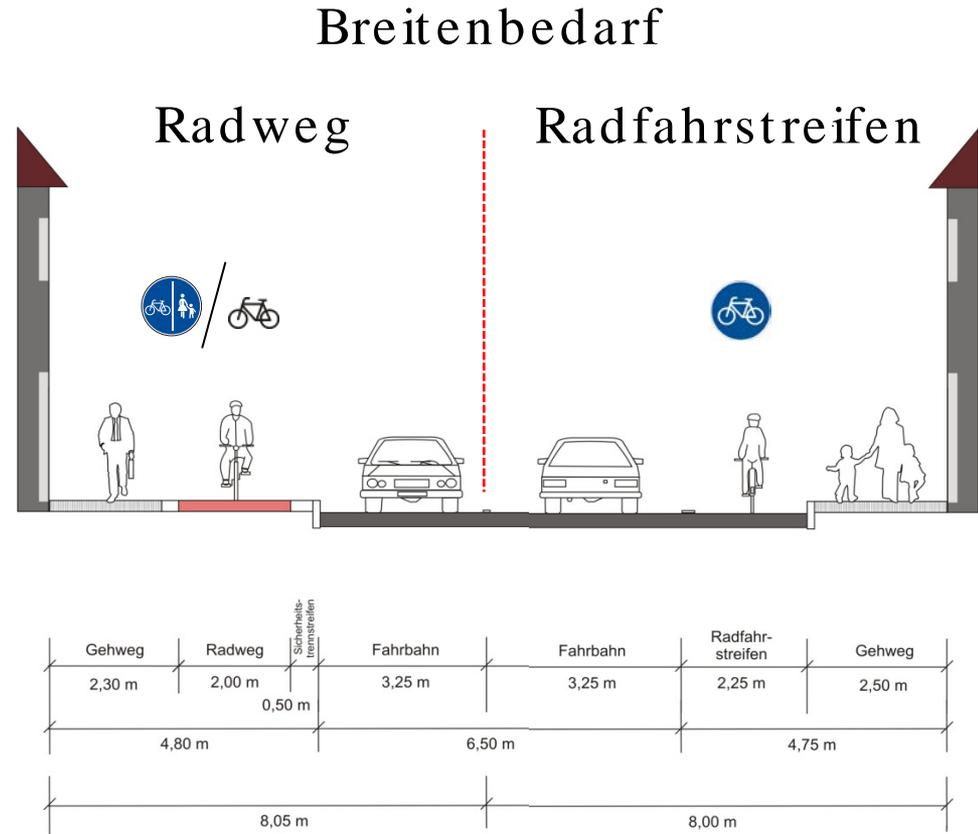


DTV > 13.000 Kfz/24h

- gesonderte Radverkehrsanlage / bauliche Umgestaltung erforderlich
- Umsetzung kurzfristig schwierig
- Schutzstreifen breitentechnisch denkbar, aber nicht zu empfehlen

Kurzfristige Empfehlung:

- Tempo 30 und ggf. Piktogrammspur
- Prüfung / Stärkung Alternativverbindungen

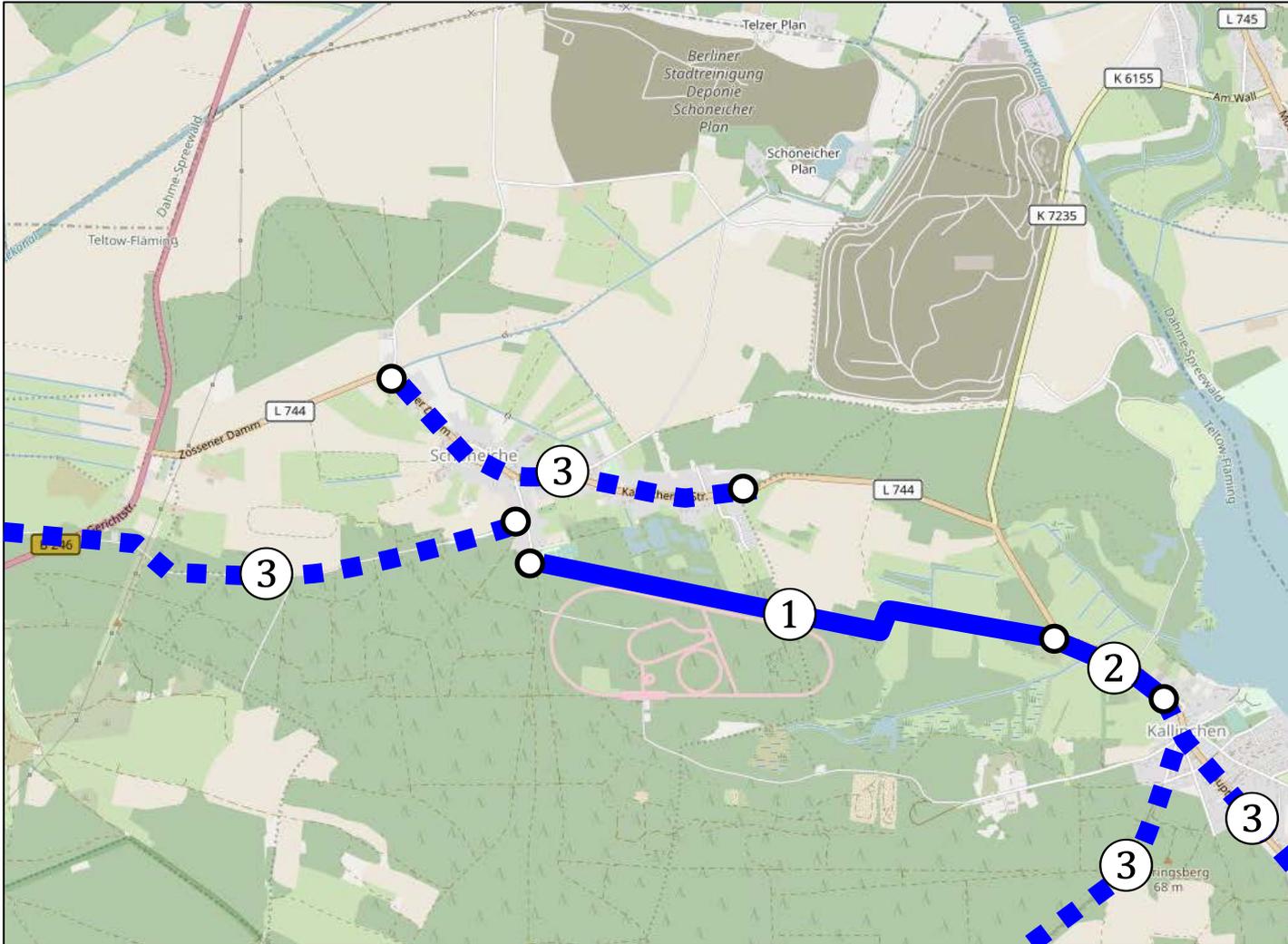


Weiterführende Betrachtungen im Rahmen des Projektes „Neue Mobilität“

Alternative zur Bahnhofstraße?

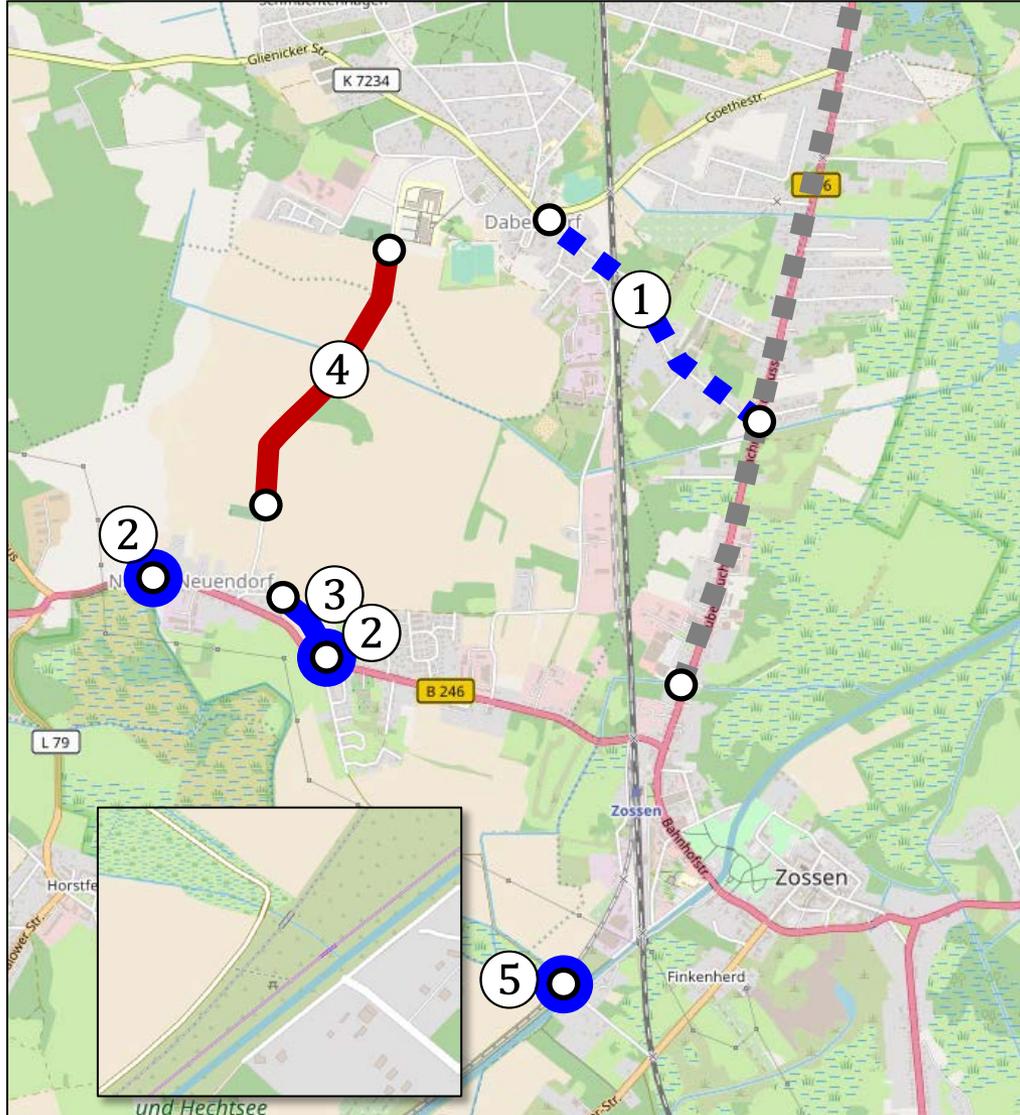


Handlungsbedarf Schöneiche / Kallinchen



- ① Ertüchtigung Europawanderweg für den Radverkehr
- ② straßenbegl. Geh- und Radweg
- ③ Sanierung / Ausbesserung Fahrbahn/ Wegeoberfläche

Handlungsbedarf Hauptnetz Dabendorf

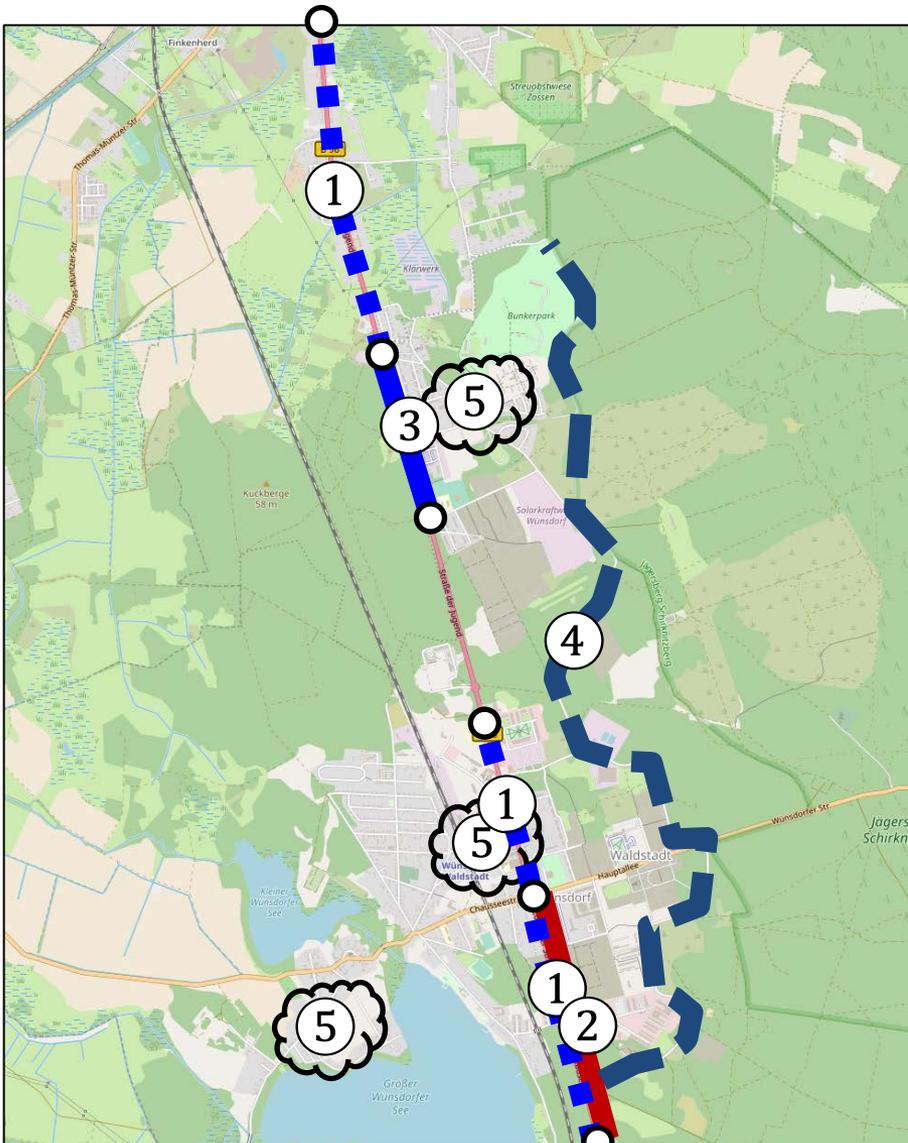


- ① **Aufhebung der Benutzungspflicht**
- Brandenburger Straße
- ② **Anlage einer Querungsisel**
- Nächst Neuendorfer Landstraße in Höhe Wulzenweg
- Nächst Neuendorfer Dorfstraße westlicher Ortsausgang
- ③ **Ausbau Wegeverbindung zwischen**
Wulzenweg und Amtmannfeldweg
- ④ **Ausbau Wegeverbindung zum**
Königgraben als Fahrradstraße

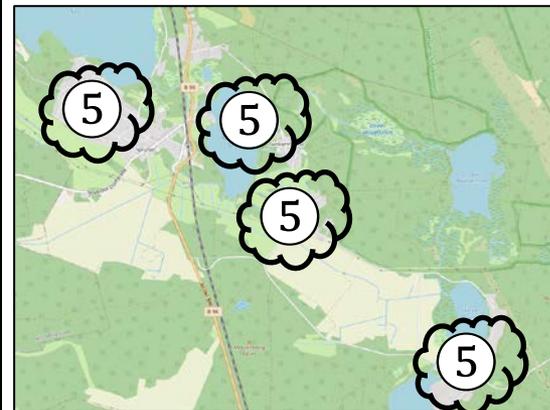


- ⑤ **Schaffung einer Querverbindung zw.**
Wulzenweg und An den Wulzen

Handlungsbedarf Hauptnetz Wünsdorf- Waldstadt

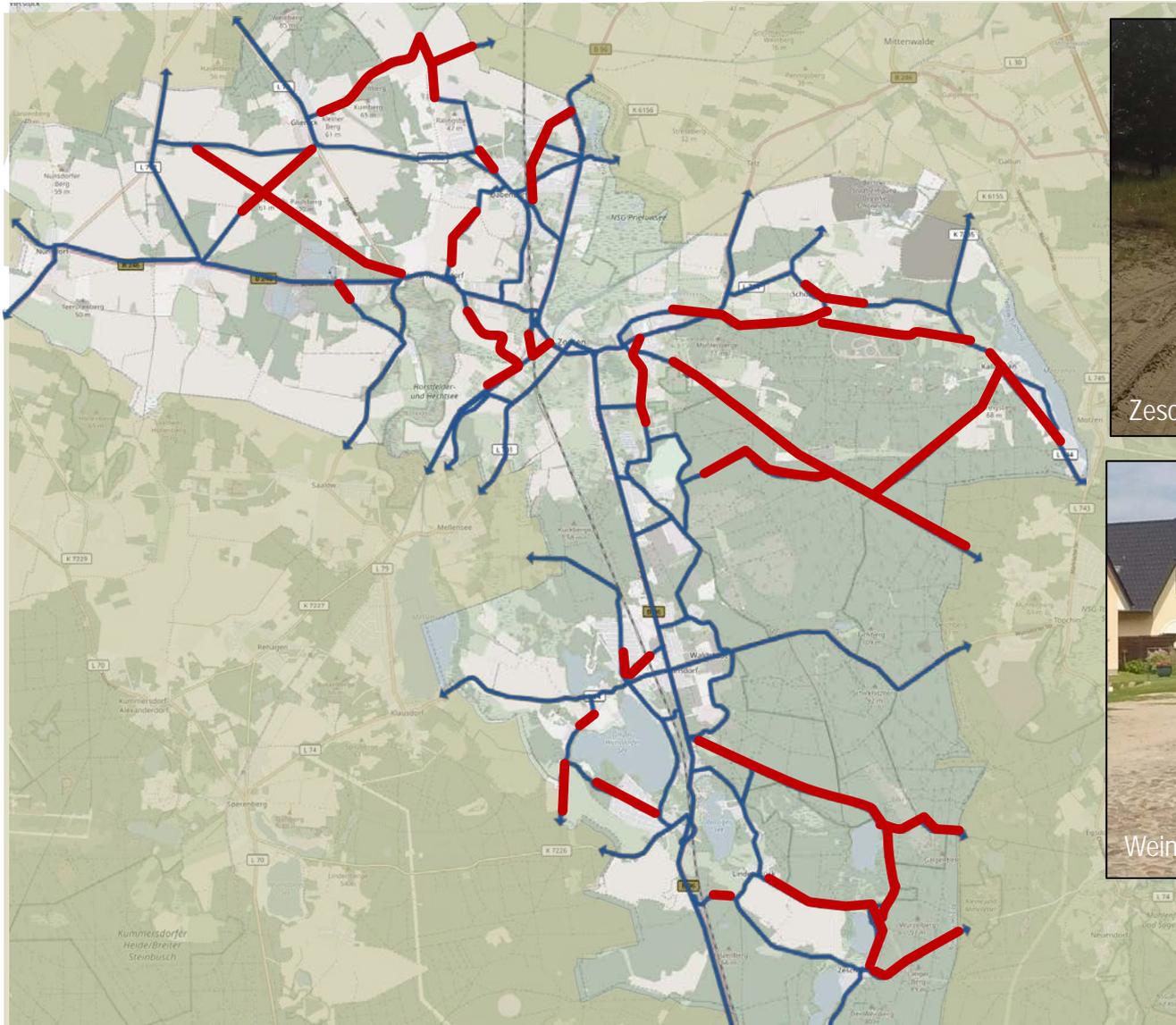


- ① **Aufhebung der Benutzungspflicht (Umwandlung in Nutzungsrecht)**
 - Straße der Jugend
 - Berliner Allee
 - Cottbuser Straße
- ② **Aufhebung der Tempo 70-Regelung innerorts**
 - Cottbuser Straße
- ③ **Ergänzung zweite Radverkehrsanlage auf der Ostseite**
 - Straße der Jugend
- ④ **Prüfung Reduzierung des zulässigen Geschwindigkeitsniveaus / Fahrradstraße**
 - Koschewoi Ring
- ⑤ **Prüfung Tempo-30-Zone**



- Bereich Fritz-Jäger-Allee
- Bereich Am Bahnhof / Zum Bahnhof
- Bereich Adlershorststraße
- Wohngebiet Neuhof
- OT Funkermühle
- OT Lindenbrück
- OT Zesch am See

Handlungsbedarf Verbesserung der Oberflächensituation



Verbesserung der Radabstellmöglichkeiten



Weiterentwicklung Radabstellmöglichkeiten an den Bahnhöfen



Schaffung von Radabstellmöglichkeiten an den Haltestellen

Radverkehr systematisch fördern

1. Beitritt zur Arbeitsgemeinschaft
Fahrradfreundliche Kommunen des
Landes Brandenburg AGFK BB
fachlicher Austausch zu aktuellen
Entwicklungen, Förderprogrammen, etc.



Quelle: <https://www.agfk-brandenburg.de/agfk-brandenburg/>

2. Teilnahme an der Kampagne „Stadtradeln“
Sensibilisierung der Öffentlichkeit wichtiger Akteure / Entscheider
3. Regelmäßige Zählung des Radverkehrs an ausgewählten Punkten
zur Erfassung der Entwicklung der Radverkehrsnutzung
4. Bildungsprojekte mit Kitas und Schulen
im Sinne der Mobilitätsbildung / Berücksichtigung der Bedürfnisse der Kinder
5. Dauerhaftes Radverkehrsbudget im Haushalt
effektivere Umsetzungsmöglichkeiten eigenständiger Maßnahmen

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Für Fragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld

Fon: 0351– 422 1196

Fax: 0351– 422 1198

Mail: schoenefeld@svu-dresden.de

Web: www.svu-dresden.de

SVU Dresden

STADT – VERKEHR – UMWELT

Inhaber: Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld

Wachsbleichstraße 25

01067 Dresden