

- "Stolperstein" Damaschkeplatz

Eine sehr schöne Radfahrstrecke ist der Weg durch die Glacisanlagen von der Hallischen Straße bis zur Walther-Rathenau-Straße, wenn nur der Damaschkeplatz nicht wäre. Erst muß man dreimal auf Grün warten - am Adelheidring, an der Olvenstedter Straße und am Editharing - und dann ist noch die Nord-Ost-Rampe zum Magdeburger Ring in falscher Richtung zu überqueren, um wieder auf den Radweg durch die Anlagen zu kommen, was wohl auch bei entsprechender Ausschilderung nicht ganz ungefährlich bleibt. Also im Zweifelsfall lieber stehenbleiben. Wunschtraum wäre ein Übergang an der Maybachstraße. Aber das ist zur Zeit wegen der hohen Verkehrsdichte aus Sicherheitsgründen nicht möglich.

Beschrieben von Hans-Peter Matthaei, ADFC Kreisverband Magdeburg



Damaschkeplatz



4. WAS NICHT NUR RADFAHRER ZU BEACHTEN HÄTTEN?

Fahrräder dürfen nur im verkehrssicheren Zustand benutzt werden, d.h., die Funktionsfähigkeit der vorgeschriebenen Ausrüstung -

1

mindestens eine helltönende Klingel

2

zwei voneinander unabhängige Bremsen

3

rutschfeste und festverschraubte Pedale, die mit je zwei nach vorn und hinten wirkenden gelben Rückstrahlern ausgestattet sind

4

eine unabhängige Lichtmaschine (Dynamo) mit mindestens drei Watt Nennleistung und sechs Volt Nennspannung für einen weißen Scheinwerfer vorn und eine rote Schlußleuchte hinten

5

mind. zwei um 180° versetzte, zur Seite wirkende, gelbe Speichenrückstrahler für jedes Laufrad oder einen zusammenhängenden, weißen retroreflektierenden Streifen im Reifen oder in den Speichen für jedes Laufrad

6

ein nach vorn wirkender weißer Rückstrahler

7

ein nach hinten wirkender roter Rückstrahler und ein nach hinten wirkender, mit dem Buchstaben "Z" gekennzeichnete, roter Großflächenrückstrahler, von denen einer auch mit der Schlußleuchte zu einem Gerät zusammengefaßt sein darf



Im Konflikt mit dem motorisierten Verkehr ist der Radler immer der Schwächere, im Vergleich zum Fußgänger jedoch der Stärkere. Ein defensives und vor allem berechenbares Verkehrsverhalten des Radlers ist daher erste Voraussetzung für die Unfallvermeidung. Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert für alle Verkehrsteilnehmer ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht (§ 1 der StVO). Besonders beim Rechtsabbiegen, beim Türöffnen, zu engem Überholen oder Parken auf Radwegen wird das Rücksichtsgebot durch Autofahrer verletzt. Umgekehrt wissen viele Fußgänger und Autofahrer über die zunehmende Rücksichtslosigkeit von Radfahrern zu berichten.

Dort, wo eine bedarfsgerechte Infrastruktur für den Radverkehr noch nicht geschaffen wurde und zu diesen Städten zählt leider auch Magdeburg, weichen Radfahrer aus Sicherheitsgründen häufig auf Fußwege aus. Das mag zwar manchmal verständlich sein, ist aber nicht zulässig. Die meisten Fußwege in Magdeburg sind sehr knapp bemessen und gestatten den Fußgängern ohnehin sehr wenig Freiraum. Daher sollten im Sinne von mehr Partnerschaft im Straßenverkehr die Radler gegenüber den Fußgängern besonders rücksichtsvoll verhalten. Dies gilt besonders gegenüber älteren Leuten und Kindern.

Neben dem allgemeinen Rücksichtsgebot gelten nach der StVO für Radfahrer weitere folgende allgemeine Regeln:

- Das Rechtsfahrgebot. Auf Straßen oder auf Radwegen bzw. gemeinsamen Rad- und Fußwegen müssen Radler rechts fahren. Dies bedeutet auch, zum Straßenrand oder zu auf der rechten Seite parkenden Autos einen Seitenabstand von rund einen Meter einzuhalten, um bei Gefahr einen genügenden Sicherheitsabstand zu haben.
- Radfahrer dürfen nebeneinander nur fahren, wenn dadurch der übrige Verkehr nicht behindert wird. Radwege und Radfahrstreifen müssen benutzt werden, es sei denn, ihre Benutzung wäre unzumutbar.
- Lichtzeichenanlagen gelten auch für den Radverkehr.
- Möglichst frühzeitiges und deutliches Anzeigen von Richtungsänderungen, um Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern zu vermeiden.
- An wartenden Kraftfahrzeugen vor einer Ampel darf rechts bis zur Haltelinie vorbeigefahren werden. Rücksichtsvolle Kraftfahrer halten deshalb eine Fahrgasse frei.

→ "Linke Radwege" dürfen nur dann benutzt werden, wenn diese für alle Verkehrsteilnehmer als solche mit dem Verkehrszeichen 237+1000-31 auch ausgewiesen sind.

Zur Führung des Radverkehrs im Straßenraum gibt es zwei grundsätzliche Prinzipien. Der Radverkehr kann einmal auf der Fahrbahn zusammen mit dem Kfz-Verkehr oder zum anderen auf gesonderten Wegen bzw. Spuren abseits des Kfz-Verkehrs bzw. neben ihm geführt werden. In Anlehnung an diese Prinzipien ergeben sich eine Reihe von Möglichkeiten zur Führung der Radler im Straßenraum, deren Bedeutung und Einsatzkriterien im einzelnen nachstehend genauer erläutert werden:



Radweg für Zweirichtungsverkehr (237+1000-31)



verkehrsberuhigte Zone (325)

1. Radweg (Radbahn)

Radwege sind solche Wege, die sich deutlich von der Fahrbahn bzw. vom Gehweg durch bauliche Maßnahmen abheben und mit einem Verkehrszeichen 237 gekennzeichnet sind. Sie müssen mindestens für den Einrichtungsverkehr 1,25 m bzw. für den Zweirichtungsverkehr 1,60 m breit sein und einen Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn von mindestens 0,75 m (0,50 m, wenn auf der Fahrbahn ein Halteverbot besteht.) haben. Bei diesen Mindestbreiten ist ein Überholen bzw. Vorbeifahren ohne Verlassen des Radweges möglich. Die Radwege können sowohl als straßenbegleitend angelegt, aber auch als selbständige Wege geführt werden.

2.1. kombinierter Rad- und Fußweg

Kombinierte bzw. getrennte Rad- und Fußwege sind Wege, die sich deutlich durch bauliche Einrichtungen wie Mulde, Grünstreifen von der Fahrbahn abheben, aber aufgrund ihrer baulichen Beschaffenheit bezüglich der Radfahrer und Fußgänger eine Einheit bilden. Diese Wege sind entweder nur durch einen weißen Strich, durch eine andere Befestigungsart oder nur durch eine geänderte Farbgebung (meist rot) getrennt.



kombinierter Rad-/Fußweg (241)



gemeinsamer Rad-/Fußweg (240)

In der letzten Zeit wurden im zunehmenden Maße solche Wege mit dem Verkehrszeichen 241 der StVO gekennzeichnet, die eine sehr geringe Belegung von Radfahrern und Fußgängern aufweisen und demzufolge mit Minimalbreiten für die Radspur von 1,00 m und für die Fußgängerspur von 1,50 m Breite ausgebaut wurden. Ein Überholen eines anderen Radfahrers ist nur mit Verlassen der Radspur möglich. Aufgrund der gegebenen Breite können solche Wege nicht für den Zweirichtungsverkehr zugelassen werden.

2.2. gemeinsamer Rad- und Fußweg

Der Unterschied zwischen den gemeinsamen und den kombinierten bzw. getrennten Rad- und Fußwegen ist nur der, daß keine optische Trennung mittels Markierung oder anders gefärbte Befestigungsart vorhanden ist. Auch in diesem Fall müssen die Radfahrer den gemeinsamen Rad- und Fußweg benutzen, was unter bestimmten Umständen zu erheblichen Komplikationen zwischen Radfahrern und Fußgängern führen kann. Durch eine entsprechende Beschilderung (VZ 240+1000-31) kann dieser auch im Zweirichtungsverkehr genutzt werden.



Klusweg in Oivenstedt (Beispiel für kombinierten Rad-/Fußweg)



Harsdorfer Str. in Höhe Öko-Zentrum

Lübecker Str.



2.3. Gehweg mit Zusatzzeichen "Radfahrer frei"

Mit der Kennzeichnung der Gehwege mittels der Verkehrszeichen 239 der StVO und dem Zusatz "Radfahrer frei" (Bd. 1022-10) wird dem Radfahrer die Möglichkeit geboten, unter Beachtung des Fußgängerverkehrs diesen Weg zu benutzen. Hierbei gilt nicht die Benutzungspflicht entsprechend der StVO. Langsame und "unsichere" Verkehrsteilnehmer können auf diesem Gehweg fahren, haben aber ihre Geschwindigkeit so zu wählen, daß die Fußgänger sich dadurch nicht belästigt fühlen. Schnelle, dynamische und "sichere" Radfahrer können weiterhin auf der Fahrbahn fahren.

3. Radfahrstreifen oder -spur

Neben dem Errichten von Radwegen außerhalb der Fahrbahnen besteht auch die Möglichkeit, entsprechende Spuren auf der Fahrbahn für den Radfahrer abzumarkieren. Diese Führung des Radverkehrs hat gegenüber den Radwegen den Vorteil, daß der Radfahrer immer von den Kraftfahrern gesehen wird,

der Radfahrer selbst unter Beachtung der Verkehrsverhältnisse an jeder beliebigen Stelle entweder einen anderen überholen oder zum Zwecke des Linksabbiegens auf der Fahrspur sich einordnen kann und der Fußgänger die Gehwege allein nutzen kann. Nachteilig wirkt bei dieser Lösung für einige Radfahrer der sehr nahe Kontakt zum Kfz-Verkehr wegen seines für Radfahrer hohen Geschwindigkeitsniveaus. Abhilfe hierzu kann geschaffen werden, wenn die Geschwindigkeit auf 30 km/h reduziert wird.

Die Spuren oder Streifen werden 1,25m breit angelegt und sind durch eine Breitlinie von den Fahrspuren abgetrennt. Da sich um eine Sonderspur nur für Radfahrer handelt, ist diese durch das Verkehrszeichen 237 und durch Fahrradpictogramme auf der Fahrbahn zu kennzeichnen. Allerdings ist durch die Anordnung der Radspuren auf der Fahrbahn in jedem Falle ein Zweirichtungsverkehr auf diesen Spuren ausgeschlossen.

Kritzmannstraße



4. Mehrzweckstreifen

Ist die Fahrbahn für ein Anlegen einer Kfz-Spur und eines Radfahrstreifens je Richtung nicht ausreichend dimensioniert, so kann dann anstelle der Radspur ein Mehrzweckstreifen angelegt werden. Allerdings fehlt dann in den meisten Fällen für den Kfz-Verkehr die Trennlinie in der Mitte. Damit wird dem Kfz-Fahrern die Möglichkeit gegeben, zum Zwecke des Begegnens und des Überholens auf den Mehrzweckstreifen auszuweichen, sofern vorausfahrende Radfahrer nicht behindert werden. Damit ist dieser Streifen keine Sonderspur nur für Radfahrer mehr, sondern ein für Radfahrer bevorzugter schmaler Streifen und die Beschilderung als solche entfällt.

5. Fahrradstraße

Als neue Möglichkeit, den Radverkehr sicher zu führen, wird von einigen die sogenannte Fahrradstraße angesehen. Hierbei wird die Straße einfach zum Radweg erklärt. Wird auch anderer Fahrzeugverkehr zugelassen, darf dieser nur mit mäßiger Geschwindigkeit, also maximal genauso schnell wie schnell wie der durchschnittliche Radfahrer, fahren. In einigen Städten mit sehr starkem Radverkehr wie zum Beispiel Münster, Erlangen, Bremen oder Hannover werden in zunehmenden Maße solche Straßen in Fahrradstraßen umgewidmet, um einmal auf diese Art und Weise den gebietsfremden Kfz-Verkehr verdrängen zu können bzw. zum anderen günstige Querverbindungen für den Radfahrer abseits stark befahrener Straßen zu schaffen.

6. Radfahren in Tempo 30-Zonen

Da das Geschwindigkeitsniveau in Tempo 30-Zonen zwischen den Radfahrern und den Kfz-Fahrern nicht mehr so groß und somit das Unfallrisiko für die Radfahrer deutlich geringer ist, wird auf eine separate Anordnung von Radwegen verzichtet. Die Radfahrer benutzen gemeinsam mit den Kfz-Fahrern die Fahrbahn.

7. Wirtschaftswege

Zwischen den Ortsteilen oder Orten gibt es häufig ein Netz von Wirtschaftswegen, die für den land- bzw. forstwirtschaftlichen Verkehr befestigt wurden. Sie eignen sich oft hervorragend zum Radfahren abseits der Landstraßen.

8. weitere verkehrsorganisatorische Maßnahmen zur Vermeidung von Umwegen für das Rad

Neben dem Anlegen von Radwegen, der Umwidmung einer Straße zur Fahrradstraße oder dem Herabsetzen der Höchstgeschwindigkeit gibt es weitere, vor allem verkehrsorganisatorische Maßnahmen, für den Radfahrer kurze Verbindungen zu schaffen, wie

→ "Öffnen" von Einbahnstraßen im Gegenverkehr nur für Radfahrer

Einbahnstraßen können fahrradfreundlicher gestaltet werden, wenn entweder durch bauliche Maßnahmen Radverkehr in der Gegenrichtung zugelassen oder - als "unechte Einbahnstraße" - die Zufahrt von Kfz aus der einen Richtung ausgeschlossen wird.

→ "Öffnen" von Sackgassen nur für Radfahrer



Gehweg auch für Radfahrer frei (239+1022-10)



Tempo 30-Zone (274.1)

5. BILDIMPRESSSIONEN



Prester

Bördegarten



Radfahren im Grünen in und um Magdeburg

Schroteanlage



Turmschanzenstr.



Büchnerstr.

Einst war ein Radfahren auf Deichen möglich - heute?



Büchnerstr.

in Höhe Seestr.





Radfahren am Hasselbachplatz - bisher ein Alptraum...





...und heute ein Versuch zur verbesserten Führung des Radfahrens auf dem Platz





zu schmale Zweirichtungswege



zu hohe Randabsenkungen

Nicht immer wurden alle Belange der Radfahrer berücksichtigt.

zu eckige Verschwenkungen





Radfahren auf der gesamten Breite des Fußgängerbereiches, obwohl ein breiter Radweg vorhanden.



fehlende Bordabsenkung für Linksabbieger



Radfahren in der "falschen" Richtung - ein Alptraum für Autofahrer

Elberadweg im Norden der Stadt





in Karlsruhe



Abstellen einmal anders



Fahrradständer in Dessau



Radfahren in Einbahnstraßen in Wien



Börderadweg zwischen Magdeburg und Niederndodeleben



auf vorhandenen Wegen entlang der Schrote



hier ist der Weg vorerst zu Ende - Blick nach Niederndodeleben



in Diesdorf

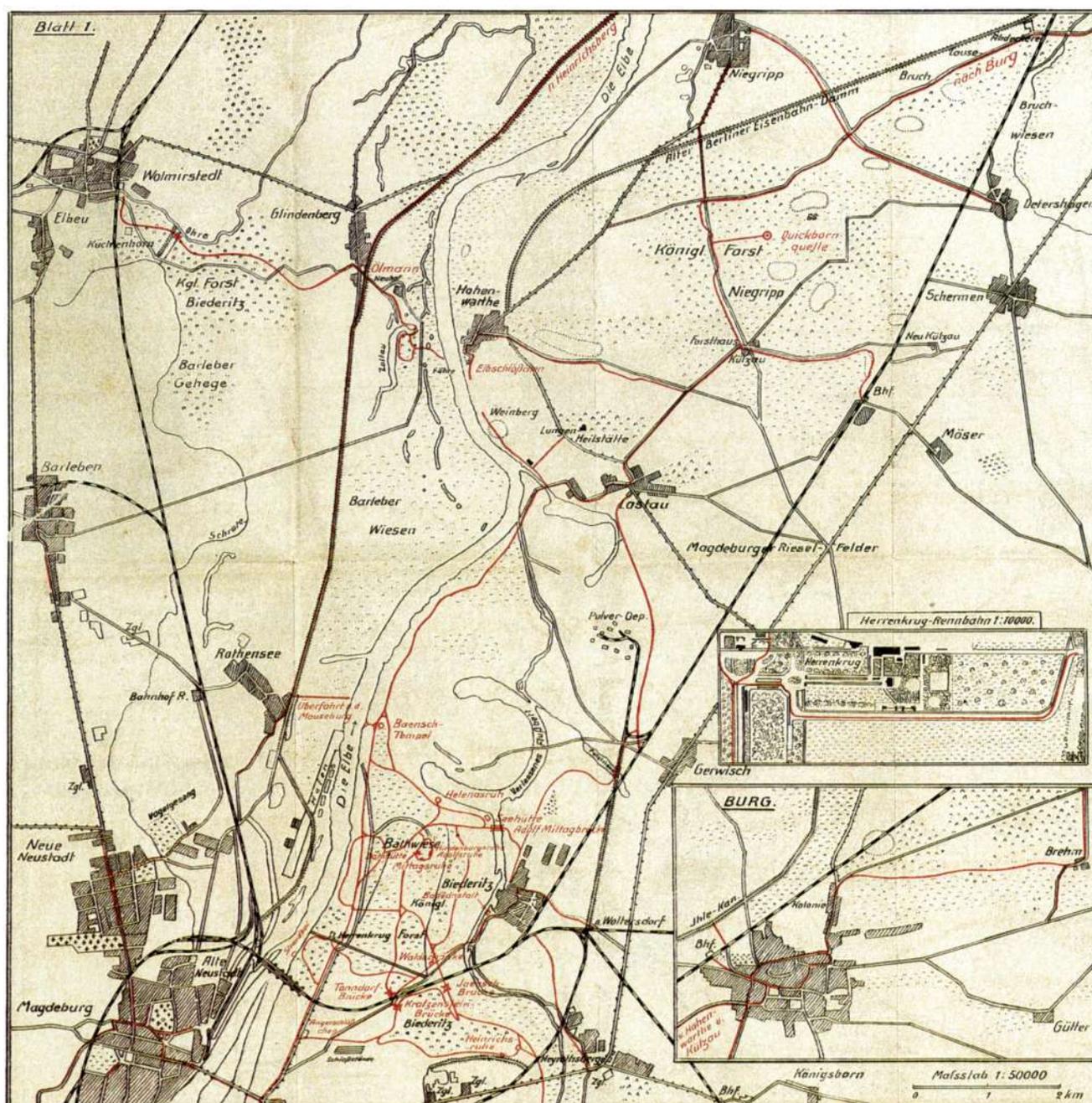


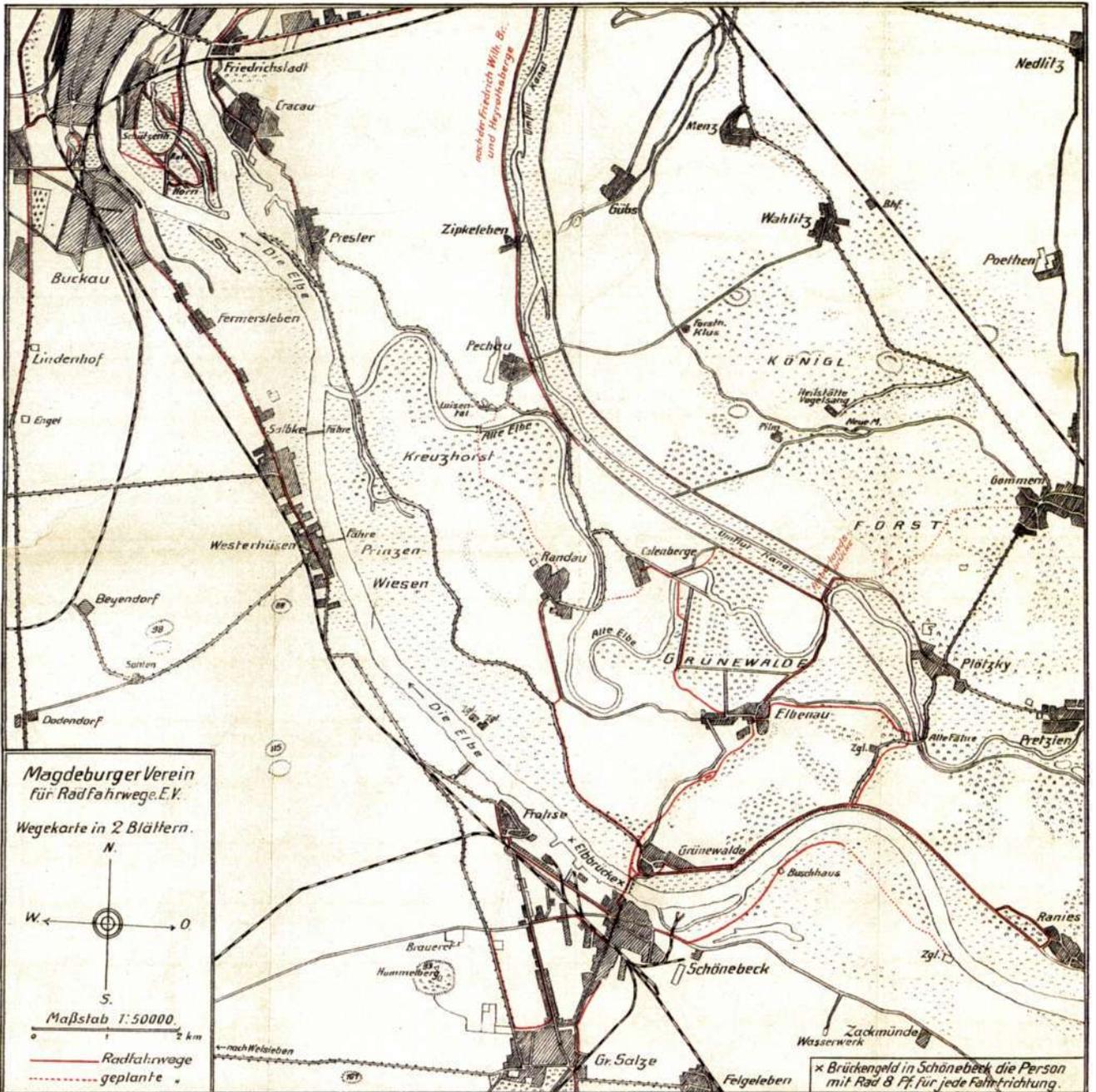
am Schroteanger



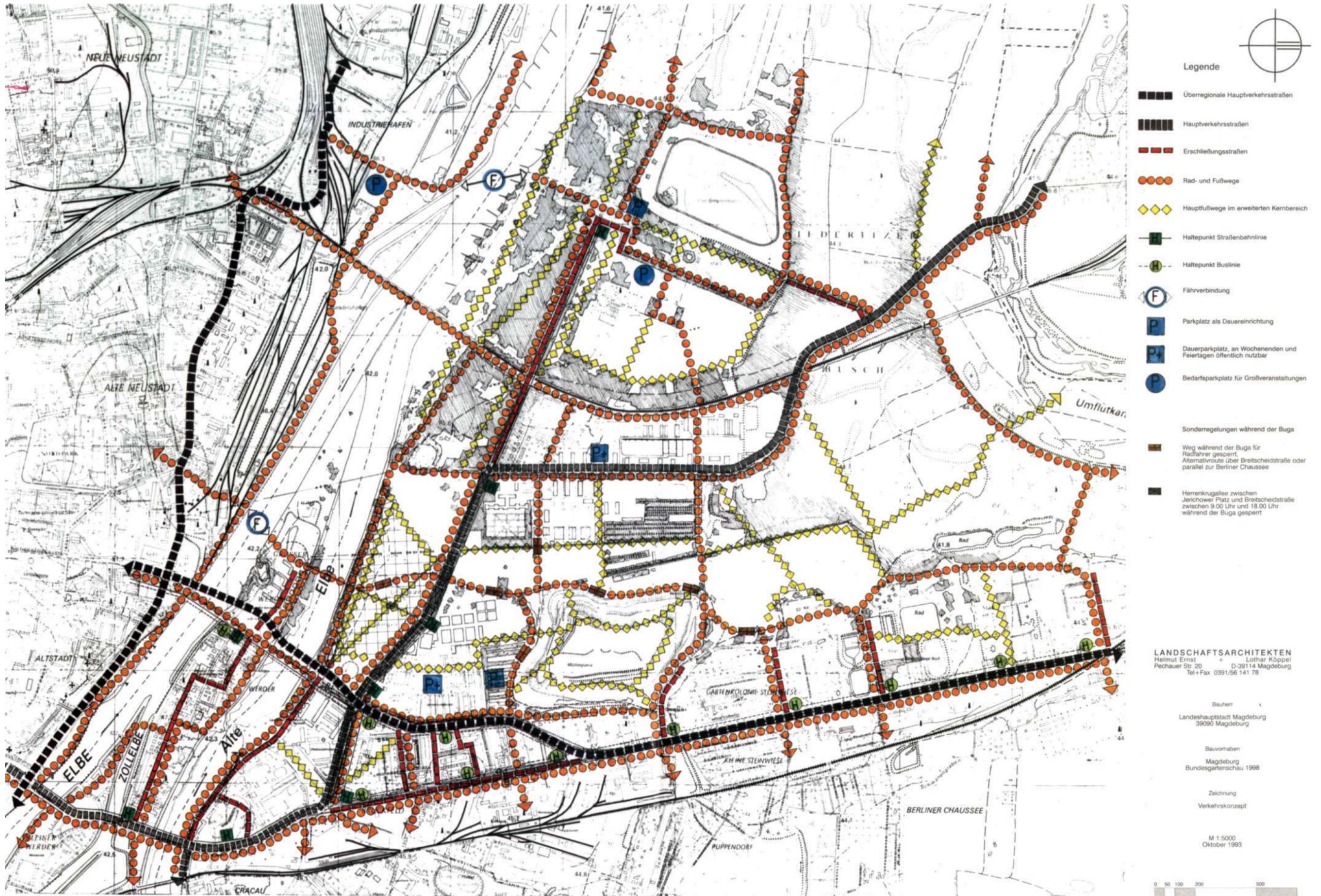
6.2. Plan des Magdeburger Vereins für Radfahrwege e.V. von ca. 1938

6.3. Pläne des Magdeburger Vereins für Radfahrwege e.V. von ca. 1915





6.5. Plan der Verkehrsstruktur im Bearbeitungsbereich der BUGA



Impressum:

Herausgeber:
Landeshauptstadt Magdeburg
Büro für Öffentlichkeitsarbeit
und Protokoll
39090 Magdeburg

Redaktion:
Stadtplanungsamt Magdeburg
Thomas Lemm

Text:
Thomas Lemm
Thomas Wischnewski

Fotos:
Stadtplanungsamt Münster
Stadtarchiv Magdeburg
Stadtplanungsamt Magdeburg
Jutta Klose
Peter Gercke
Thomas Lemm
Peter Matthaei

Grafik-Design:
Ateliergemeinschaft
Rudolf Purke / Karl-Heinz Arlt VBK/BBK

Herstellung:
Magdeburger Druckerei GmbH
Nachtweide 36-43
39124 Magdeburg

Copyright: Stadtplanungsamt Magdeburg



Flächenbedarf der einzelnen Verkehrsmittel Auto - Bus - Fahrrad; Modellversuch in Münster; Quelle: Stadtplanungsamt Münster