



PLANUNGSBÜRO RICHTER-RICHARD

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN HENNIGSDORF
RADVERKEHRSKONZEPT

Stand: 29.09.1997



STADT HENNIGSDORF

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLANUNG
RADVERKEHRSKONZEPT

Bearbeitet von
PLANUNGSBÜRO RICHTER-RICHARD, Aachen

Jochen Richard
Norrbert Kuntz

Sylvia Bock

Aachen, September 1997

INHALTSVERZEICHNIS

0.	AUFGABENSTELLUNG	1
1.	BESTANDSAUFNAHME	2
1.1	Bestehendes Radverkehrsnetz	2
1.2	Mängel im bestehenden Wegenetz	7
1.2.1	Streckenbezogene Mängel	8
1.2.2	Punktuelle Mängel	12
2.	Fortschreibung des Radverkehrsnetzes	22
3.	Infrastrukturmaßnahmen	27
3.1	Umsetzung des Wegenetzes	27
3.2	Öffentlichkeitsarbeit	31



0. AUFGABENSTELLUNG

Die Stadt Hennigsdorf ist aufgrund ihrer kompakten Stadtstruktur als Stadt der kurzen Wege nahezu ideal für eine fahrradfreundliche Stadt. Heute ist die Fahrradbenutzung in der Stadt noch überdurchschnittlich hoch, wenn auch seit der Wende viele dem Fahrrad den Rücken gekehrt haben. Die Ursache liegt zweifellos primär in der gestiegenen Motorisierung, die einerseits zu einer stärkeren Nutzung des Pkw geführt hat, und andererseits durch die höhere Verkehrsdichte viele Radfahrer zumindest aufgrund subjektiv wahrgenommener Gefährdung von der Radbenutzung abschreckt. Die bei den Kraftfahrerbefragungen festgestellten, außerordentlich großen Binnenverkehrsanteile zeigen mehr als deutlich, in welchem hohem Umfang Potentiale für den Fahrradverkehr ausgeschöpft werden können und damit der Stadtverkehr verträglicher gestaltet werden kann.

Die Förderung des Fahrradverkehrs muß deshalb zunächst das weitere Absinken der Radbenutzung aufhalten, dann den Fahrradverkehrsanteil stabilisieren und schließlich frühere Potentiale für den Fahrradverkehr zurückgewinnen bzw. neue erschließen. Mit dem konsequenten Ausbau von Radwegen im Zuge der Straßensanierungsarbeiten hat die Stadt Hennigsdorf hierzu in den letzten Jahren bereits wesentliche Voraussetzungen geschaffen.

Eine erfolgreiche Förderung ist jedoch mehr als der Bau von Radwegen. Nachfolgend sollen deshalb die verschiedenen Elemente einer umfassenden Radverkehrsförderung kurz dargestellt werden.



1. BESTANDSAUFNAHME UND ANALYSE

1.1 BESTEHENDES RADVERKEHRSNETZ

Im Rahmen einer Befahrung des Radwegenetzes am 17. April 1997 wurde die Qualität der vorhandenen Radverkehrsanlagen erhoben. Aufgrund dieser Erhebungen wurde ein Plan erstellt, in dem die Ausbautypen der Radverkehrsanlagen sowie die Mängelanalyse dargestellt sind. Die Bewertung des vorhandenen Wegenetzes erfolgt in Kapitel 2.

Neben den Radverkehrsanlagen wurden auch Tempo 30-Zonen und verkehrsberuhigte Bereiche aufgenommen, da auf diesen Straßen die Kfz-Geschwindigkeit deutlich reduziert ist und die Verkehrssicherheit für Radfahrer dadurch wesentlich erhöht wird. Deshalb müssen in diesen Straßentypen keine Radverkehrsanlagen ausgebaut werden (ERA '95).

Die Gesamtlänge des heutigen Bestandes an Radverkehrsanlagen und fahrradfreundlichen Straßen (Tempo 30-Zonen und verkehrsberuhigte Bereiche) beträgt:

- 3,0 km Straßen mit Einrichtungsradwegen, beidseitig
- 0,5 km Straßen mit Einrichtungsradwegen, einseitig
- 1,0 km Straßen mit Zweirichtungsradweg
- 0,5 km Straßen mit kombinierten Fuß-/Radwegen
- 1,5 km selbstständig geführte Radwege bzw. Fuß-/Radwege
- 0,1 km für Radfahrer nutzbare Wirtschaftswege
- 0,1 km für Radfahrer nutzbare Wanderwege

Damit ergibt sich eine Gesamtlänge an Radverkehrsanlagen von 6,7 km (Stand: April 1997).

Seit 1990 wurde der Bau vieler Radwege im Stadtzentrum und in Hennigsdorf-Nord verwirklicht, die die wenigen bereits vorhandenen Radverkehrsanlagen entlang der Ausfallstraßen (Marwitzer Straße, Veltener Straße) und die für Radfahrer nutzbaren Wanderwege (Wege im und entlang des Rathenauparks, Wege im und entlang des Waldparks, Waldweg zwischen Fritz-Reuter-Straße und Tucholskystraße, Schreiberweg, Uferpromenade) ergänzt haben:

- Neubau von beidseitigen Einrichtungsradwegen entlang der Fontanestraße,
- Neubau von beidseitigen Einrichtungsradwegen entlang der Feldstraße (zwischen Berliner Straße und Fontanestraße),
- Umbau der Kreuzung Fontanestraße/Feldstraße unter besonderer Berücksichtigung der abbiegenden Radverkehre,
- Neubau eines einseitigen Einrichtungsradweges in der Berliner Straße,
- Neubau von beidseitigen Einrichtungsradwegen entlang der Ruppiner Straße,
- Neubau von beidseitigen Einrichtungsradwegen entlang der nördlichen Rathenaustraße,
- Neubau von beidseitigen Einrichtungsradwegen entlang der Parkstraße (zwischen Fontanestraße und Neuendorfstraße),
- Neubau von beidseitigen Einrichtungsradwegen entlang der Fasanenstraße,
- Neubau eines einseitigen Einrichtungsradweges in der Edisonstraße,



- Neubau von Ein- und Zweirichtungsradwegen rund um das "Blaue Wunder" (Technopark),
- Neubau eines einseitigen Radweges in der Straße Fontanesiedlung,
- Neubau eines einseitigen Einrichtungsradweges in der Heinestraße,
- Neubau eines selbständig geführten Fuß-/Radweges am Konradsberg.

Bei den neu angelegten Radverkehrsanlagen entlang vorhandener Straßen handelt es sich wie bei den bereits vor 1990 bestehenden ausschließlich um Bordsteinradwege. Bei den Bordsteinradwegen gibt es einige positive Beispiele für fahrradfreundliche Lösungen, die die Sicherheit der Radfahrer auf den genannten Straßenabschnitten erheblich verbessern.



POSITIVE BEISPIELE FÜR FAHRRADFREUNDLICHE LÖSUNGEN (1)



Abb. 1: Bordsteinradweg Berliner Straße stadteinwärts, vom Gehweg durch einen weißen Pflasterstreifen deutlich abgegrenzt, mit roten Betonsteinen gepflastert



Abb. 2: Bordsteinradweg Parkstraße beidseitig, mit roten Betonsteinen gepflastert, im Kreuzungsbereich Ratheustraße aufgeweitet



Abb. 3: Bordsteinradweg Veltener Straße stadteinwärts (am Baumarkt), mit roten Betonsteinen gepflastert



Abb. 4: Bordsteinradweg Fasanenstraße beidseitig, mit roten Betonsteinen gepflastert



POSITIVE BEISPIELE FÜR FAHRRADFREUNDLICHE LÖSUNGEN (2)

Abb. 5: Durch einen Grünstreifen vom Gehweg getrennter Bordsteinradweg (beidseitig) entlang der Marwitzer Straße (zwischen Fontanestraße und Rigaer Straße bzw. Brandenburgische Straße), mit roten Betonsteinen aufwendig gepflastert



Abb. 6: Bordsteinradweg entlang der Marwitzer Straße stadteinwärts zwischen Waidmannsweg und Brandenburgische Straße, vom Gehweg durch einen weißen Pflasterstreifen deutlich abgegrenzt, mit roten Betonsteinen gepflastert



Abb. 7: Bordsteinradwege rings um den Technopark, teilweise als Fuß-/Radwege selbständig geführt, mit roten Betonsteinen gepflastert





POSITIVE BEISPIELE FÜR FAHRRADFREUNDLICHE LÖSUNGEN (3) - FONTANESTRASSE



Abb. 8: Bordsteinradweg entlang der Fontanestraße, mit roten Betonsteinen gepflastert



Abb. 9: Fahrradfreundlich ausgebaute Kreuzung Fontanestraße / Feldstraße mit Richtungspfeilen für den Radverkehr



Abb. 10: Fahrradfreundlich ausgebaute Kreuzung Fontanestraße / Feldstraße mit eigenen Haltelinien für linksabbiegende Radfahrer in der Radfahrerfurt



1.2 MÄNGEL IM BESTEHENDEN WEGENETZ

Ein wesentlicher Bestandteil für die Planung eines Radverkehrsnetzes ist die Erfassung der Mängel im bestehenden Wegenetz, da nicht nur die Quantität, sondern insbesondere auch die Qualität ein wesentliches Merkmal für die Akzeptanz durch die Radfahrer darstellt.

Das vorhandene Netz wurde am 17. April 1997 in seiner gesamten Länge mit dem Fahrrad abgefahren (vgl. Kap. 1). Die Mängelerfassung hatte zwei Untersuchungsschwerpunkte:

- Erfassung aller streckenbezogener Mängel im bestehenden Wegenetz,
- Erfassung punktueller Mängel insbesondere am Anfang/Ende von Radverkehrsanlagen und in Kreuzungsbereichen.

Aufgrund dieser Mängelanalyse ist es möglich, besondere "Brennpunkte" im Netz herauszufiltern, die in einem kurzfristig umsetzbaren Maßnahmenkonzept fahrradfreundlich (um-)gestaltet werden können, um Lücken im Netz zu schließen bzw. Verknüpfungspunkte im Netz zu schaffen.

Die Mängelerfassung wurde mit einem Tourenrad mit 3-Gang-Schaltung durchgeführt. Daher wurden geringe Komfortmängel, die bei sensiblen Fahrrädern (z.B. Straßenrennrädern) empfunden werden, nicht aufgenommen. Es wurde bei der Mängelerfassung in Komfortmängel, Sicherheitsmängel und Beschilderungsmängel unterschieden, wobei häufig ein Mangel einen anderen bedingt und eine deutliche Trennung nicht unbedingt gerechtfertigt erscheint. In der Mängelkartierung mittels Kennzahlen (vgl. Tabelle 1) sind daher häufig zwei Kennzahlen für einen Mangel verwendet worden.

Tabelle 1: Kennzahlen für die Mängelkartierung

1.	Komfortmängel
1.1	Bordstein unzureichend abgesenkt (maximal 3-4 cm)
1.2	Schlaglöcher in Asphaltdecke
1.3	Schlechte Trennfugen oder Absplitterungen in Betonplattendecke
1.4	Unebene Pflasterung oder Kopfsteinpflaster
1.5	Unebenheiten in Wassergebundener Decke (Schlaglöcher, Steine)
1.6	Starke Verschmutzung / Verschlammung (ständig)
1.7	Unzureichende Breite der Radverkehrsanlagen (min. 0,80 m im Einrichtungsverkehr als Radfahrstreifen, min. 1,00 m im Einrichtungsverkehr als Bordsteinradweg, min. 1,60 m im Zweirichtungsverkehr als Bordsteinradweg)
1.8	Querungsmöglichkeit fehlt
1.9	Führung über Fußgängerampel
1.10	Sperrgitter mit schmaler Umfahrung
2.	Sicherheitsmängel
2.1	Ungesichertes Ende der Radverkehrsanlage
2.2	Radverkehrsanlage unterbrochen
2.3	Unübersichtliche Kreuzung/Einmündung (Sichtfeld eingeschränkt)
2.4	Uneindeutige Führung des Radverkehrs an Kreuzung/Einmündung
2.5	Stadteinwärtiger Radweg nicht benutzbar aufgrund der Radverkehrsführung über Fußgängerbedarfsampel in der Ruppiner Straße auf Stolper Gemeindegebiet



- 3. Beschilderungsmängel
- 3.1 Radwegschild fehlt
- 3.2 Hinweisschild auf Zweirichtungsradweg fehlt
- 3.3 Unübersichtliche Streckenführung, Ausschilderung notwendig

1.2.1 STRECKENBEZOGENE MÄNGEL

Die streckenbezogenen Mängel beziehen sich überwiegend auf die Oberflächenbeschaffenheit. Da die neu angelegten Radverkehrsanlagen in hochwertigen Materialien (zumeist Betonsteinpflaster) ausgeführt worden sind, findet man diese Mängel ausschließlich bei älteren Wegen.

Dies sind folgenden Mängel:

- Unbefestigte Wege innerhalb von städtischen Parkanlagen und im Stadtwald sind ursprünglich als Wanderwege angelegt und werden von Radfahrern auch ohne entsprechende Ausweisung (im Waldpark) mitbenutzt. Daher weisen diese Wege erhebliche Unebenheiten auf, die größtenteils durch Spurrillen der Radfahrer entstanden sind. Insbesondere nach Regenfällen verschlammten diese Wege und sind kaum passierbar.
 - Schreberweg
Die Beschaffenheit der Deckschicht dieses Weges durch die Kleingartenkolonie entspricht insbesondere nach Regenfällen nicht den Erfordernissen einer Radverkehrsanlage. Trotz offensichtlich kürzlich erfolgter Glättung sind bereits tiefe Spurrillen vorhanden, die sich nach Regenfällen zu größeren Pfützen füllen. An der Einfahrt Tucholskystraße wurde außerdem der Sperrpfosten mutwillig umgeknickt, so daß zum Zeitpunkt der Erhebung freie Durchfahrt für Pkw bestand.
 - Waldweg zwischen Fritz-Reuter-Straße und Tucholskystraße
Der mulchige Waldboden mit vielen Wellen und Rippen ist lediglich für Mountainbiker problemlos befahrbar. Bei Regen dürften die oben bereits genannten Probleme mit Pfützen und Verschlammung auftreten.
 - Weg entlang des Waldparks an der Spandauer Allee
Dieser Weg ist nicht als Radweg ausgewiesen, wird jedoch von Radfahrern als solcher genutzt, wie die vielen Reifenspuren erkennen lassen. Neben den vorhandenen Unebenheiten im Belag stellen hier vor allem herabgefallenen Zweige und an lichten Stellen aufkommender Grasbewuchs ein Problem dar, da diese zu Ausweichmanövern zwingen, welche auch zu Konflikten mit Fußgängern führen.
 - Weg durch den Rathenaupark
Die wechselnden Beläge (wassergebundene Decken, Betonsteinplatten) weisen teilweise die üblichen Alterserscheinung auf: Spurrillen und lose Platten, fehlende Platten und gegeneinander verschobene Platten.



- Weg zwischen Feldstraße und Am Bahndamm
Der als kombinierter Fuß-/Radweg ausgewiesene Betonplattenweg weist viele Unebenheiten im Plattenbelag auf (lose Platten, fehlende Platten und gegeneinander verschobene Platten). Radfahrer weichen neben dem plat-
tierten Weg auf einen neuen Fahrweg über den Rohboden zwischen den
Bäumen aus. Der Untergrund dieses "Weges" ist jedoch, da es sich eigent-
lich um eine Grünfläche handelt, nicht zur Befahrung geeignet. Daher sind
hier besonders tiefe Spurrillen vorhanden, die insbesondere bei Regen
diesen "Weg" unbenutzbar machen.
- Schlechte Trennfugen oder Absplitterung in Betonplattendecke, lose, brüchige
bzw. fehlende Betonsteinplatten, unebene Pflasterung, Kopfsteinpflaster:
 - Veltener Straße
Entlang der Veltener Straße sind die Beläge des vorhandenen Radwegs
(stadtauswärts und im Kreuzungsbereich Marwitzer Straße: kombinierter
Fuß-/Radweg) je nach Erstellungszeit sehr unterschiedlich: In Nähe der
Einmündung Marwitzer Straße sind die Betonsteinplatten größtenteils
brüchig und gegeneinander verschoben. Es folgt sowohl auf der stadtein-
wärtigen als auch auf der stadtauswärtigen Straßenseite ein mit Betonst-
einpflaster neu angelegter Bordsteinradweg, der stadtauswärts bis an die
Einfahrt zum Oberstufenzentrum heranreicht, stadteinwärts hinter einem
Autohaus (Nissan) beginnt. Je weiter stadtauswärts der neu angelegte
Radweg führt, desto mehr ist dieser durch Kies und Splitt verschmutzt.
Stadtauswärts geht der Weg in der Nähe des Oberstufenzentrums in einen
früher bereits vorhandenen betonierten kombinierten Fuß-/Radweg über,
der schlechte Trennfugen aufweist, an den Rändern absplittert und dort
von Gras überwachsen ist.
 - Marwitzer Straße (stadtauswärts ab Rigaer Straße)
Kombinierter Fuß-/Radweg aus Betonsteinplatten, der teilweise Uneben-
heiten im Plattenbelag (lose Platten, fehlende Platten und gegeneinander
verschobene Platten) aufweist.
 - Neuendorfer Straße/Hauptstraße
In nördliche Richtung ist der straßenbegleitende Weg zwischen Stadtver-
waltung und Ruppiner Straße als kombinierter Fuß-/Radweg ausgewiesen.
Der Weg ist nahezu auf der gesamten Länge mit einem Tourenrad nicht zu
befahren. Die Beläge wechseln zwischen Kleinpflaster, Betonplatten und
Kopfsteinpflaster und sind in größtenteils zerstört. Es fehlen sowohl Pflas-
tersteine als auch Betonplatten, die teilweise herausgerissen auf dem Weg
liegen. Die gesamte Strecke ist uneben und verschmutzt.
 - Rathenaustraße (zwischen Neuendorfstraße und Parkstraße)
Der Radweg ist zwischen Fahrbahn und Rathenaupark ausgewiesen. Die
Beläge wechseln zwischen Kleinpflaster, Betonplatten und Kopfsteinpfas-
ter und sind teilweise uneben und an kürzlich abgeschlossenen Baustellen
nur notdürftig wiederhergestellt. Der Weg ist in beide Richtungen freige-
geben, was durch die Schwächen im Belag zu Konflikten im Begegnungs-
fall führt (jeder Radfahrer sucht die Ideallinie).
 - Weg zwischen Feldstraße und Am Bahndamm und Weg durch den Ra-
thenaupark



STRECKENBEZOGENEN MÄNGEL (1)



Abb. 14: Unbenutzbarer, kombinierter Fuß-/Radweg entlang der Neuendorfer Straße/Hauptstraße, schadhafter Betonplattenbelag an der Einmündung Hafenstraße



Abb. 15: Stadtauswärtiger Radweg entlang der Veltener Straße (nördlich des Oberstufenzentrums) mit schlechten Trennfugen, Absplitterung an den Rändern und Grasbewuchs



Abb. 16: Übergangsbereich des neu angelegten, stadtauswärtigen Radwegs entlang der Veltener Straße in den bereits vorhandenen Radweg (vgl. Abb. 12) mit starker Verschmutzung durch Kies und Splitt und fehlender Deckschicht im Übergangsbereich



STRECKENBEZOGENEN MÄNGEL (2)

Abb. 17: Weg zwischen Feldstraße und Am Bahndamm (östlicher Ausgang des Bahnhofs), Unebenheiten im Plattenbelag führten zu "neuem Fahrweg" über den Rohboden, der durch Spurrillen zerfahren ist



Abb. 18: Kombiniertes Fuß-/Radweg entlang der Marwitzer Straße, stadtauswärts ab Rigaer Straße mit Unebenheiten im Plattenbelag



Abb. 19: Zweirichtungsradweg in der Rathenaustraße entlang des Rathenaparks, unebene Beläge wechseln einander ab, Konflikte im Begegnungsfall





1.2.2 PUNKTUELLE MÄNGEL

Die von der Stadt Hennigsdorf in den letzten Jahren neu angelegten Fuß- und Radwege haben das Netz wesentlich verdichtet (vgl. Kap. 2.1). In ihrer Ausführung sind sie ebenfalls positiv zu bewerten, allerdings weisen sie in Kreuzungsbereichen und an ihren Anfangs- bzw. Endpunkten einige Komfortmängel auf, die teilweise falsches Verhalten der Radfahrer provozieren und sich daher auch als Sicherheitsmängel erweisen.

Insbesondere der neu angelegte Fuß- und Radwege entlang der Ruppiner Straße hat sowohl streckenbezogen als auch an fast allen Kreuzungs- und Einmündungsbereichen Schwächen.

- Mängel Radweg Ruppiner Straße - stadtauswärts
 - Ab Einmündung Hauptstraße/Ruppiner Straße wird der kombinierte Fuß-/Radweg der Hauptstraße im vorhandenen unbenutzbaren Zustand (siehe oben) fortgeführt. Hinter einer Engstelle beginnt unvermittelt der neu angelegte kombinierte Fuß-/Radweg.
 - An der Einmündung Hafenstraße fehlt eine Querungssicherung (Markierung auf der Fahrbahn, evtl. Vz 138). Gegenüber der Einmündung befindet sich eine Gewerbeausfahrt (Gartencenter). Für links abbiegende Radfahrer aus der Hafenstraße (Kleingartenkolonie) ist es nicht nur in der Hauptverkehrszeit nahezu unmöglich den stadteinwärtigen Radweg zu erreichen, da einerseits die Ruppiner Straße sehr stark befahren ist, andererseits ein reger Kundenverkehr aus bzw. in das Gewerbe gegenüber der Hafenstraße die Auffahrt blockiert. Dies führt zur Nutzung des stadtauswärtigen Radwegs entgegen der vorgeschriebenen Richtung!
 - Der Fuß-/Radweg endet an der Stadtgrenze (Brücke über den Oder-Havel-Kanal) in einem zerfahrenen Weg, der sich auf dem Rohboden durch die Benutzung innerhalb der Grünfläche selbst gebildet hat.
- Mängel Radweg Ruppiner Straße - stadteinwärts
 - Von Berlin-Heiligensee kommend ist dieser Radweg unbenutzbar, da auf Stolper Gemeindegebiet in der Ruppiner Straße der Radverkehr einseitig geführt und über eine Fußgängerbedarfsampel auf die stadtauswärtige Seite der Ruppiner Straße gelenkt wird. Diese Tatsache führt ebenfalls zur Nutzung des stadtauswärtigen Radwegs entgegen der vorgeschriebenen Richtung!
 - Der neu angelegte Fuß-/Radweg ist für die Benutzung von Fußgängern und Radfahrern nebeneinander teilweise zu schmal. Aufgrund der festgelegten Mindestbreite des Radweges verbleiben für den Fußweg häufig nur 50 cm! Auf den Brücken über die Altarme der Oder werden die Radfahrer aufgrund der beengten Situation sogar aufgefordert abzustiegen. Bei entgegenkommenden Fußgängern muß sogar gewartet werden, da eine Begegnung auf der schmalen Brücke nicht möglich ist. Dies verlangsamt den Radfahrer dermaßen, daß eine Befahrbarkeit dieses Radwegs kaum mehr gegeben ist.
 - Der Fuß-/Radweg endet unvermittelt vor der Einmündung Schulstraße in einem reinen Gehweg. Die Weiterführung ist für den Radfahrer unklar.



PUNKTUELLE MÄNGEL (1) - RUPPINER STRASSE

Abb.20: Ruppiner Straße, Einmündung Hafenstraße, Querungssicherung fehlt; Radfahrer, die aus der Hafenstraße kommen, können durch das hohe Verkehrsaufkommen und die Ausfahrt des Garten-Centers den stadteinwärtigen Radweg nicht erreichen



Abb. 21: Ruppiner Straße, stadteinwärtiger Fuß-/Radweg, schmale Brücke: "Radfahrer absteigen", Radfahrer werden zu Fußgängern



Abb. 22: Ruppiner Straße, stadteinwärtiger Fuß-/Radweg, unvermitteltes Ende ohne Weiterführung auf die Fahrbahn, Konflikte mit Fußgängern sind unvermeidlich



An einigen Kreuzungen oder Einmündungen wurden bei der Befahrung Komfort- und Sicherheitsmängel festgestellt, die zu (selbst erlebten) Gefahrensituationen bei den notwendigen Fahrbahnquerungen führten.

- Mängel Kreuzung Feldstraße / Berliner Straße
 - Für links abbiegende Radfahrer aus der Feldstraße kommend ist es aufgrund der baulichen Situation sehr schwierig, die stadtauswärtige Berliner Straße zu erreichen, da der kombinierte Fuß-/Radweg der Feldstraße in den stadteinwärtigen Radweg der Berliner Straße mündet und durch einen Grünstreifen von der Fahrbahn der Feldstraße abgetrennt ist. Der rechtsabbiegende Kfz-Verkehr verhindert zusätzlich ein Einfädeln auf die Linksabbiegespur auf der Fahrbahn der Feldstraße.
 - Das Sichtfeld ist für den aus der Feldstraße kommenden Radfahrer durch die Führung der Kraftfahrzeuge und die Gebäudestellung außerdem eingeschränkt.
 - Da sich entlang der Berliner Straße ein Weg neben der Fahrbahn und ein rot markierter Weg neben dem Fußweg befindet (zwischen beiden Wegen liegt ein mit Bäumen bestandener Grünstreifen), ist aufgrund der fehlenden Beschilderung für den ortsunkundigen Radfahrer die Führung uneindeutig.
- Mängel der Kreuzung Marwitzer Straße / Berliner Straße / Veltener Straße
 - Die Radwege der Marwitzer Straße und der Veltener Straße sind in Richtung Veltener Straße nicht miteinander verknüpft. Der stadteinwärtige Radweg der Marwitzer Straße endet vor der Eisenbahnbrücke an der Einmündung Alte Fontanestraße. Die Weiterführung des Radverkehrs ist uneindeutig. Fährt der Radfahrer auf dem Gehweg unter die Brücke hindurch, so hat er keine Möglichkeit mehr, die Kreuzung in Richtung Veltener Straße zu queren (Gehweg vergittert, keine Fußgängerampel). Bei ortsunkundigen Radfahrern führt das zu dem Verhalten, die Marwitzer Straße vor der Eisenbahnbrücke ohne Querungshilfe zu queren, um den Zweirichtungs-Fuß-/Radweg auf der stadteinwärtigen Seite der Veltener Straße zu erreichen.
 - Am Beginn des stadtauswärtigen Radwegs der Veltener Straße fehlt eine Querungshilfe, die sich erst im weiteren Verlauf der Veltener Straße über eine Fußgängerampel ergibt.
 - Der Fahrradverkehr aus der Veltener Straße in Richtung Berliner Straße wird nicht auf die Fahrbahn geführt, obgleich ansonsten keine Querungsmöglichkeit über die Marwitzer Straße besteht (auch der Fußgängerverkehr wird offensichtlich indirekt auf der stadtauswärtigen Seite in die Berliner Straße geführt).
 - Der Zweirichtungsverkehr auf dem stadteinwärtigen schmalen Radweg der Veltener Straße wird beibehalten, obgleich auch auf der stadtauswärtigen Seite ein Einrichtungsradweg vorhanden ist.



PUNKTUELLE MÄNGEL (2)



Abb. 23: Einmündung Feldstraße in die Berliner Straße, linksabbiegende Radfahrer haben aufgrund der Anordnung der Radwege und der Grünflächen kaum eine Möglichkeit die Berliner Straße zu überqueren



Abb. 24: Abruptes Ende des stadteinwärtigen Radwegs der Marwitzer Straße ohne Querungshilfe für linksabbiegende Radfahrer in die Veltener Straße



Abb. 25: Veltener Straße, Zweirichtungsradweg auf stadtauswärtiger Straßenseite mit Schutzgitter und fehlender Querungsmöglichkeit



- Mängel im Verknüpfungsbereich Veltener Straße / Fontanesiedlung
 - Der Fuß-/Radweg führt auf der stadtauswärtigen Seite der Veltener Straße bis zur Bushaltestelle jenseits des Bahnübergangs des Industriegleises. Am Bahnübergang befinden sich Sperrgitter, die mit dem Fahrrad nicht umfahren werden können. Radfahrer werden zu Fußgängern.
 - Auf der stadteinwärtigen Seite führt ein Fuß-/Radweg durch einen Eisenbahntunnel zur Fontanesiedlung. Es existiert keine Querungshilfe für Fußgänger und Radfahrer über die verkehrsbelastete Veltener Straße.
 - Der Tunnel unter der Eisenbahnstrecke Velten - Hennigsdorf ist verschmutzt, als öffentliche Toilette "fehlgenutzt" und schlecht ausgeleuchtet. Aufgrund seines Zustandes und seiner erheblicher Länge stellt der Tunnel insbesondere für Frauen einen Angstraum dar.
 - Zwischen dem selbständig geführten Fuß-/Radweg von der Veltener Straße via Tunnel zur Fontanesiedlung und dem straßenbegleitenden Radweg in der Straße Fontanesiedlung fehlt eine direkte Verknüpfung. Das Wegenetz ist hier unterbrochen.
- Mängel im Verlauf der Fontanestraße
 - Die Querung der Fontanestraße im Bereich der Fußgängerzone Havelpassage / Havelplatz erfolgt über eine Fußgängerampel, an der außerdem nicht der selbständig geführten Fuß-/Radweg über den Konradsberg in die Fontanestraße mündet.
 - Das Radwegende stadtauswärts in der Fontanestraße liegt ungesichert in einer Rechtskurve. Der Radverkehr wird abrupt auf die Fahrbahn geführt, um dann in der Edisonstraße wieder auf den Radweg einzuschwenken. Mit den geplanten Markierungsarbeiten auf der Fontanestraße wird dieser Problempunkt beseitigt.
- Mängel im Übergangsbereich der beidseitigen Radwege entlang der Marwitzer Straße auf den einseitigen Zweirichtungsradweg entlang der Marwitzer Straße (im Bereich des Stadtwaldes)
 - Der einseitige Fuß-/Radweg führt auf der stadtauswärtigen Seite durch den Stadtwald. Für Radfahrer, die auf diesem Weg stadteinwärts fahren, gibt es an der Kreuzung Friedrich-Wolf-Straße / Waidmannsweg keine Querungshilfe über die Marwitzer Straße zum am Waidmannsweg beginnenden stadteinwärtigen Radweg.
 - Die weiter stadteinwärts mögliche Führung über eine Fußgängerbedarfsampel ist für stadteinwärts fahrende Radfahrer an der oben genannten Kreuzung nicht erkennbar.



- Mängel im Kreuzungsbereich Marwitzer Straße / Brandenburgische Straße / Rigaer Straße
 - Der stadteinwärtige Radweg endet vor der Kreuzung. Die Führung über die Kreuzung erfolgt in allen Richtungen über die Fußgängerampeln (Für Linksabbieger indirekt über zwei Ampeln). Der Radfahrer wird zum Fußgänger.
 - Die Führung des stadtauswärtigen Radverkehrs auf die Fahrbahn der Rigaer Straße (Rechtsabbieger) ist unklar. Die meisten Radfahrer nutzen den breiten Gehweg entlang der Rigaer Straße bis zum Hallenbad.
- Mängel im "Kreuzungsbereich" Fasanenstraße / Fichtenstraße / An der Wildbahn
 - Für den linksabbiegenden Radverkehr fehlen eindeutige Querungshilfen. Die Bordsteine sind an den Hauseinfahrten abgesenkt, die nicht der optimale Fahrlinie des Radverkehrs entsprechen. Insbesondere für den "Querverkehr" zwischen Fichtenstraße und An der Wildbahn ergeben sich durch den Versatz dieser beiden Straßen unattraktive Fahrwege.
- Mängel im Verlauf der Parkstraße
 - Der selbstständig geführte Fuß-/Radweg zwischen Heinestraße und Parkstraße endet unvermittelt auf der Nordseite der Parkstraße auf dem Gehweg. Die Einmündung ist zudem von der Heinestraße kommend sehr schlecht einzusehen. Eine Querungshilfe über die Parkstraße ist nicht vorhanden.
 - An der Einmündung der Parkstraße in die Neuendorfstraße fehlt eine Querungshilfe für Linksabbieger. Es steht lediglich eine provisorische Fußgängerbedarfsampel gegenüber der Stadtverwaltung zur Verfügung. Der Radfahrer wird durch deren Benutzung zum Fußgänger.
- Mängel im Verlauf der Rathenaustraße
 - Der Radweg auf der östlichen Seite der Rathenaustraße endet ungesichert an der Kreuzung Stauffenbergstraße / Poststraße.
 - Auf der Kreuzung Rathenaustraße / Parkstraße müssen Radfahrer, die aus der Innenstadt kommen vom stadtauswärtigen Radweg entlang der Rathenaustraße auf den Zweirichtungsradweg auf der stadteinwärtigen Seite wechseln. Für diese diagonale Querung der Kreuzung gibt es keine Querungshilfe.
 - Der Zweirichtungsradweg entlang des Rathenauparks endet auf der Fahrbahn der Rathenaustraße im Gegenverkehr! An der Neuendorfstraße existiert außerdem keine Querungshilfe für linksabbiegende Radfahrer aus bzw. in die Rathenaustraße.



Weitere Mängel einzelner Radverkehrsanlagen

- **Berliner Straße**
Am Ende des Radweges (Friedhofstraße) fehlt eine Querungshilfe über die Kreuzung, die Führung über die vorhandene Fußgängerampel über die Berliner Straße in Richtung Fabrikstraße (Fahrradladen im Eckhaus) ist für Radfahrer schlecht erkennbar.
- **Weg zwischen Feldstraße und Am Bahndamm**
Am Ende des selbständig geführten Fuß-/Radweges sind die Bordsteine der Straße Am Bahndamm nicht abgesenkt.
- **Feldstraße**
Der Fuß-/Radweg endet unvermittelt hinter der Kreuzung mit der Fontanestraße in einem reinen Gehweg. Die Weiterführung ist für den Radfahrer unklar. Ein Grünstreifen verhindert den Wechsel auf die Fahrbahn.
- **Veltener Straße**
Der Zweirichtungsradweg auf der stadteinwärtigen Seite endet unvermittelt und ohne Querungshilfe an einer Zufahrt zu einem Autohaus (Nissan). Es besteht somit kein Anschluß an den weiter stadtauswärts führenden kombinierten Fuß-/Radweg auf der stadtauswärtigen Straßenseite.
- **Fontanesiedlung**
Der einseitige Fuß-/Radweg ist nicht gekennzeichnet und wird daher von den Radfahrern als Zweirichtungsradweg genutzt, nicht zuletzt auch, weil er auf der bebauten Seite verläuft, gegenüber dem Straßenniveau erhöht liegt und an den selbständig geführten Fuß-/Radweg Richtung Jugendclub/ Grundschule/Hallenbad angeschlossen ist. Als Zweirichtungsradweg ist der Radweg jedoch wesentlich zu schmal, was im Gegenverkehr zu riskanten Ausweichmanövern führt. Die Anlieger klagen über Gefährdungen durch Radfahrer, wenn Sie aus den Hauseingängen treten.



Mängel in der Beschilderung

Fast alle Radverkehrsanlagen sind nicht mit dem Z 237 StVO gekennzeichnet. Die Einfärbung der Oberfläche kann nicht als Ersatz für eine solche Beschilderung dienen: "Rechtlich haben Einfärbungen der Oberfläche von Radverkehrsanlagen keine Bedeutung. Sie dienen lediglich der Information der Verkehrsteilnehmer und können die straßenverkehrsrechtlich erforderliche Kennzeichnung nicht ersetzen." (FGSV: ERA 95, Kap. 6.1.3)



PUNKTUELLE MÄNGEL (3)

Abb. 26: Veltener Straße, Querungshilfe für Fußgänger und Radfahrer über die verkehrsbelastete Straße zum Eisenbahntunnel in Richtung Fontanesiedlung fehlt



Abb. 27: Eisenbahntunnel in Richtung Fontanesiedlung, aufgrund seines heutigen Zustandes insbesondere für Frauen ein Angstraum



Abb. 28: Kreuzung Marwitzer Straße / Friedrich-Wolf-Straße / Waidmannsweg, Querungshilfe über die Marwitzer Straße zum am Waidmannsweg beginnenden stadteinwärtigen Radweg fehlt, Fußgängerampel ca. 100 m weiter nicht erkennbar





PUNKTUELLE MÄNGEL (4)

Abb. 29: Selbstständig geführter Fuß-/Radweg zwischen Heinestraße und Parkstraße, unvermitteltes Ende, eingeschränktes Sichtfeld der Einmündung, fehlende Querungshilfe über die Parkstraße



Abb. 30: Kreuzungsbereich Marwitzer Straße / Brandenburgische Straße / Rigaer Straße, Unterbrechung des stadteinwärtigen Radweges zur indirekten Führung der Radfahrer über die Fußgängerampeln



Abb. 31: Rathenaustraße, unvermitteltes Ende des ausgebauten Radwegs, Fortführung für den Radfahrer vor der Kreuzung Parkstraße unklar



PUNKTUELLE MÄNGEL (5)



Abb. 32: Feldstraße, unvermitteltes Ende des Radwegs hinter der Kreuzung mit der Fontanestraße in einem reinen Gehweg, Weiterführung für den Radfahrer unklar, Grünstreifen verhindert den Wechsel auf die Fahrbahn



Abb. 33: Fontanesiedlung, nicht gekennzeichnete einseitiger Fuß-/Radweg wird aufgrund seiner Lage und Anbindung als Zweirichtungsradweg fehlgenutzt



2. FORTSCHREIBUNG DES RADVERKEHRSNETZES

Die Stadt Hennigsdorf hat den Ausbau der Radverkehrsanlagen auf Grundlage eines innerhalb der Stadtverwaltung erarbeiteten Wegenetzes erstellt. Im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung wurde dieses Wegenetz überprüft und fortgeschrieben. Hierzu sind im wesentlichen folgende Punkte festzuhalten:

- Die im "städtischen Wegenetz" enthalten Wege sind auch im fortgeschriebenen Netz enthalten. Das bedeutet auch, daß die bisher ausgebauten Radverkehrsanlagen sich in die zukünftig vorgesehene Netzstruktur einpassen.
- Das bisherige Netz orientierte sich weniger an der Entwicklung eines flächendeckenden Netzes, sondern eher an Straßenabschnitten, für die der Ausbau von Radwegen für sinnvoll erachtet wurde. Hierdurch ergibt sich eine dichte Erschließung des engeren Innenstadtbereichs und eine dünne bis fehlende Erschließung durch Radverkehrsanlagen in den Wohngebieten und zum westlich angrenzenden Landschaftsraum.

Üblicherweise wird ein Radverkehrsnetz als Angebotsnetz entwickelt, indem

- die potentiellen Ziel- und Quellpunkte für Fahrradverkehr (z.B. Wohngebiete, Schulen, Arbeitsplatzschwerpunkte) und
- die topographischen und nutzungsbedingten Hindernisse (z.B. starke Steigungen, Wasserläufe, großflächige Industriegebiete) dargestellt werden, um hieraus
- ein Netz idealtypischer Zielverbindungen zu entwickeln, das dann
- durch eine Befahrung vor Ort in ein konkretes Radverkehrsnetz umgesetzt wird.

Ansichts der kompakten und klar gegliederten Stadtstruktur Hennigsdorfs konnte auf diese Zwischenschritte verzichtet werden. Auf der Grundlage der bereits im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung entwickelten Hierarchie des Straßennetzes und einer intensiven Ortsbesichtigung wurde das bisherige Radverkehrsnetz weiterentwickelt und in eine achsenbezogene Wegehierarchie gegliedert:

ÜBERÖRTLICHE ALLTAGSROUTEN

- (Marwitz -) Marwitzer Straße - Berliner Straße - Ruppiner Straße (- Hohen Neuendorf/Berlin-Heiligensee):
Die Achse bindet die nordwestlichen Gemeinden an die Stadt Hennigsdorf an, tangiert den industriellen Arbeitsplatzschwerpunkte, erschließt den alten Ortskern, quert die Havel, um sich in Richtung Hohen Neuendorf und Berlin-Heiligensee aufzugliedern.
- (Velten -) Veltener Straße - Berliner Straße - Hauptstraße - Neuendorfstraße - Spandauer Allee - Dorfstraße - Spandauer Landstraße (- Berlin-Spandau):
Von Velten kommend erschließt sie den industriellen Arbeitsplatzschwerpunkt im Norden der Stadt, führt durch den alten Ortskern, berührt die Arbeitsplatzschwerpunkte im Süden der Stadt, und führt über Niederneuendorf in Richtung Berlin-Spandau.
- Kirchstraße - Bahnhofstunnel - Postplatz - Rathenaustraße - Heiñestraße (Fortsetzung als überörtliche Freizeitroute Richtung Bötzwow):
Diese Achse hat eine doppelte Funktion: Sie erschließt altes und neues Zentrum mit dem Bahnhof und bietet vom Bahnhof aus den kürzesten Weg in die freie Landschaft.



ÜBERÖRTLICHE FREIZEITROUTEN

- (Berlin-Spandau über Oberjägerweg oder Uferpromenade oder geplante Fähre von Heiligensee -) Uferpromenade - Havelufer zwischen Spandauer Allee und Hafenstraße - Hafenstraße - Havelaue zwischen Ruppiner Straße und Feldstraße -verlängerte Feldstraße:
Diese Achse entlang der Havel ist sicherlich die wichtigste Freizeitroute in Hennigsdorf.
- (Schönwalde -) südlicher Uferweg Havelkanal - Brücke Ortsumgehung Niederneuendorf - Weg nördlich Havelkanal:
Wege entlang von Gewässern sind immer reizvoll und öffnen den Weg in die Landschaft westlich von Hennigsdorf.
- (Bötzow -) Bötzwower Weg - Konradsberg (Anschluß an Alltagsroute Richtung Bahnhof/Ruppiner Straße):
Neben dem Havelufer ist diese Freizeitachse aus der Innenstadt heraus auf dem kürzesten Weg zu erreichen.

ÖRTLICHE ALLTAGSROUTEN

- Reinickendorfer Straße - Rigaer Straße - (Marwitzer Straße-) Waldstraße - Fasanenstraße - Tucholskystraße - Birkenstraße - geplante Ortsumgehung Niederneuendorf:
Diese Achse verbindet verschiedene Wohngebiete im Westen der Stadt untereinander, hat eine Zubringerfunktion zum überörtlichen Radverkehrsnetz und zu Freizeitrouten, erschließt verschiedene Versorgungseinrichtungen und den Friedhof. Sie ist die einzige, durchgängige Nord-Süd-Verbindung außerhalb des Netzes von Verkehrs- und Haupteerschließungsstraßen.
- Eisenbahnunterführung - Fontanesiedlung - Fontanestraße - Edisonstraße: Direkte Verbindung aus dem östlichen Teil des Wohngebiets Nord zum Zentrum und zum Arbeitsplatzschwerpunkt ADtranz, Nebenroute zur stark befahrenen Achse Veltener Straße - Berliner Straße - Hauptstraße - Neuendorfstraße.
- Poststraße - Rathenaustraße:
Innere Erschließung des Zentrums mit Bahnhof und Fußgängerzone und Fortführung über verschiedene Schulen zum Arbeitsplatzschwerpunkt ADtranz.
- Östlicher Heideweg - Fontanestraße - Feldstraße:
Die Achse verbindet den alten Ortskern und das neue Stadtzentrum mit den Wohnbereichen im Umfeld der Brandenburgischen Straße.
- Nauener Straße:
Der Straßenzug verbindet die beiden Nord-Süd-Achsen Waldstraße und Fontanestraße und bindet direkt an das neue Stadtzentrum an.
- Parkstraße:
Sie stellt die Verbindung zwischen Friedhof, Paul-Schreier-Viertel, verschiedenen Schulstandorten und dem Rathaus her. Sie hat zudem Zubringerfunktion zu verschiedenen überörtlichen Achsen.

ÖRTLICHE ERGÄNZUNGSROUTEN

- Reinickendorfer Straße - Friedrich-Wolf-Straße - Waidmannsweg bis Heideweg (im Norden und Süden jeweils Anschluß an örtliche Freizeitrouten):



Diese Achse hat Zubringerfunktionen zu den überörtlichen Achse entlang der Marwitzer Straße und Veltener Straße. Darüber hinaus erschließt sie den Schulstandort am Heideweg.

- Radweg zwischen Rigaer Straße und der Straße Fontanesiedlung: Innere Erschließung des Wohngebiets Nord mit Schul und Versorgungsstandorten, Zubringer zu örtlichen Alltagsrouten.
- Brandenburgische Straße - Blumenstraße (- Heideweg - Fontanestraße) - Krumme Straße (- Feldstraße) - Radweg östlich des Bahndamms - Am Bahndamm:
Diese Achse ist auf den ersten Blick im Stadtgrundriß nur schwer erkennbar, bietet aber eine attraktive, diagonale Verbindung über weitgehend verkehrsarme Straßen vom Wohngebiet Nord über Stadtzentrum, Bahnhof, alter Ortskern bis zur Hauptstraße. Radweg entlang der geplanten Entlastungsstraße mit Anschluß über die Werkstraße an die Marwitzer Straße - Fabrikstraße - Schulstraße: Diese Achse dient im wesentlichen der Erschließung der Arbeitsplätze und der Schulstandorte im Osten der Stadt.
- Westlicher Heideweg:
Anbindung des Schulstandorts am Waidmannsweg.
- Forststraße - Fontanestraße - Stauffenbergstraße - Poststraße - Postplatz - Weg zwischen Busbahnhof und Bötzwstraße:
Ergänzende Zubringeroute aus den westlichen Wohngebieten über den Nahversorger am Rosa-Luxemburg-Platz zum Stadtzentrum und zum Bahnhof, Fortführung entlang des Bahndamms zum Technopark.
- Heinestraße, zur Erschließung der Schulstandorte.
- Schönwalder Straße:
Sie ist eher eine Ergänzungsrouten zur Erschließung des Paul-Schreier-Viertels mit Zubringerfunktion zu verschiedenen örtlichen Routen.
- Clara-Schabbel-Straße:
Zubringer zur überörtlichen Alltagsroute entlang der Spandauer Allee, Erschließung der Sportstätten.
- Zentrale Erschließungsstraße Niederneuendorf (Ringpromenade):
Die Verbindung dient der Erschließung des neuen Stadtteils Niederneuendorf.

ÖRTLICHE FREIZEITROUTEN

Die kompakte Stadtstruktur führt dazu, daß es nur wenige Freizeitrouten mit örtlicher Bedeutung im Stadtgebiet gibt, jedoch viele Alltagsrouten eine Zubringerfunktion zu den Freizeitrouten übernehmen:

- Weg entlang des Niederneuendorfer Kanals:
Eine weitere, attraktive Radverbindung entlang eines Wasserwegs in Hennigsdorf.
- Nördlicher Weg entlang des Havelkanals:
In Verbindung mit dem südlichen Weg mit überörtlicher Bedeutung ergibt sich eine "Rundroute" entlang des Havelkanals.
- Weg durch die Grünachse im Bebauungsplan 7:
Zubringer aus dem Wohnbereich südlich des Waldparks zur zukünftigen Havelpromenade.



- Weg im Waldpark:
Erschließung der dortigen Sportanlagen, kurze Verbindung aus den Wohngebieten westlich des Waldparks zu ADtranz
- Schreiberweg - Schillerstraße - Waldweg in Verlängerung der Schillerstraße: Erschließung der westlich gelegenen, freien Landschaft.
- Westliche Hafenstraße:
Zubringer zur überörtlichen Wegeverbindung entlang der Havel.
- Waidmannsweg zwischen Heideweg und Bötzower Weg:
Zubringer zur überörtlichen Wegeverbindung entlang des Bötzower Wegs.
- Friedrich-Wolf-Straße - Waldweg zur Ringbahn - Weg entlang der Ringbahn Direkte Möglichkeit, aus dem Wohngebiet Nord die bebaute Stadt zu verlassen.

Darüber hinaus wäre zu prüfen:

- Ehemalige Bahntrasse zwischen Spandau und Hennigsdorf, die in weiten Abschnitten noch erkennbar ist, als Freizeitradweg zur Sicherung der Trasse.

Das dargestellte Wegenetz hat eine Länge von 49,9 km. Es gliedert sich auf in:

Überörtliche Alltagsraute	11,1 km	22%
Überörtliche Freizeitroute	>10,6 km	21 %
Örtliche Alltagsroute	11,7 km	24%
Örtliche Ergänzungsraute	9,2 km	18%
Örtliche Freizeitroute	>7,3 km	15%

Die Freizeitrouten stellen Mindestlängen dar, da die Wege nicht bis zur Stadtgrenze bzw. ihre sinnvolle Fortsetzung darüber hinaus untersucht wurden.

Die weitaus größte Bedeutung haben die örtlichen und überörtlichen Alltagsrouten. Die Freizeitrouten haben mengenmäßig eher eine ergänzende Bedeutung, was aber ihre Gesamtbedeutung für die Qualität des Wegenetzes nicht schmälern darf.

Angesichts der Kompaktheit der Stadt vor den Toren Berlins bildet Hennigsdorf auch einen wichtigen Übergang von der gebauten Stadt in die freie Landschaft, sowohl kleinräumlich auf Hennigsdorf als auch großräumlich auf Berlin bezogen - zumindest wenn der S-Bahn-Anschluß von Tegel fertiggestellt ist.

In den Karten des ADFC sind Wege durch Hennigsdorf nur in geringem Maße verzeichnet:

RADTOURENKARTE "BRANDENBURG/SPREEWALD"

- Ruppiner Straße - Hauptstraße "unvermeidbare Lückenergänzung (stark befahrene Straße ohne Radweg)" - Parkstraße "Nebenroute auf ruhiger Strecke" - Bötzower Weg "mäßige Oberfläche (witterungsbedingt befahrbare Feld-, Waldwege etc.)".
- Oberjägerweg "mäßige Oberfläche (witterungsbedingt befahrbare Feld-, Waldwege etc.)" - Dorfstraße - Spandauer Allee - Clara-Schabbel-Straße "Nebenroute auf ruhiger



Strecke" - Weg zwischen Bebauung und Waldrand bis Bötztower Weg "mäßige Oberfläche (witterungsbedingt befahrbare Feld-, Waldwege etc.)" mit falscher Darstellung im Bereich des Friedhofs.

REGIONALKARTE "BERLIN UND UMGEBUNG"

in dieser Karte werden teilweise ganz andere Routen dargestellt:

- Oberjägerweg/Havelpromenade - Dorfstraße "Radroute auf ruhiger Strecke" - Spandauer Allee "Route auf mäßig befahrener Strecke" - Weg nördliches Ufer Havel-Kanal - Am neuen Kanal - Trappenallee - Schwalbenweg - Karl-Liebknecht-Straße "mäßige Oberfläche (witterungsbedingt befahrbare Feld-, Waldwege etc.)" - Schönwalder Straße "Radroute auf ruhiger Strecke" - Paul-Schreier-Straße - Parkstraße - Fontanestraße - Fontanesiedlung "Route auf mäßig befahrener Strecke" - Eisenbahntunnel - Veltener Straße "unvermeidbare Lückenergänzung (stark befahrene Straße ohne Radweg)"
- Ruppiner Straße "unvermeidbare Lückenergänzung (stark befahrene Straße ohne Radweg)" mit Anbindung an die oben genannte Achse über Hauptstraße - Parkstraße "unvermeidbare Lückenergänzung (stark befahrene Straße ohne Radweg)" - Schönwalder Straße "Route auf mäßig befahrener Strecke", Berliner Straße "unvermeidbare Lückenergänzung (stark befahrene Straße ohne Radweg)" - Feldstraße "Route auf mäßig befahrener Strecke", sowie eine Anbindung des Bahnhofs über Heinestraße "Route auf mäßig befahrener Strecke".

Der Landkreis Oberhavel hat 1996 eine RADWANDERWEGEKONZEPTION zur Abstimmung an die kreisangehörigen Gemeinden gesandt. In diesem Entwurf sind folgende Wege in Hennigsdorf ohne weitere Qualifizierung dargestellt:

- Havelpromenade/Spandauer Landstraße/OberjägerwegAVeg am Südufer des Niederneudorfer Kanals - Dorfstraße - Spandauer Allee (bis Clara-Schabbel-Straße), Weg Südufer Havelkanal mit (fehlender) Brücke zur Straße Am neuen Kanal, Weg Nordufer Havelkanal - Trappenallee, Schalbenweg - Karl-Liebknecht-Straße - Waldweg um den Friedhof, Clara-Schabbel-Straße - Tucholskystraße, Parkstraße - Bötztower Weg.

Die hier angegebenen Wege können zwangsläufig nicht ausreichen. Die Stadt Hennigsdorf hat deshalb in ihrer Stellungnahme auf ihr Radwegekonzept von 1995 verwiesen, das Grundlage des in diesem Gutachten fortgeschriebenen Radwegekonzepts ist.

Zusammenfassend ist festzustellen, daß es derzeit keine befriedigende Radwanderkarte für Hennigsdorf bzw. den Landkreis Oberhavel gibt. Die weit verbreiteten Kartenunterlagen sind unvollständig und ungenau in ihren Angaben, das Radwanderkonzept des Kreises über ein erstes Entwurfsstadium noch nicht hinausgekommen. Hier fehlen insbesondere Hinweise zur zukünftigen Kennzeichnung der Wege und zur Vermarktung im Fremdenverkehrsmarkt.

Die in den Kartenwerken dargestellten Verbindungen aus Hennigsdorf in die freie Landschaft sind nicht ausreichend und auf Grundlage des in diesem Gutachten dargestellten Wegenetzes fortzuschreiben.



3. INFRASTRUKTURMASSNAHMEN

3.1 UMSETZUNG DES WEGENETZES

Dem oben beschriebenen Netz werden verschiedene Ausbautypen von Radverkehrsanlagen zugeordnet. Folgende Ausbautypen werden für die Stadt Hennigsdorf vorgeschlagen:

AUFWERTUNG VORHANDENER WIRTSCHAFTSWEGE

Im Außenbereich Richtung Westen soll das Netz der land- und forstwirtschaftlichen Wege teilweise in das Radverkehrsnetz integriert werden. Weite Streckenabschnitte befinden sich in einem schlechten Zustand, einzelne Abschnitte sind heute kaum befahrbar. Für den Freizeitverkehr haben diese Wege jedoch eine hohe Bedeutung. Die Ausbaupriorität sollte sich zunächst an den überörtlichen Freizeitwegen orientieren. Dies betrifft insbesondere

- den südlichen Uferweg des Havelkanals,
- die Sperrung des Bötzower Weges im Rahmen der Umsetzung der Tempo 30-Zone IV und der Wiederherrichtung eines Fahrstreifens für den Fahrradverkehr und für Spaziergänger.

Danach sollten die örtlichen Freizeitwege saniert werden. Dies betrifft insbesondere

- Den Weg entlang des Niederneuendorfer Kanals,
- den nördlichen Uferweg des Havelkanals,
- den südlichen Abschnitts des Waidmannsweges.

Für diese Maßnahmen ist eine Abstimmung mit den zuständigen Behörden (z.B. Forstwirtschaft, Nachbargemeinden) erforderlich.

Die Instandsetzung der Wege soll nicht zu einer weiteren Versiegelung der Landschaft führen. Es geht im wesentlichen um eine ebene, gut befahrbare Oberfläche, d.h. es sollen sich im Weg keine ausgefahrenen Fahrspuren befinden, die Oberfläche muß eine gewisse Bindigkeit haben, Regenwasser muß gut versickern können. Für die wenigsten Abschnitte wird eine grundlegende Instandsetzung erforderlich sein. Es sollte geprüft werden, inwieweit diese Maßnahmen innerhalb von Beschäftigungsprogrammen abgewickelt werden können.

NEUBAU SEPARATER FUSS-/RADWEGE

Dieser Ausbautyp betrifft fast ausschließlich die Wegeverbindung entlang der Havel von der Stadtgrenze über Niederneuendorf zum alten Ortskern In Niederneuendorf sollte die Uferpromenade, soweit derzeit durch Baumaßnahmen beeinträchtigt, möglichst bald wieder hergerichtet werden, da sie für den Freizeitverkehr eine schöne Alternative zu der durch die Öffnung der Straßenverbindung nach Spandau stark belasteten Ortsdurchfahrt darstellt.

Die Umsetzung der Wegeverbindung von Niederneuendorf zum alten Ortskern wird nur langfristig mit verschiedenen Teilstufen umgesetzt werden können, da die benötigten Flächen derzeit nur auf wenigen Teilabschnitten zur Verfügung stehen.

Der Ausbau der Verbindung über das Gebiet des B-Plans 7 zwischen Havelufer und Eschenallee erfolgt im Zuge der Erschließung des B-Plangebiets.



Der Verbindungsweg zwischen Botzowstraße und Busbahnhof ist derzeit nur ein Trampelpfad, der als Zubringer vom Techno-Park zum Busbahnhof und zum S-Bahnhof bis zum Herbst 1998 (Eröffnung des S-Bahnbetriebs) zu einem komfortablen und beleuchteten Fuß-/Radweg ausgebaut werden sollte.

FÜHRUNG DURCH VERKEHRSARME STRASSEN

Diese Straßen liegen innerhalb von Tempo 30-Zonen und haben nur relativ geringen Kfz-Verkehr. In Abstimmung mit der Funktion

- innerhalb des Radverkehrsnetzes und
- in der Kfz-Straßenhierarchie

sind gesonderte Radverkehrsanlagen In diesen Straßen nicht erforderlich. Allenfalls geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen, die sich aus der Umsetzung der Tempo 30-Zonen ergeben, können den Komfort und die Sicherheit der Radfahrer unterstützen.

Gerade weil es in diesen Straßen keine Radverkehrsanlagen gibt, sie aber dennoch Teil des Wegenetzes sind, müssen ergänzende Maßnahmen verdeutlichen, daß sich der Radfahrer noch innerhalb des Radverkehrsnetzes bewegt, also bestimmte Anforderungen an Komfort, Sicherheit und Ausstattung erfüllt werden. Dies kann auf verschiedene Art und Weise erfolgen (siehe auch Fotobeispiele):

- Kartenunterlagen
 - Darstellung des Radverkehrsnetzes Im Stadtplan
 - Aktualisierung vorhandener Fahrradkarten, ggf. gesonderte Fahrradkarte für die Stadt Hennigsdorf
 - Herausgabe einer Umweltverbundkarte für das Stadt- oder Kreisgebiet
 - Integration des Wegenetzes in eine Freizeitkarte für die Region
- Informationssystem
 - Aufnahme der Wegeabschnitte in ein Beschilderungssystem
 - Aufstellen von Orientierungstafeln an wichtigen Standorten mit entsprechenden Plandarstellungen
- Leitsystem
 - Markierung von Fahrradpiktogrammen in den Seitenbereichen der Fahrbahn
 - durchgehende, farbige Markierungslinien am Fahrbahnrand
 - Hinweisschilder über den weiteren Verlauf der Route
 - Markierung von Pfeilen oder "roten Teppichen", die den weiteren Verlauf der Route an Einmündungen und Kreuzungen kennzeichnen
 - baulich gestalterische Elemente, die den Verlauf anzeigen
- Verkehrszeichen der Straßenverkehrsordnung
 - Markierung von Radspuren bzw. Angebotsstreifen
 - in geeigneten Ausnahmefällen: kombinierter Geh-/Radweg
 - Ausweisung als Fahrradstraße

FÜHRUNG DURCH VERKEHRSARME STRASSEN MIT ERGÄNZENDEN MASSNAHMEN

Auch dieser Ausbautyp liegt innerhalb von Tempo 30-Zonen. Im Gegensatz zum vorherigen Ausbautyp sind hier jedoch ergänzende Maßnahmen aufgrund höherer Kfz-Mengen oder langen, geraden Straßenführungen, die den Kfz-Verkehr zu überhöhten Geschwindigkeiten



verleiten, in Ausbaustufen wünschenswert. Teilweise decken sich diese Maßnahmen mit den unterstützenden Maßnahmen in den Tempo 30-Zonen.

Alle unter "verkehrsarmen Straßen" genannten Maßnahmen können auch bei diesem Straßentyp eingesetzt werden. Geeignet sind darüber hinaus alle baulichen verkehrsberuhigenden Elemente, die die Sicherheit und den Fahrkomfort für Radfahrer nicht einschränken (negativ z.B. durchgehende, steile Schwellen, positiv z.B. Fahrgassenversätze). Besonders geeignet sind Maßnahmen, die einerseits den Kfz-Verkehr zu einer langsamen und gleichmäßigen Geschwindigkeit anhalten, andererseits aber den Radfahrer nicht behindern, z.B.:

- Fahrradfreundliche verkehrsberuhigende Elemente
 - Engstelle mit seitlichen Fahrraddurchlässen
 - Aufpflasterung als "Berliner Kissen"
- Verkehrszeichen der Straßenverkehrsordnung
 - Markierung von Fahrradstreifen
 - Durchlaß für Radfahrer an Sackgassenköpfen, Diagonalsperren u.a.

AUSBAU VON BORDSTEINRADWEGEN

Bordsteinradwege sind Radwege, die baulich durch ein Bord von der Fahrbahn getrennt sind. Hierzu gehören neben Radwegen auch kombinierte Geh-/Radwege und Gehwege, die für Radfahrer freigegeben sind.

Die Stadt Hennigsdorf hat in den vergangenen Jahren ihr Wegenetz in erheblichem Maße ausgebaut, fast ausschließlich durch den Bau von Bordsteinradwegen. Um eine möglichst einheitliche Führung des Radfahrers zu erhalten, wird man sinnvoller Weise entlang der Verkehrsstraßen auch weiterhin Bordsteinradwege anlegen. Dies steht zwar im Gegensatz zu den wissenschaftlich vielfach belegten Erfahrungen, daß Radfahrstreifen und ähnliche Lösungen für den Radfahrer komfortabler und sicherer sind, doch ist andererseits zu beachten, daß ein Wegenetz möglichst durchgängig mit einheitlichen Ausbauelementen versehen werden sollte. Insofern macht es wenig Sinn, angesichts des bereits weit fortgeschrittenen Ausbaus des Wegenetzes für den Weiterbau in Hennigsdorf ein völlig neues System entlang der Verkehrsstraßen einzuführen. Mit dem in den Jahren 1997/98 laufenden und geplanten Maßnahmen werden alle Hauptverkehrsstraßen weitgehend mit Radwegen ausgestattet sein.

Es wird empfohlen, bei einmündenden Straßen entlang von Hauptverkehrsstraßen und Hauptsammeistraßen die Radwege als rot mit einer weißen Strichellinie abgesetzte Furt mit Fahrradpiktogramm in Richtung der querenden Fahrzeuge über die Einmündung fortzusetzen. Gleichfalls sollten die Radwege entlang dieser beiden Straßenkategorien mit entsprechenden Verkehrszeichen gekennzeichnet werden, um die potentielle Präsenz des Fahrradverkehrs in diesen stark befahrenen Straßenabschnitten zusätzlich zu verdeutlichen. Gleichzeitig dienen diese Furten der Abgrenzung der Tempo 30-Zonen (siehe Maßnahmenprogramm zur Umsetzung der Tempo 30-Zonen).

In Tempo 30-Zonen sind keine gesonderten Radverkehrsanlagen notwendig. Aufgrund der oben beschriebenen Situation, daß in Hennigsdorf in erheblichem Umfang Radwege ausgebaut wurden, sollten einzelne Lückenschlüsse als konventionelle Radwege innerhalb der Tempo 30-Zonen vorgenommen werden. Dies sind vor allem die Straßenabschnitte

- westliche Parkstraße,
- südliche Rathenastraße,
- ggf. Waldstraße.



Sollte sich im konkreten Entwurfsprozeß eine bessere Lösung abzeichnen, die zudem weniger zu Lasten des Fußgängerverkehrs geht, sollte auch auf diesen Straßenabschnitten auf den Ausbau von Radwegen verzichtet werden.

Für das Gesamtnetz von 49,9 km ergibt sich folgende Verteilung der Ausbautypen:

Bestand an Radverkehrsanlagen	12,2 km	24%
Aufwertung vorhandener Wirtschaftswege	8,2 km	17%
Neubau separater Fuß-/Radwege	4,9 km	10%
Führung durch verkehrsarme Straßen	8,5 km	17%
Führung der verkehrsarme Straße mit ergänzenden Maßnahmen	4,9 km	10%
Ausbau von Bordsteinradwegen	11,2 km	22%

Derzeit hat die Stadt Hennigsdorf einen in das Netz integrierten Bestand an Radverkehrsanlagen von 12,2 km, das ist ein Viertel des Gesamtnetzes.

Mit Einführung der Tempo 30-Zonen können zumindest die Wegeabschnitte in verkehrsarmen Straßen dem Netz hinzugerechnet werden. Dies sind weitere 8,5 km bzw. 17 % des Gesamtnetzes.

Mit Installation eines Leit- und Informationssystems und ggf. kleineren baulichen Maßnahmen zur Sicherung der Tempo 30-Zonen können auch die verkehrsarmen Straßen mit ergänzenden Maßnahmen in das Netz eingebunden werden - weitere 4,9 km bzw. 10 % des Wegenetzes.

Verschiedene Straßenbaumaßnahmen befinden sich derzeit in Ausbau oder stehen im Jahr 1998 an. Bei allen Planungen sind Radwege vorgesehen. Dies betrifft den Straßenzug Schulstraße - Hauptstraße - Neuendorfstraße - Spandauer Allee - Dorfstraße mit einer Länge von ca. 5,3 km (fast 11 % der gesamten Wegelänge des Netzes), so daß in absehbarer Zeit die meisten Lücken im Wegenetz entlang der Verkehrsstraßen geschlossen werden. Darüber hinaus werden Radwege an der Parkstraße (westlicher Abschnitt) und Rathenaustraße (südlicher Abschnitt) in 1998 ausgebaut (insgesamt 1,0 km).

Faßt man diese Maßnahmen zusammen, so kann die Stadt Hennigsdorf den Ausbaugrad ihres Rad Verkehrsnetzes von derzeit ca. 25 % auf mehr als 60 % im Jahr 1998 steigern. Sofern Mittel gefunden werden, auch die forst- und landwirtschaftlichen Wege aufzuwerten, können weitere, wichtige Wegeabschnitte in das Netz eingebunden werden. Damit ist die Umsetzung eines fahrradfreundlichen Wegenetzes in der Stadt Hennigsdorf, trotz knapper Finanzmittel, kein weit entferntes Ziel, sondern nimmt bereits innerhalb der nächsten beiden Jahre konkrete Gestalt an.

Der enge Zusammenhang zwischen Radverkehrsinfrastruktur, flächenhafter Verkehrsberuhigung und der städtebaulichen Integration von Hauptverkehrsstraßen wird hierbei sehr deutlich, ohne den eine auch in der Fläche wirksame Infrastruktur für den Fahrradverkehr nicht geschaffen werden kann. Deshalb ist eine enge Abstimmung zwischen Radverkehrskonzept und den übrigen Elementen des integrierten Verkehrskonzepts (z.B. Straßenhierarchie, Maßnahmenkonzept für Tempo 30-Zonen) notwendig. Hieraus wird deutlich, welche Bedeutung neben der Sanierung von Verkehrsstraßen die Einrichtung der Tempo 30-Zonen für die Förderung des Fahrradverkehrs hat.



3.2 ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

Die Öffentlichkeitsarbeit kann auf vielen Ebenen ansetzen. Sie soll nachfolgend nur beispielhaft dargestellt werden und muß sich aus der jeweiligen Situation ergeben:

- Vieles läßt sich leichter entscheiden, wenn man entsprechende Beispiele vor Ort gesehen hat. Gute Ansätze zur Förderung des Fahrradverkehrs sind z.B. in Senftenberg zu sehen. Es wäre denkbar, in Absprache mit der örtlichen Stadtverwaltung eine Exkursion zu unternehmen.
- Mit der geplanten Umstellung der km- auf eine Entfernungspauschale, die voraussichtlich erst ab 15 km gilt, nimmt die Steuergesetzgebung Einfluß auf die Verkehrsmittelwahl der Berufspendler. Insofern ergeben sich neue Ansatzpunkte, mit örtlichen Unternehmen bezüglich der Förderung des Umweltverbundes zusammenzuarbeiten (vorwiegend im ÖPNV, aber auch im Fahrradverkehr).
- Die Stadtverwaltung als Vorbild und Vorreiter: Deutlich gekennzeichnete Dienstfahräder für Fahrten im Stadtgebiet, ggf. auch Lastenfahrräder, qualitätvolle Abstellanlagen an den Verwaltungsgebäuden, Förderung der Benutzung des Fahrrades auf dem Weg zum Arbeitsplatz...
- Der Bürgermeister, der zuständige Baudezernent, der Vorsitzende der Stadtverordnetenversammlung eröffnen offiziell eine Fahrradachse, vielleicht kommt der eine oder andere auch mit dem Fahrrad zum Dienst...
- Pressearbeit, Fernseh- und Rundfunkbeiträge zum Thema Fahrrad (und Umweltverbund) in Hennigsdorf.
- Zu einem geeigneten Zeitpunkt veranstaltet die Stadt Hennigsdorf eine Fachveranstaltung zum Thema Fahrradverkehr, möglichst gesponsert von Land, Industrie...
- Aktivitäten zur Verkehrserziehung und Aufklärung (Schulen, Ausstellungen, Kontrolle, Werbung, Schulungen), Maßnahmen zur Diebstahlsicherung (z.B. Nummern in den Rahmen schlagen), Sicherheitsüberprüfung an Fahrrädern in Verbindung mit einem Service für kleinere Reparaturen, VHS-Kurse zur Fahrradreparatur, Zeitvergleich Auto/Fahrrad in einem parallelen "Rennen"...
- Themenwoche im Frühjahr (Fahrradläden, Buchläden, ÖPNV, Sportgeschäfte, Bekleidung, Reisebüros...), jährliche Fahrradtage im Veranstaltungskalender u.a. mit einer Fahrradtauschbörse bzw. einem Gebrauchtradmarkt.
- "Kummerkasten" bei der Stadtverwaltung für Probleme im Fahrradverkehr (und beim ÖPNV und für Fußgänger).
- Einbindung der Radverkehrsförderung in das "Kompetenzzentrum Verkehr" als Teil des innovativen Verkehrsstandorts Hennigsdorf.

In einer ersten Aktion wurden über die Presse die Bewohner Hennigsdorfs aufgerufen, Komfort- und Sicherheitsmängel im Wegenetz der Stadt mitzuteilen. Die Presse hat hierzu ausführlich berichtet.

20 Bürger haben sich an dieser Aktion beteiligt und sich sehr umfassend zu Verbesserungsmöglichkeiten geäußert. In vielen Schreiben wird auf den bereits geleisteten Radwegbau in der Stadt positiv hingewiesen und das Anliegen der Stadt, den Fahrradverkehr zu fördern,



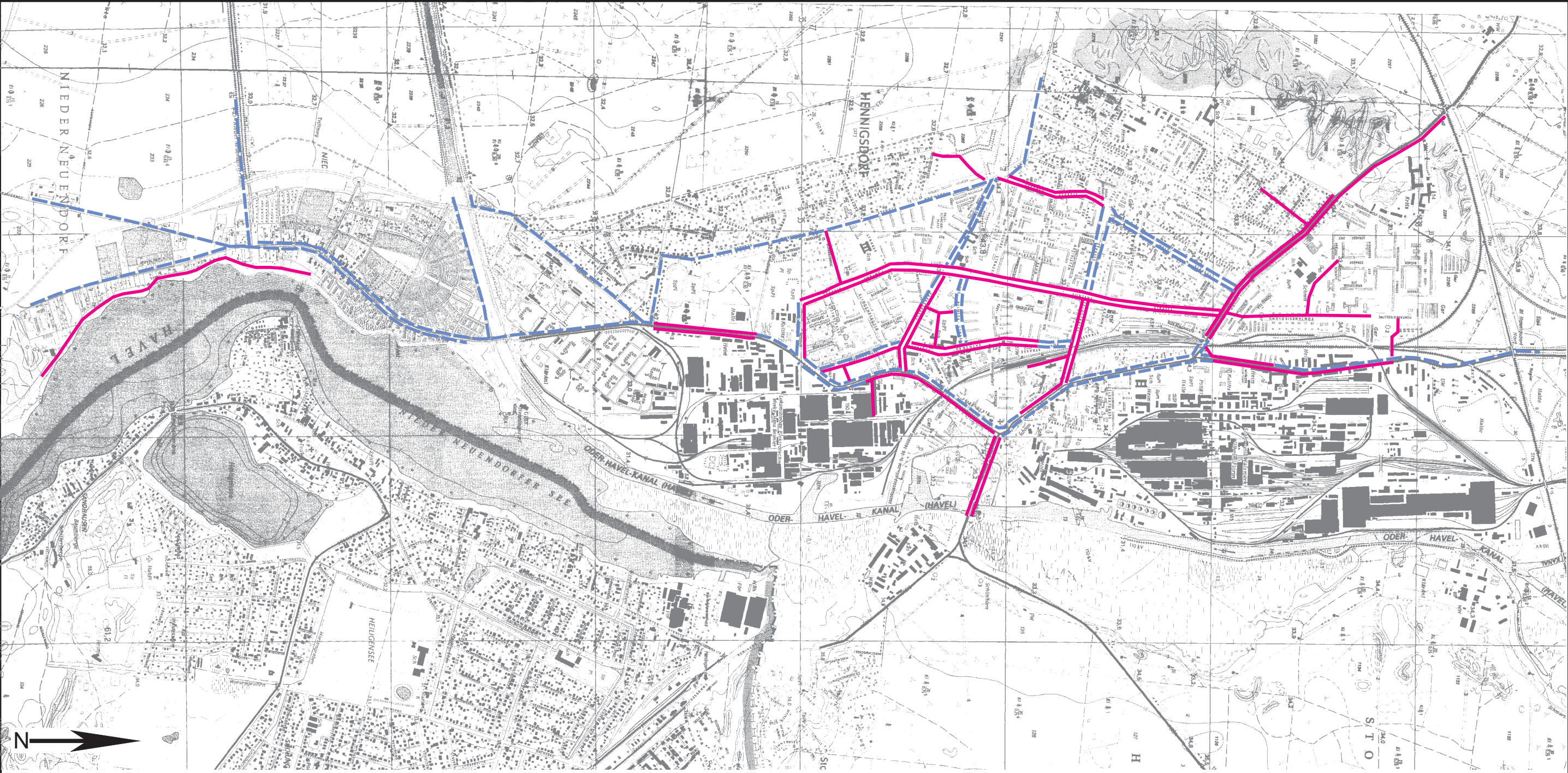
ausdrücklich begrüßt. Es wird häufig die Meinung zum Ausdruck gebracht, daß mit einer weiteren Förderung des Fahrradverkehrs Autofahrer wieder auf das Fahrrad umsteigen.

Nachfolgend werden die wichtigsten Hinweise aufgeführt:

- Häufig wurde der Wunsch nach einer Verbesserung der Radwege entlang der Achse Niederneuendorfstraße - Spandauer Allee und in der Berliner Straße geäußert. Durch die begonnene Erneuerung der Straßen wird dieser Wunsch der Bewohner bereits erfüllt.
- Zusätzliche Radwege werden an folgenden Straßen gewünscht:
 - Tucholskystraße
 - Waldstraße
 - Klingenbergstraße
 - Schönwalder Straße
- Vervollständigung der Radwege in folgenden Straßen:
 - Edisonstraße
 - Feldstraße, insbesondere an der Einmündung in die Berliner Straße
 - Rathenaustraße im nicht ausgebauten Teil
 - durchgängig befahrbarer Uferweg in Niederneuendorf
- Viele Hinweise beziehen sich auf Radwege entlang der Landesstraßen, teilweise innerhalb Hennigsdorfs, teilweise auf die aus Hennigsdorf herausführenden Strecken:
 - Marwitzer Straße vom Krankenhaus bis zur Marwitzer Kreuzung
 - Veltener Straße
 - von der Havelbrücke zur Berliner Stadtgrenze (Ausweisung des vorhandenen Weges als Radweg) und nach Stolpe
- Darüber hinaus wurden verschiedene Detailwünsche genannt:
 - Breitere Radwege statt Grünstreifen in der Fontanestraße, um die Hauseingänge besser zu schützen
 - Straßenleuchten stehen in der Fontanestraße teilweise mitten auf dem Radweg
 - Konflikte auf kombinierten Fuß-/Radwegen, z.B. in der Fontanestraße vollständige Absenkung der Radwege an Einmündungen der Zustand der Bergstraße wird beklagt
 - die fehlende Beschilderung von vorhandenen Radwegen wird angemahnt
 - Freigabe der Gehwege in Nord für Radfahrer
 - kein Radfahren in der Fußgängerzone Havelpassage
 - Markierung von Fahrradfurten an Kreuzungen

In einer zweiten Aktion wurde die aktuellen Verkehrsplanungen, so auch das Radverkehrsnetz, der Stadt Hennigsdorf in der Ausstellung "Verkehr in Hennigsdorf - Probleme, Projekte, Perspektiven" im alten Bahnhofsgebäude vom 19.-21. August 1997 vorgestellt und von den Bürgern intensiv diskutiert. Die Ergebnisse dieser Ausstellung sind noch auszuwerten und einzuarbeiten.

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLANUNG STADT HENNIGSDORF



RADWEGEKONZEPT STADT HENNIGSDORF

- Bestand
- - - Planung

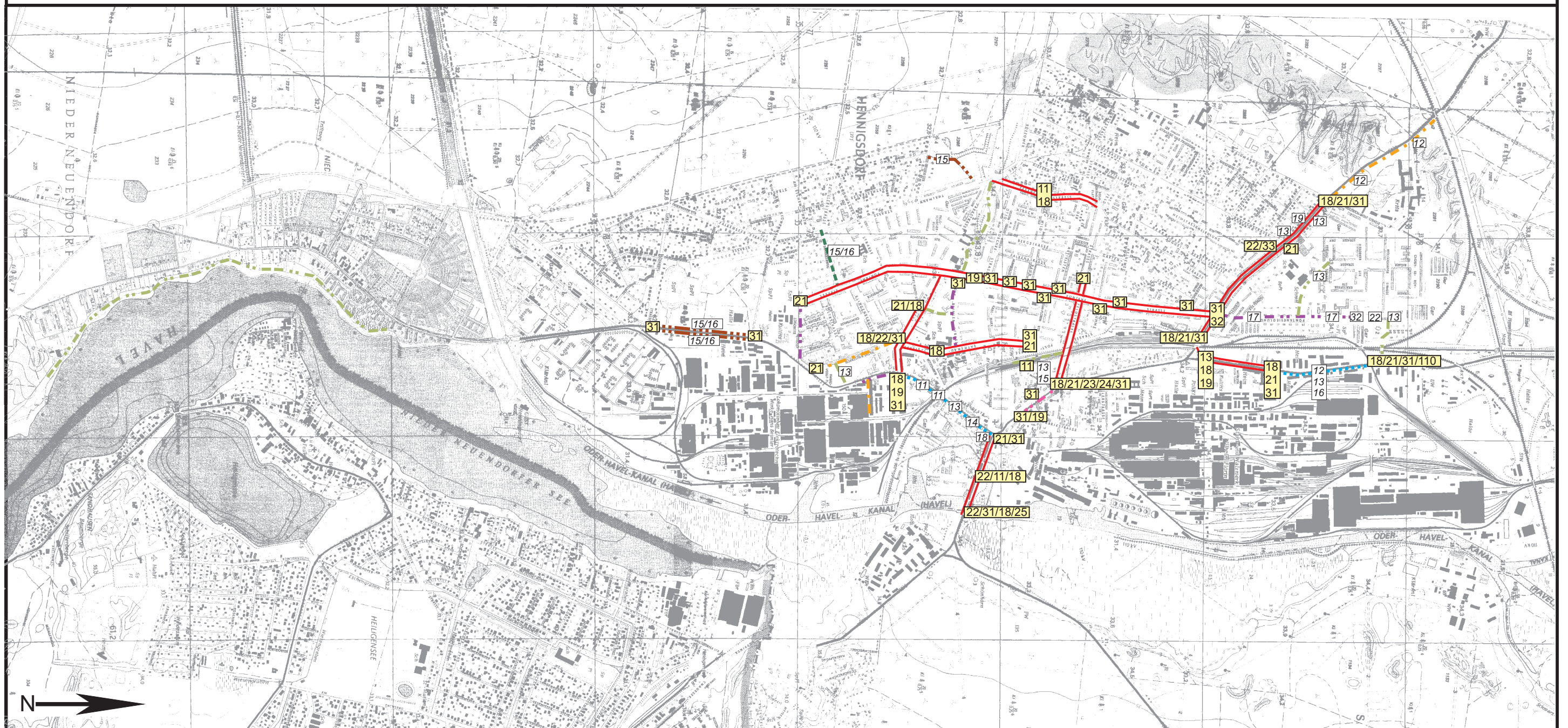


Plan Nr. 29.09.1997
hennigs.cdr (Seite 3)



PLANUNGSBÜRO
RICHTER-RICHARD
Südstraße 52
52084 Aachen
Im Technologiepark 1
15236 Frankfurt (O)

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLANUNG STADT HENNIGSDORF



Formen der Radverkehrsführung

— Einrichtungsradschulweg beidseitig

- - - - - Zweirichtungsradschulweg

... Einrichtungsradschulweg einseitig

... selbst. geführter Radschulweg/Fuß-/Radschulweg

... Wirtschaftsweg

... kombinierter Fuß-/Radschulweg

... Wanderweg für Radfahrer freigegeben

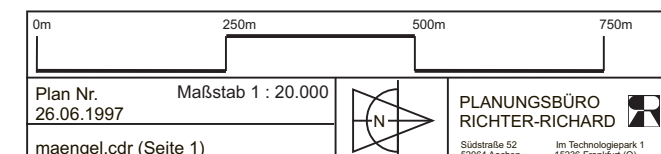
73 streckenbezogene Mängel

31 punktuelle Mängel

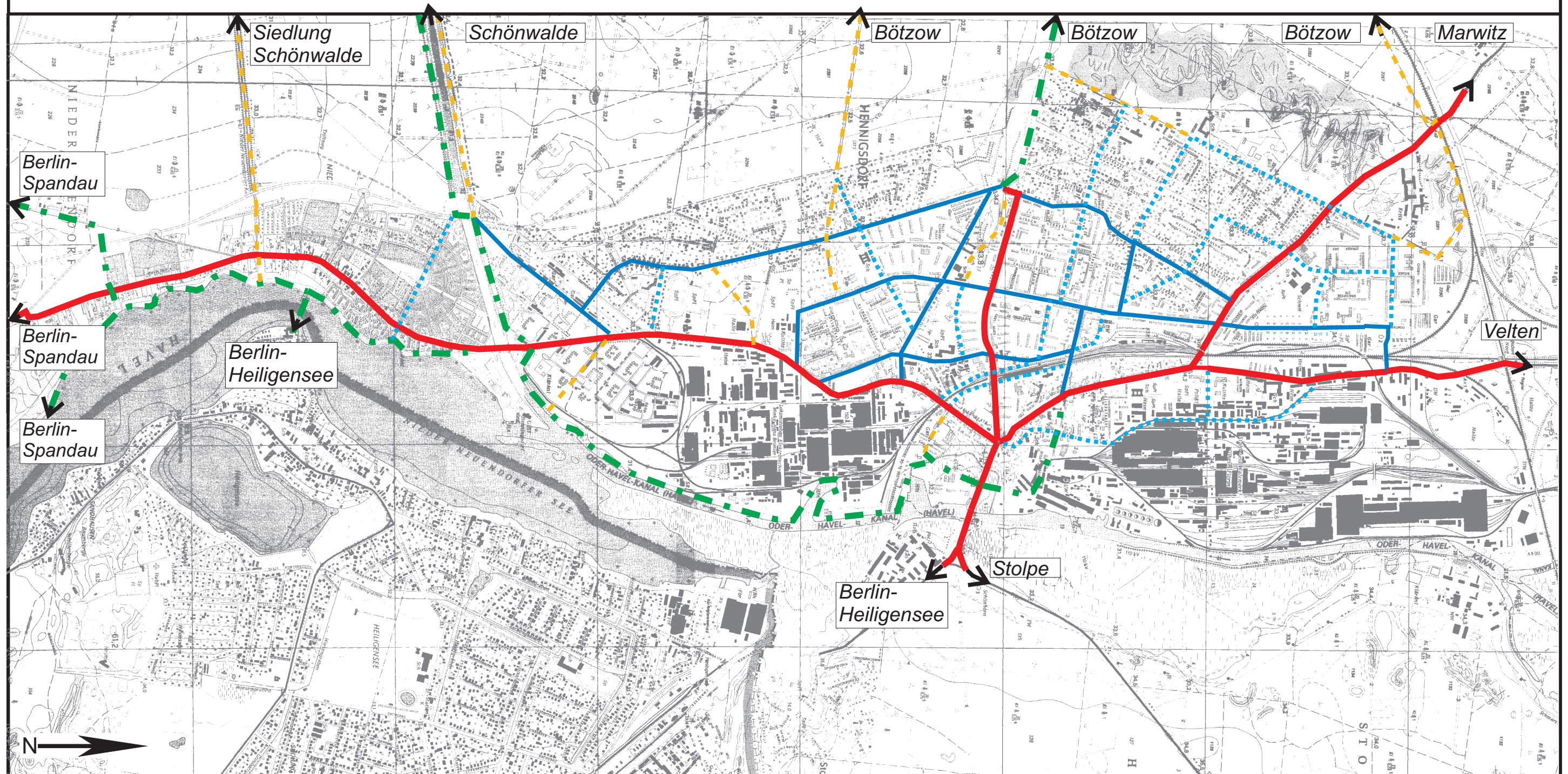
1. Komfortmängel
- 1.1 Bordstein unzureichend abgesenkt (maximal 3-4 cm)
- 1.2 Schlaglöcher in Asphaltdecke
- 1.3 Schlechte Trennfugen oder Absplitterungen in Betonplattendecke
- 1.4 Unebene Pflasterung oder Kopfsteinpflaster
- 1.5 Unebenheiten in wassergebundener Decke (Schlaglöcher, Steine)
- 1.6 Starke Verschmutzung / Verschlammung (ständig)
- 1.7 Unzureichende Breite der Radverkehrsanlagen (min. 0,8m im Einrichtungsverkehr als Radfahrstreifen, min. 1,00 m im Einrichtungsverkehr als Bordsteinradweg, min. 1,60m im Zweirichtungsverkehr als Bordsteinradweg)
- 1.8 Querungsmöglichkeit fehlt
- 1.9 Führung über Fußgängerampel
- 1.10 Sperrgitter mit schmaler Umfahrung

2. Sicherheitsmängel
- 2.1 Ungesichertes Ende der Radverkehrsanlage
- 2.2 Radverkehrsanlage unterbrochen
- 2.3 Unübersichtliche Kreuzung/Einmündung (Sichtfeld eingeschränkt)
- 2.4 Uneindeutige Führung des Radverkehrs an Kreuzung/ Einmündung
- 2.5 Stadteinwärtiger Radweg nicht benutzbar aufgrund der Radverkehrsführung über Fußgängerbedarfsampel in der Ruppiner Straße auf Stolper Gemeindegebiet
3. Beschilderungsmängel
- 3.1 Radwegschild fehlt
- 3.2 Hinweisschild auf Zweirichtungsradschulweg fehlt
- 3.3 Unübersichtliche Streckenführung, Ausschilderung notwendig

MÄNGELANALYSE



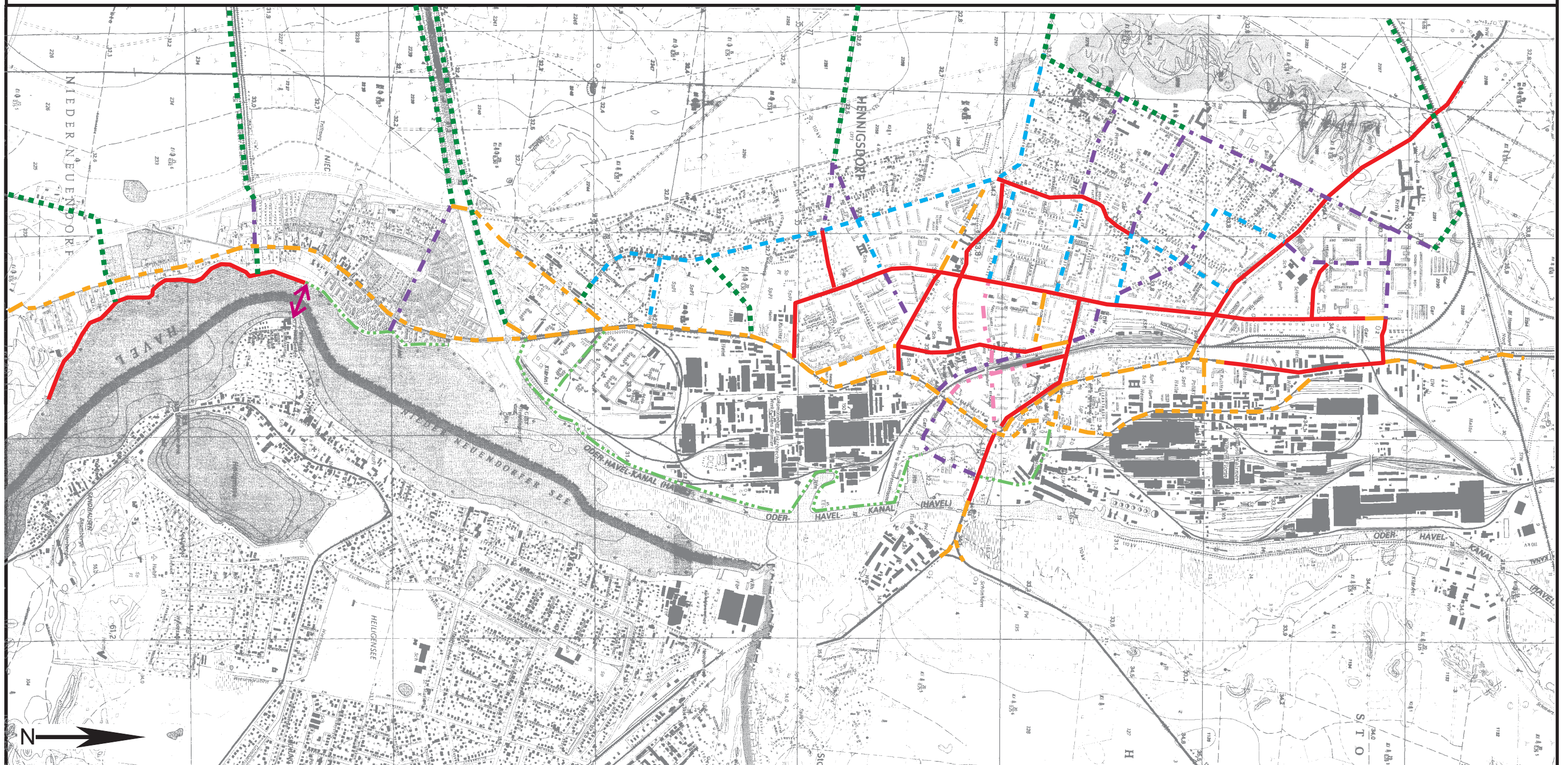
VERKEHRSENTWICKLUNGSPLANUNG STADT HENNIGSDORF



- Überörtliche Alltagsroute
- - - Überörtliche Freizeitroute
- Örtliche Alltagsroute
- Örtliche Ergänzungsrouten
- - - Örtliche Freizeitroute

**RADVERKEHRSNETZ
WEGEHIERACHIE**

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLANUNG STADT HENNIGSDORF



- | | |
|---|--|
|  Bestand an Radverkehrsanlagen |  Ausbau von Bordsteinradwegen |
|  Aufwertung vorhandener Wirtschaftswege |  Führung durch Fußgängerbereiche |
|  Neubau separater Fuß-/Radweg |  Fähre nach Heiligensee |
|  Führung durch verkehrsarme Straße | |
|  Führung durch verkehrsarme Straße mit ergänzenden Maßnahmen | |

TYPISIERUNG DER RADVERKEHRSANLAGEN

