Herrn Fröhlich, Vorsitzender des Ausschusses für Mobilität und Infrastruktur
Mitglieder des Ausschusses für Mobilität und Infrastruktur
Herrn Steingräber, Fachbereichsleiter Bauen und Umwelt, Stadt Preetz

Elterninitiative
Kidical Mass Preetz

NABU Preetz-Probstei
AG Mobilität

ADFC Kreisgruppe Plön

Schulwege-Schutzmaßnahmen im Einzugsbereich der Friedrich-Ebert-Schule
a) durch Roteinfärbung der Furten mit unterbrochener Breitstrichmarkierung und
b) durch Aufhebung der Benutzungspflicht des gemeinsamen Fuß- und Radwegs für Radfahrer*innen
in der südlichen Kührener Straße (Kiebitzweg bis Lindenstraße)

Preetz, 21.6.2023

Sehr geehrter Herr Fröhlich, Sehr geehrte Mitglieder des Ausschusses für Hoch- und Tiefbau, Sehr geehrter Herr Steingräber,

im Rahmen unseres Engagements für sichere Schul- und Radwege in Preetz betrachten wir sukzessive die für die eigenständige Mobilität von Kindern bedeutsamen Räume. In diesem Rahmen ist uns aufgefallen, dass im Bereich der Einmündungen der Kührener Straße Verbesserungsbedarf besteht.

Die südliche Kührener Straße ist eine der vielbefahrensten Straßen in Preetz und stellt auch aufgrund des stetig steigenden Verkehrsaufkommens (vgl. u.a. Daten des Kraftfahrtbundesamtes) eine zunehmende Barriere für Kinder im Bereich Preetz-Süd dar. Wesentlicher Grund hierfür ist, dass sich im Bereich nur zwei Querungshilfen befinden (Zebrastreifen Höhe Feldstraße und Ampel Höhe Schwanenweg; vgl. Anlage 1). Dieser Mangel an Querungshilfen wurde auch bereits im Mobilitätskonzept der Stadt Preetz festgestellt.

Zwar ist die südliche Kührener Straße durch den beidseitig angelegten, gemeinsamen Fuß- und Radweg vergleichsweise komfortabel und aufgrund der räumlichen Trennung vom Autoverkehr trotz der starken Verkehrsbelastung auch für Kinder eher sicher nutzbar. Kreuzungsbereiche und Straßeneinmündungen sind jedoch unabhängig von der Breite der Fuß- und Radwege unfallträchtig (vgl. Anlage 2). Im Bereich der Einmündungen in der südlichen Kührener Straße bestehen zudem in vielen Fällen durch hohe Vegetation oder andere Strukturen (Werbe- und sonstige Schilder, Sichtschutze/Zäune) stark eingeschränkte Sichtbeziehungen, insbesondere auf körperlich kleine Verkehrsteilnehmer*innen wie Kinder (vgl. Anlage 3). Aus der Position der aus den Nebenstraßen kommenden Autofahrer*innen sind die Fuß- und Radwege im Querungsbereich weder klar abgegrenzt noch deutlich als solche erkennbar: Das rote Betonpflaster der Furten der Nebenstraßen, das die Querungsbereiche einst optisch hervorheben sollte, ist zwischenzeitlich stark ausgeblichen und aus der Sichtposition der aus den Nebenstraßen kommenden Autofahrer*innen kaum mehr vom grauen Betonpflaster der umliegenden Bereiche unterscheidbar (vgl. Anlage 3). An den Einmündungen der Hauptstraßen (Lindenstraße, Ragniter Ring, Nettelseer Straße) ist auch ursprünglich keine Farbmarkierung vorgesehen worden, hier begrenzt eine unterbrochene Breitstrichmarkierung den Querungsbereich. Diese ist zwischenzeitlich

ebenfalls ausgeblichen und durch die Verkehrsbelastung verdreckt (vgl. Anlage 3; Hinweis: aktuell werden offenbar Breitstrichmarkierungen im Stadtbereich erneuert, teilweise auch in den angegebenen Straßen).

Wir schlagen deshalb als einen ersten Baustein zur Verbesserung der Verkehrssicherheit die Roteinfärbung der Furten mit Erneuerung bzw. Aufbringung einer unterbrochenen Breitstrichmarkierung als Begrenzung vor. Mögliche Ausführungen sind in den Anlagen 4 und 5 dargestellt. Die dargestellten Markierungsmaßnahmen können vergleichsweise kostengünstig und schnell realisiert werden. Es handelt sich um etablierte Maßnahmen, die die Sicherheit nachgewiesenermaßen deutlich erhöhen, indem sie den Querungsbereich der Fußgänger*innen und Radfahrer*innen optisch hervorheben. In Preetz ist eine den Musterlösungen ähnliche Farbmarkierung bereits vor längerer Zeit im Kreuzungsbereich nördlicher Lohmühlenweg – Ragniter Ring realisiert worden (zwischenzeitlich ebenfalls stark ausgeblichen und in Teilen abgefahren und dennoch weiterhin aus Autofahrer*innen-Position vergleichsweise gut erkennbar; vgl. Anlage 6).

Kurz- bis mittelfristig sollten, wie auch im Mobilitätskonzept festgestellt, zusätzliche Querungshilfen in der südlichen Kührener Straße eingerichtet werden, um die Barrierewirkung aufzulösen. Für Querungshilfen in Form von Bedarfsampeln, Zebrastreifen oder Mittelinseln würden sich aus „Kindersicht“ folgende Stellen anbieten:

- Höhe Naturkindergarten „Die Wühlmäuse“ e.V. (Querverbindung Wohngebiet östlich der Kührener Straße – Grundschulen, Kindergärten, Sportstätten an den Grundschulen, Fichtestadion, Tennishalle; Querverbindung weiterführende Schulen am Castöhlenweg – Sport AG-Standort Tennishalle)
- Höhe Gerberweg (Bushaltestellen beidseitig; Querverbindung Wohngebiete westlich der Kührener Straße - Spielplatz Lerchenweg und Spielplatz und Badestelle Lanker See; Querverbindung Wohngebiet östlich der Kührener Straße – Grundschulen, Kindergärten, Sportstätten an den Grundschulen, Fichtestadion, Tennishalle; Querverbindung weiterführende Schulen am Castöhlenweg – Sport AG-Standort Tennishalle)
- Höhe Zappenweg (Bushaltestellen beidseitig; Querverbindung Wohngebiete westlich der Kührener Straße - Kiosk mit Eis- und Naschiverkauf sowie Post, Spielplatz und Badestelle Lanker See; Querverbindung Wohngebiete östlich der Kührener Straße – kleiner Fußweg Richtung Schule)
- Höhe Lindenstraße (Querverbindung Wohngebiete westlich der Kührener Straße – weiterführende Schulen am Castöhlenweg; Querverbindung Wohngebiete östlich des Kirchsees, z.B. Schwebstöcken – Grundschulen und Sportstätten; Querverbindung Lindenstraße und Kührener Straße stadtauswärts - Birkenweg)

Ergänzend wäre es sinnvoll Anlieger*innen in den Einmündungsbereichen dafür zu sensibilisieren, die Höhe und Ausdehnung der Vegetation sowie anderer Strukturen so zu begrenzen, dass die Sichtbeziehungen für Autofahrer*innen verbessert werden (betrifft: Kiebitzweg beidseitig, Möwenstieg Süd, Waldweg beidseitig, Amselstieg beidseitig, Schwanenweg Nord, Spatzenweg beidseitig, Reiherstieg Süd, Birkenweg beidseitig, Ragniter Ring Süd, Am Fichtestadion beidseitig). Die Beschilderung an der Einmündung zum Lerchenweg (Hinweisschild Bugenhagenhaus, Hinweisschild Hotels und Gaststätten) sollte umgesetzt werden, sodass sie die Sicht in den Fuß- und Radweg nicht einschränkt.

Auch sollte aus folgenden Gründen in der Kührener Straße die Benutzungspflicht für Radfahrer*innen aufgehoben werden:

- Für die sichere gemeinsame Nutzung durch Fußgänger*innen und Radfahrer*innen ist der Weg mit einer überwiegend lichten Breite von etwa 2 m zu schmal. Die aktuelle Vorgabe für gemeinsame Fuß- und Radwege lautet ≥ 2,5 m, wobei gemeinsame Fuß- und Radwege in Schleswig-Holstein und den meisten anderen Bundesländern aufgrund von engen Zulässigkeitsgrenzen, insbesondere einem geringen Fuß- und Radverkehrsaufkommen kaum mehr

vorgesehen sind. Es entstehen somit schnell Gefährdungssituationen für Fußgänger*innen und insbesondere Kinder.

- Zügiges Fahrradfahren ist in der Bestandssituation schon aufgrund der zahlreichen Verschwenkungen und schlechten Sichtbeziehungen in die Querstraßen nicht möglich. Es besteht dadurch bereits bei mäßigen Fahrgeschwindigkeiten eine hohe Unfallgefahr für Radler*innen.

Wir schlagen deshalb vor, die Benutzungspflicht durch folgende Maßnahmen aufzuheben:

- Aufhebung der Benutzungspflicht (Umwandlung in einen Fußweg), somit können sich schnellere Radfahrer*innen (20-25 km/h) auf der Fahrbahn sicher und zügig fortbewegen, ohne Fußgänger*innen zu gefährden.
- Aufbringung von Fahrradpiktogrammen auf dem Hochbord, somit ist Fahrradfahren hier auch mit höherer Geschwindigkeit als 10 km/h möglich, sofern es das Aufkommen von Fußgänger*innen zulässt. Langsamere Radfahrer*innen (10-15 km/h) könnten weiterhin das Hochbord nutzen, was bei diesen Geschwindigkeiten sicherer ist. Gleichzeitig werden Konflikte sowohl zwischen Fußgänger*innen, insbesondere Kindern, und schnellen Radfahrer*innen auf dem Hochbord als auch zwischen eher langsamen Radfahrer*innen und Autofahrer*innen auf der Fahrbahn vermindert.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Henning von Schöning, Stephanie Meyer, Simone Treplin und Antje Seebens-Hoyer

Anlagen:

1 Querungshilfen für Fußgänger*innen und Radler*innen in der südlichen Kührener Straße

2 Unfallursachen – Daten aus der Unfallstatistik

3 Fotodokumentation der Einmündungen der Nebenstraßen in die südliche Kührener Straße, Preetz vom Kiebitzweg bis zur Lindenstraße

4 Auszug aus den Gestaltungsleitlinien für Einmündungen aus dem Leitfaden „Einladende Radverkehrsnetze“, Bundesministerium für Digitales und Verkehr (2022)

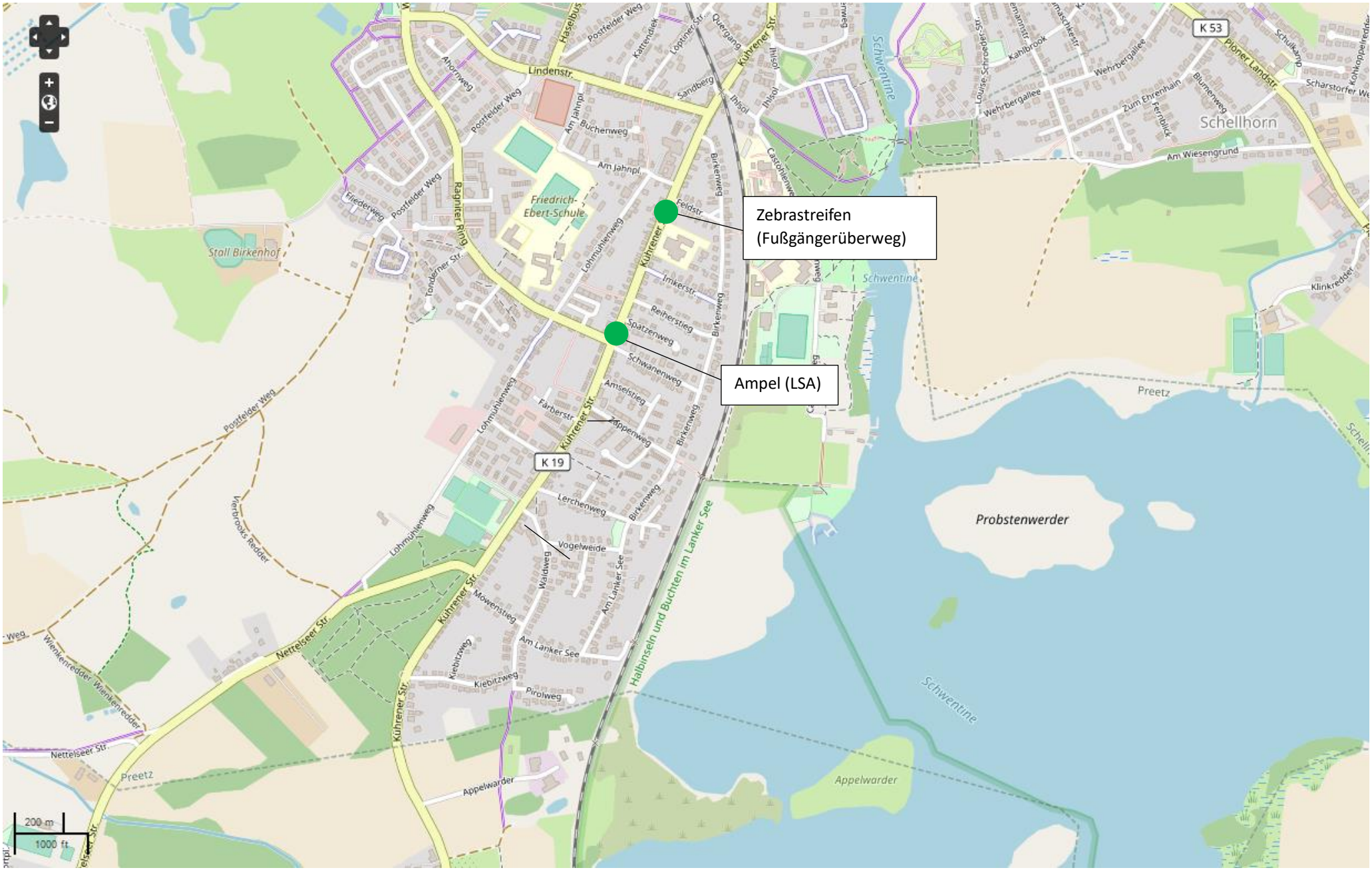
5 Auszug aus den Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2017)*

6 Roteinfärbung mit unterbrochener Breitstrichmarkierung an der Kreuzung nördlicher Lohmühlenweg – Ragniter Ring

7 Ergänzende Anlage: Unfälle von Radler*innen und Fußgänger*innen in der südlichen Kührener Straße (Kiebitzweg bis Lindenstraße) mit Kfz-Beteiligung von 2016 bis 2021 gemäß Unfallatlas Deutschland (n=12) (Karte: OpenStreetMap)

*Hinweis: In anderen Bundesländern, so auch Schleswig-Holstein, sind gemeinsame Fuß- und Radwege aufgrund von engen Zulässigkeitsgrenzen (geringes Fuß- und Radverkehrsaufkommen und erforderliche Breite) kaum mehr vorgesehen und somit auch nicht Teil der Musterlösungen.

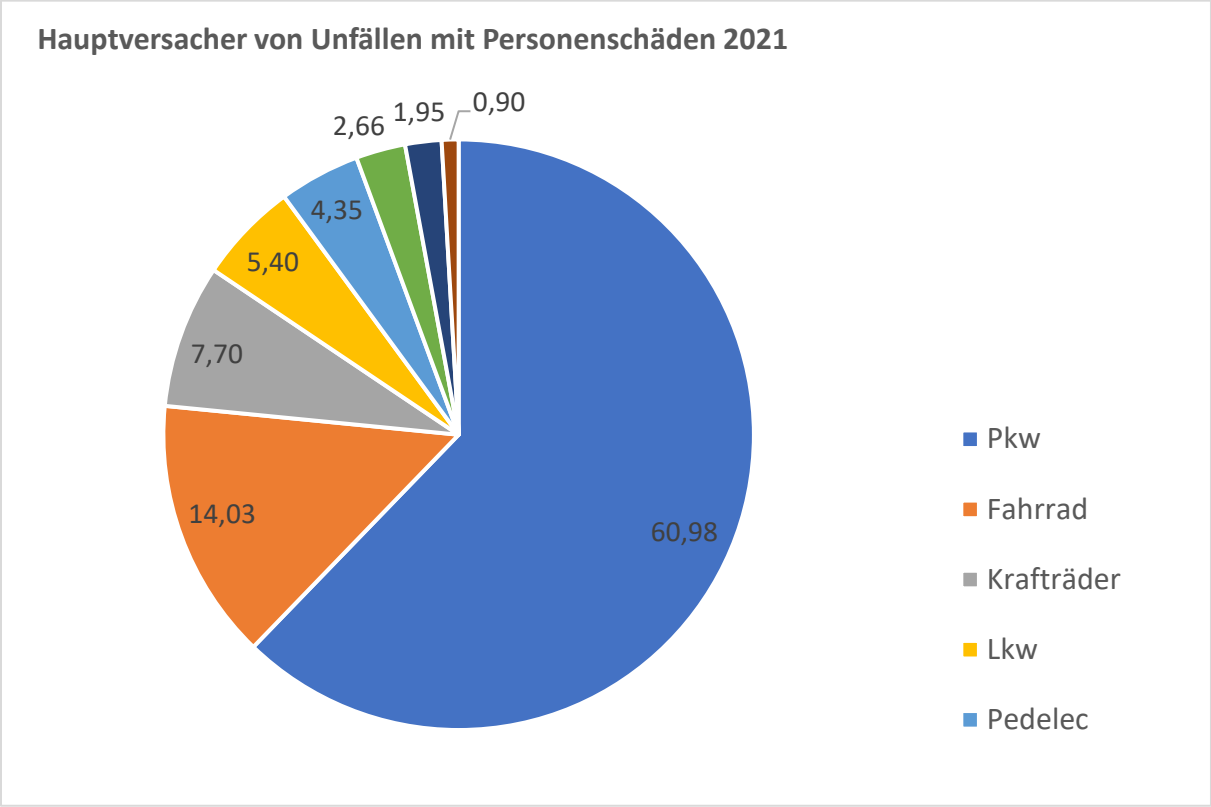
Anlage 1: Querungshilfen für Fußgänger*innen und Radler*innen in der südlichen Kührener Straße (Karte: OpenStreetMap)



Anlage 2: Unfallursachen – Daten aus der Unfallstatistik

Hauptverursacher von Unfällen mit Personenschäden

Unfälle mit Personenschaden werden überwiegend durch den motorisierten Verkehr verursacht, wobei Autofahrer*innen für mehr als die Hälfte dieser Unfälle hauptverantwortlich sind. Auf Fahrradfahrer*innen entfallen knapp 15 % der Unfallursachen. Die nachfolgende Abbildung zeigt die Hauptverursacher im Jahr 2021 nach Art der Verkehrsbeteiligung in Prozent (Daten: Statistisches Bundesamt 2023).



Polizeiliche Untererfassung von Unfällen mit Radfahrer*innen- und Fußgänger*innen-Beteiligung (Dunkelziffer)

Zu beachten ist, dass Unfälle mit Radfahrer*innen und Fußgänger*innen – mutmaßlich aufgrund der im Regelfall geringeren Sachschäden – in der polizeilichen Unfallstatistik nachgewiesenermaßen sehr stark unterrepräsentiert sind. Die vorliegenden wissenschaftliche Studien zur Größenordnung dieser Untererfassung finden übereinstimmend hohe Dunkelziffern (Detailauswertungen und Studien siehe unten). Bei Unfällen mit Fahrradfahrer*innen betrug die Dunkelziffer mindestens etwa 70 bis 80 % (also nur etwa 20 bis 30 % der Unfälle waren höchstens polizeilich erfasst), bei Unfällen mit Fußgänger*innen mehr als 50 bis 65 % (also etwa 35 bis 50 % der Unfälle waren höchstens polizeilich erfasst). Je geringer die Unfallschwere, desto höher war die Dunkelziffer, wobei bei durch Autofahrer*innen schwerverletzte und stationär aufgenommenen Radfahrer*innen die Dunkelziffer immer noch zwischen 50 und 75 % lag. Die Dunkelziffer war bei Schüler*innen besonders hoch. Außerdem war die Dunkelziffer bei Alleinunfällen von Fahrradfahrer*innen, die bekanntermaßen etwa ein Viertel der Unfälle dieser Verkehrsbeteiligung ausmachen, sehr hoch.

In der Gesamtschau ist somit festzustellen, dass die polizeilichen Unfallstatistiken aufgrund der hohen Untererfassung von in der Summe Faktor 2 bis 3 nur eine eingeschränkte Aussagekraft für den Rad- und Fußverkehr inne haben.

*Exkurs: Wissenschaftliche Studien zur Untererfassung von Unfällen mit Radfahrer*innen und Fußgänger*innen-Beteiligung*

*Hautzinger, Dürholt, Hörnstein und Tassaux-Becker fanden 1993 (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen: Dunkelziffer bei Unfällen mit Personenschäden) durch Erfassungen in Krankenhäusern und Befragung von Schüler*innen und Vergleich der Daten mit den statistisch erfassten Daten folgende Dunkelziffern: Verkehrstote: 5 %, Schwerverletzte: 70 % der Fahrradfahrer*innen und 50 % der Fußgänger*innen, Leichtverletzte: 80 % der Fahrradfahrer*innen und 65 % der Fußgänger*innen, wobei die Dunkelziffern bei Schüler*innen noch höher waren.*

*Im Rahmen der „Fahrradstudie Münster" (Dissertation Katharina Chu, 2013) wurden innerhalb eines Jahres aus drei Quellen (Daten der Polizei, Daten der aufnehmenden Krankenhäuser, freiwillige Angaben von Krankenhaus-Patient*innen) Fahrradunfälle in Münster untersucht. Insgesamt geschahen im Untersuchungszeitraum dreimal so viele Unfälle wie polizeilich erfasst. Hierbei hatten Alleinunfälle (Stürze ohne äußere Einwirkungen) mit 27 % einen ähnlich hohen Anteil an den Gesamtunfällen wie Zusammenstöße mit Kfz. Durch Reduktion der Daten auf die häufigsten Unfallorte (zum Ausschluss von Alleinunfällen) war die nachgewiesene Dunkelziffer immer noch mehr als zweimal so hoch. Insgesamt wird von einer erheblich höheren tatsächlichen Dunkelziffer ausgegangen, da methodenbedingt u.a. von niedergelassenen Ärzt*innen oder nicht ärztlich behandelte Verunfallte nicht erfasst wurden.*

*Von Below fand 2016 (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen: Verkehrssicherheit von Radfahrern – Analyse sicherheitsrelevanter Motive, Einstellungen und Verhaltensweisen) bei an der Medizinischen Hochschule Hannover behandelten, verunfallten Fahrradfahrer*innen eine Dunkelziffer von 60 bis fast 90 %. Die höchste Dunkelziffer wurde bei Alleinunfällen beobachtet. Unfälle unter Beteiligung von Pkw hatten eine Dunkelziffer von 26 bis 47 %. Zu beachten ist auch in dieser Studie, dass die tatsächliche Dunkelziffer höher liegt, da nur in der Medizinischen Hochschule behandelte Fahrradfahrer*innen in die Studie eingeschlossen waren, nicht in anderen Krankenhäusern, von niedergelassenen Ärzt*innen und gar nicht ärztlich behandelte Verunfallte. Die Dunkelziffer unterschied sich in Abhängigkeit von der Schwere der Verletzung: Leichtverletzte (ambulant behandelt): 62 bis 91 %, Leichtverletzte (stationär behandelt): 43 bis 81 %, Schwerverletzte (intensivmedizinisch behandelt): 19 bis 60 %.*

Kinderunfälle im Straßenverkehr

Gemäß Statistischem Bundesamt verunglückten 2021 38 % der in der polizeilichen Statistik geführten Kinder mit dem Fahrrad, 33 % im Pkw und 21 % zu Fuß. 39 % der im Verkehr gemäß der Statistik getöteten Kinder waren zu Fuß unterwegs, 37 % im Pkw und 16 % mit dem Fahrrad.

Was Kinder zu Fuß und mit dem Fahrrad oft falsch machen

Der mit Abstand häufigste Fehler zu Fuß gehender Kinder, der zu einem Personenschaden führte war 2021 gemäß Statistischem Bundesamt ein Fehlverhalten beim Überschreiten der Fahrbahn (85 %; 12 % sonstige Fehler, 3 % Spielen auf der Fahrbahn). Ein solches Fehlverhalten kann das unverminderte Überqueren einer Straße oder das Überqueren bei einem Sichthindernis sein.

Fahrradfahrende Kinder, bei denen es aufgrund eines Fehler zu einem Personenschaden kam, hatten überwiegend Probleme mit falscher Straßenbenutzung (18 %; z.B. Benutzung von Straßen, obwohl eigentlich der Gehweg benutzt werden müsste), in Kurven und an Ein- und Ausfahrten (16%) sowie mit der Missachtung der Vorfahrt des motorisierten Verkehrs (10 %).

Exkurs: Was Grundschuldkinder können

Bei Kindern sind „Fehler" im Straßenverkehr oftmals auf die noch nicht voll ausgebildeten physiologischen und kognitiven Fähigkeiten zurückzuführen. Die Gefahr für ein Kind im Straßenverkehr hängt wesentlich von seinen Fähigkeiten ab. Erst mit etwa 11 Jahren (5 Klasse) sind Kinder in der Lage, Verkehrssituationen angemessen einzuschätzen. Eine Übersicht über relevante Fähigkeiten gibt die folgende Tabelle (Informationsquelle: www.verkehrswacht-medien-service.de).

Sehen	
Entfernungen abschätzen	*9 Jahre, 3./4. Klasse*
Einschätzen, ob ein Auto steht oder fährt	*6-7 Jahre, 1.-2. Klasse*
Geschwindigkeiten beurteilen	*frühestens mit 14 Jahren*
Kinder sehen wie mit Scheuklappen; Kinder haben aufgrund ihrer Größe eine schlechtere Übersicht; Kinder verarbeiten Sinneseindrücke langsamer; Kinder konzentrieren sich auf das, was sie interessiert und übersehen anderes	
Hören	
Erkennen, aus welcher Richtung ein Geräusch kommt	*7-8 Jahre, 1.-3. Klasse*
Kinder konzentrieren sich auf das, was sie interessiert und überhören anderes	
Gefahrenbewusstsein	
Akutes Gefahrenbewusstsein (Erkennen einer gefährlichen Situation, wenn diese eingetreten ist)	*6 Jahre, 1. Klasse*
Vorausschauendes Gefahrenbewusstsein (Erkennen einer gefährlichen Situation im Vorfeld)	*8 Jahre, 2.-3. Klasse*
Vorbeugendes Gefahrenbewusstsein (bewusst so handeln, dass mögliche Gefahren gar nicht erst eintreten)	*9-10 Jahre, 3./4. Klasse*

Was Autofahrer*innen oft falsch machen

Erwachsene machten bei Unfällen mit Personenschaden 2021 gemäß Statistischem Bundesamt am häufigsten (15 %) Fehler bei Wendemanövern und an Kreuzungen, d.h. beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren („Übersehen" von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen). Ebenso wie von Kindern wurde außerdem häufig die Vorfahrt missachtet (14 %). Ein ungenügender Abstand (12 %), nicht angepasste Geschwindigkeit (12 %) und eine falsche Straßenbenutzung (7 %) sowie Alkoholeinfluss (5 %) sind weitere Unfallursachen. In 4 % lag außerdem ein falsches Verhalten gegenüber Fußgänger*innen vor.

Fotodokumentation

der Einmündungen der Nebenstraßen in die südliche Kührener Straße, Preetz vom Kiebitzweg bis zur Lindenstraße

Stand: Juni 2023

KIDICAL MASS PREETZ

NABU

adfc Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Inhalt

Ostseite
- Kiebitzweg
- Möwenstieg
- Waldweg
- Lerchenweg
- Drosselweg
- Zappenweg
- Amselstieg
- Schwanenweg
- Spatzenweg
- Reiherstieg
- Imkerstraße
- Feldstraße
- Birkenweg

Westseite
- Lindenstraße
- Lohmühlenweg
- Ragniter Ring
- Färberstraße
- Gerberweg
- Am Fichtestadion
- Nettelseer Straße
- Buswendeplatz

Karte: OpenStreetMap

Vorbemerkung

Im Betrachtungsbereich der Kührener Straße befindet sich beidseitig ein gemeinsamer Fuß- und Radweg mit einer lichten Breite von etwa 2 m (an Engstellen 1,5 m), belegt mit rotem Betonpflaster, mittlerweile alterungsbedingt stark verblichen.

In der vorliegenden Fotodokumentation sind im Regelfall Ansichten der einzelnen Einmündungen wie folgt enthalten:

Bilder 1 und 2	Ostseite: Kührener Straße von Süden (linkes Bild) und Norden (rechtes Bild) bzw. Westseite: Kührener Straße von Norden (linkes Bild) und Süden (rechtes Bild) *aus Radfahrer*innen-Position/-Kopfhöhe*
Bilder 3 und 4	Linksblick in die Kührener Straße (linkes Bild) und Rechtsblick in die Kührener Straße (rechtes Bild) aus der Nebenstraße heraus *aus Autofahrer*innen-Position (erhöhte Sitzposition, z.B. SUV, Bulli o.ä.); Position entspricht etwa der Fahrer*innen-Position in einem Auto mit kurzer Schnauze, das gerade nicht auf den gemeinsamen Fuß- und Radweg hervorsteht.*
Bild 5	Geradeaus-Blick in die Kührener Straße aus der Nebenstraße heraus *aus Autofahrer*innen-Position (erhöhte Sitzposition, z.B. SUV, Bulli o.ä.)*

Gegebenenfalls sind ergänzende Bilder (z.B. unterschiedliche Entfernungen zum Kreuzungsbereich) enthalten. In einigen Fällen sind aus den dargelegten Gründen einige Ansichten nicht enthalten.

Kiebitzweg

Möwenstieg

Waldweg

Lerchenweg

Drosselweg

Zappenweg

Amselstieg

Schwanenweg

Spatzenweg

Reiherstieg

Imkerstraße

Feldstraße

*Einbahnstraße – deshalb keine Fotos aus Autofohrer*innen-Position*

*Einbahnstraße – deshalb keine Fotos aus Autofohrer*innen-Position*

Birkenweg

Lindenstraße

Lohmühlenweg

Ragniter Ring

Höhe Haltelinie

Höhe Haltelinie

Höhe Rad-/Fußweg

Höhe Rad-/Fußweg

Färberstraße

Gerberweg

Am Fichtestadion

Nettelseer Straße

*Radweggebot – deshalb keine Fotos aus Autfohrer*innen-Position*

*Radweggebot – deshalb keine Fotos aus Autfohrer*innen-Position*

Buswendeplatz

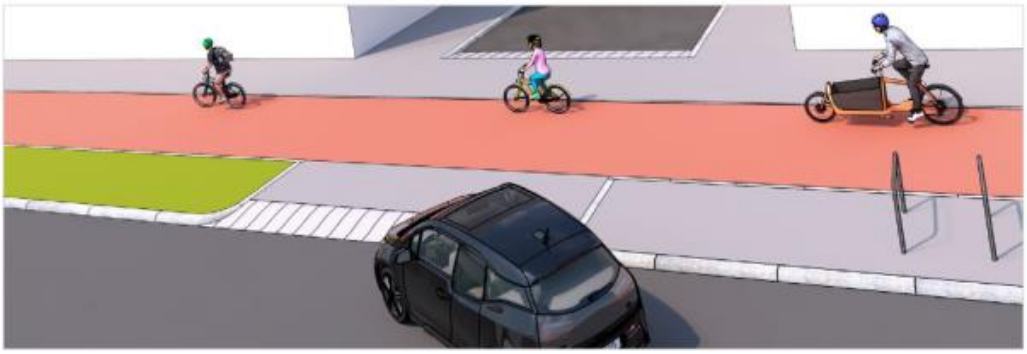
Anlage 4: Bundesministerium für Digitales und Verkehr (2022): Gestaltungsleitlinien für Einmündungen aus dem Leitfaden „Einladende Radverkehrsnetze“ (Auszug)

Einmündungen gut gestalten

Achten Sie an Einmündungen darauf, dass sich Laura und die anderen Verkehrsteilnehmenden gut und frühzeitig sehen können. So können straßenbegleitende Radwege verkehrssicher gestaltet werden. Das bedeutet vor allem, Sichthindernisse zu entfernen: Werbeflächen, Schaltschränke und andere Sichthindernisse.

Wenn sich die Wege von Kfz- und Radverkehr kreuzen, sollten sich die Verkehrsteilnehmenden sehr frühzeitig sehen können. Das erhöht die Sicherheit und Radfahrende können in vielen Fällen flüssig mit gleichbleibender Geschwindigkeit weiterfahren, weil genügend Zeit zur Interaktion bleibt.

Sorgen Sie durch bauliche Maßnahmen dafür, dass Kraftfahrzeuge langsam abbiegen.



Enge Kurvenradien oder Aufpflasterungen, bei denen die Fahrbahn auf das Niveau des Geh- und des Radwegs angehoben wird, reduzieren die Abbiegegeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs. Für Laura ist das deutlich sicherer.

Stellen Sie sicher, dass Autofahrende die Radverkehrsanlagen gut erkennen können – und zwar im gesamten Streckenverlauf.

Bei einer gut sichtbaren und leicht „lesbaren“ Infrastruktur wissen Autofahrende intuitiv, wo sie mit Laura und anderen Radfahrenden rechnen müssen.

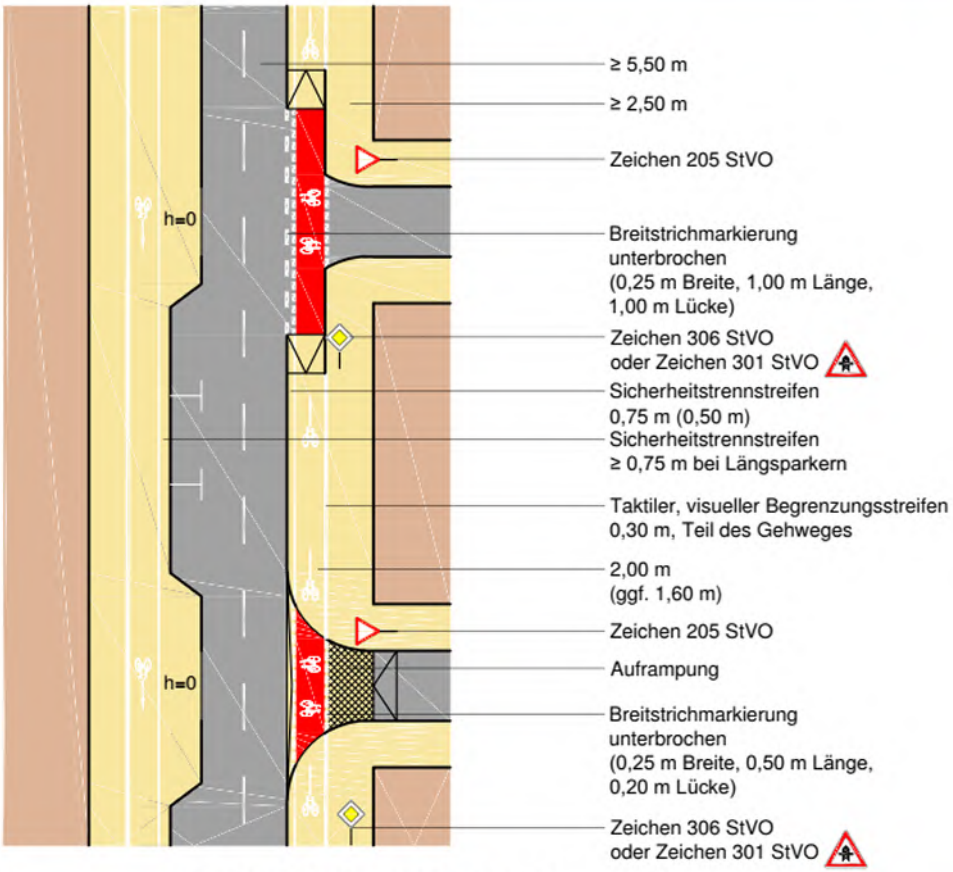
Anlage 5: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2017): Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg* (Auszug)

**Hinweis: In anderen Bundesländern, so auch Schleswig-Holstein, sind gemeinsame Fuß- und Radwege aufgrund von engen Zulässigkeitsgrenzen (geringes Fuß- und Radverkehrsaufkommen und erforderliche Breite) kaum mehr vorgesehen und somit auch nicht Teil der Musterlösungen.*

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Anlage beidseitiger Radwege



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 24 f., S. 77 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30 km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. > 1.000 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit

Hinweise:

- Radwegeführung möglichst fahrbahnnah und damit im unmittelbaren Sichtbereich des Kfz-Verkehrs
- zur Verdeutlichung sind an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen vorzusehen
- rote Einfärbung der Furten an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/ Ausfahrten
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Auframpungen an Einmündungen verdeutlichen den Vorrang des Radverkehrs, erhöhen die Aufmerksamkeit des einmündenden Verkehrs und verbessern so die allgemeine Verkehrssicherheit, die Radfahrer fahren auf einem Höhenniveau durch
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-5
- Zweirichtungsradwege sind innerorts besonders konfliktbehaftet (daher keine Musterlösung hierzu)

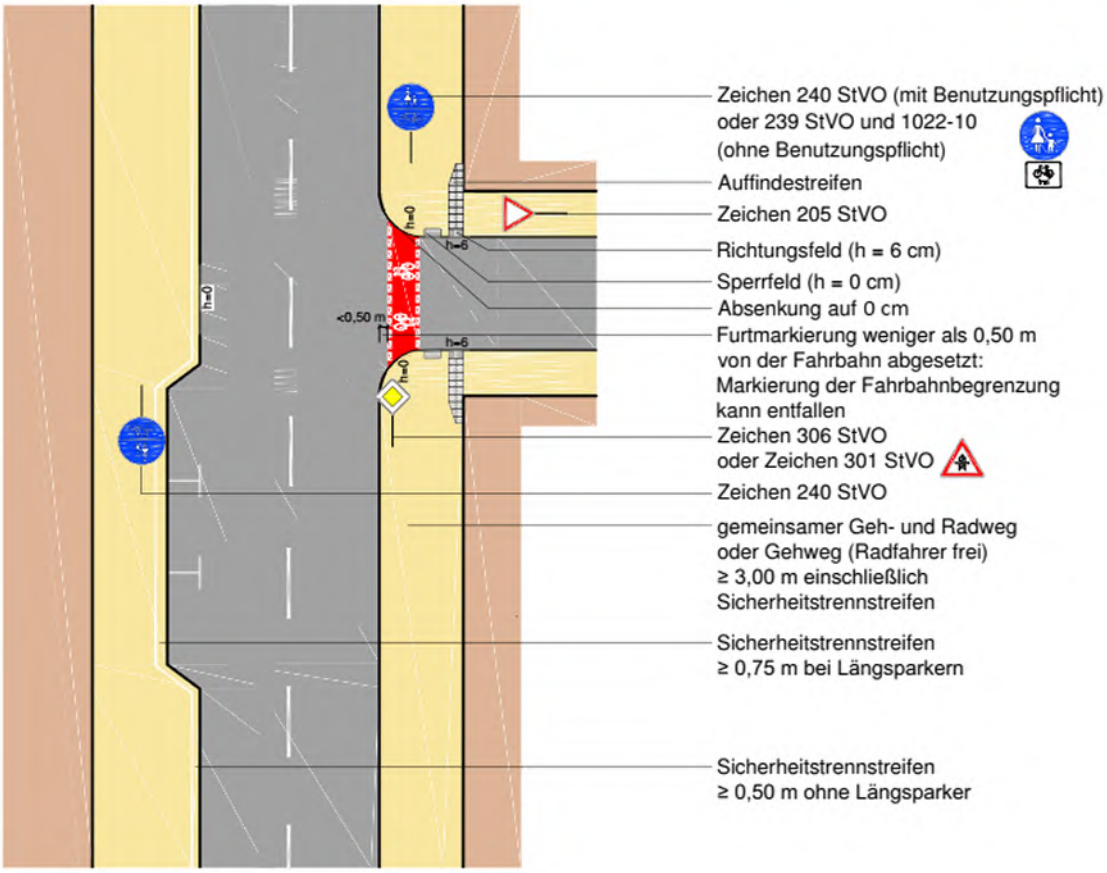
Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg	Musterblatt: 3.4-1 Stand: November 2017	NEUE MOBILITÄT bewegt nachhaltig

brenner BERNARD ingenieure GmbH — Planungsbüro VIA eG

Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Gemeinsamer Geh- und Radweg



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.6

Anwendungsbereiche:

- beengte Ortslagen oder Ortsrandlagen mit geringem Fußgängerverkehr

Hinweise:

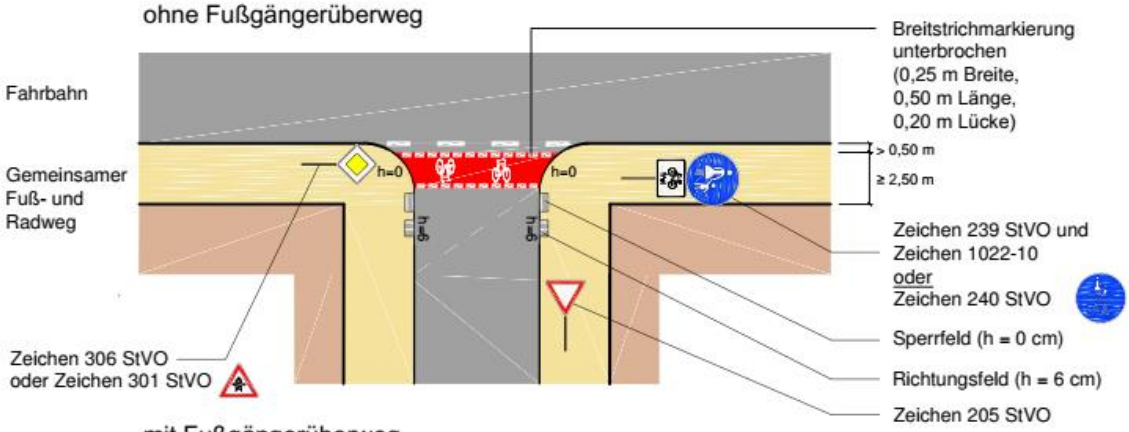
- der Einsatz der gemeinsamen Führung mit dem Fußgängerverkehr ist nur dort ausnahmsweise vertretbar, wo die Netz- und Aufenthaltsfunktion der Flächen für beide Verkehre sehr gering ist; die Ausschlusskriterien gemäß ERA sind zu beachten
- für benutzungspflichtige und nicht benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen gelten die gleichen Gestaltungsregeln und Maße
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/ Ausfahrten
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.6-2

Standardlösung

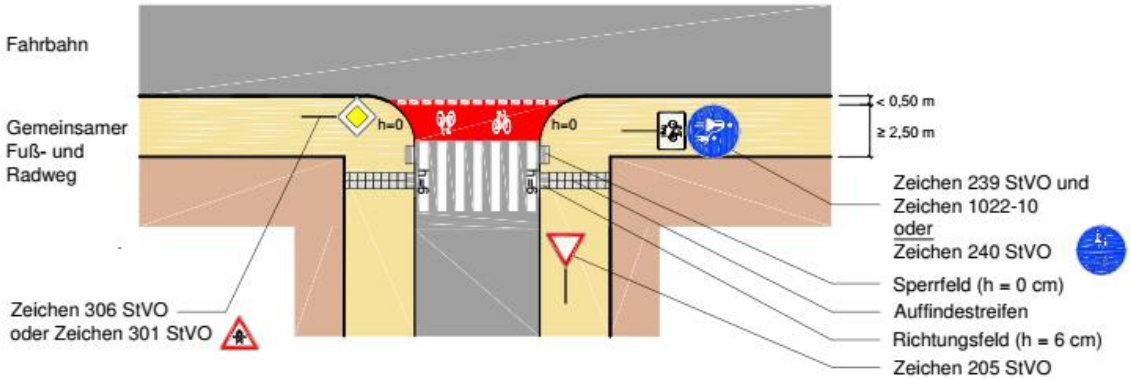
Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Furt an Fuß- und Radweg/ Gehweg mit Zusatzzeichen 1022-10

ohne Fußgängerüberweg



mit Fußgängerüberweg

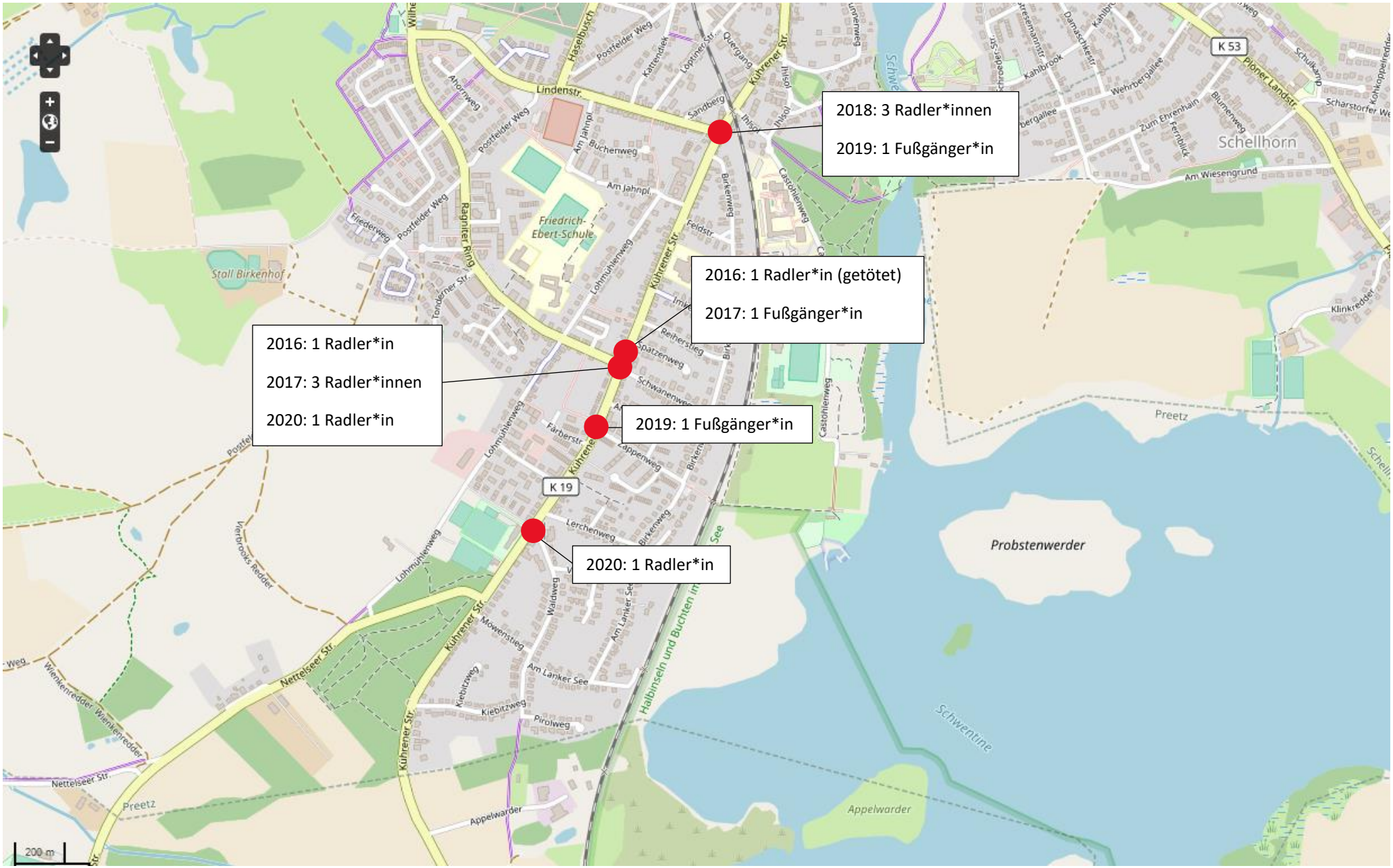


Regelungen:
- H BVA (Ausgabe 2011); VwV-StVO zu § 9, Absatz 2.II

Anwendungsbereiche:
- innerorts, mit und ohne FGÜ, auch an Zu- und Ausfahrten von Kreisverkehren

Hinweise:
- der Einsatz der gemeinsamen Führung mit dem Fußgängerverkehr ist nur dort ausnahmsweise vertretbar, wo die Netz- und Aufenthaltsfunktion der Flächen für beide Verkehre sehr gering ist; die Ausschlusskriterien gemäß ERA sind zu beachten
- benutzungspflichtige und nicht benutzungspflichtige Radverkehrsführungen unterscheiden sich nur durch Beschilderung
- rote Einfärbung der Furt an konfliktträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/ Ausfahrten
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- bei Zweirichtungsverkehr (erhöhte Gefährdung, enge Einsatzgrenzen): Ergänzung von Richtungspfeilen, Zusatzzeichen 1000-32 StVO über Zeichen 205 StVO
- bei ausreichendem Platzangebot sollte die Radverkehrsfurt beidseitige Randmarkierungen erhalten
- wenn die Furtmarkierung weniger als 0,50 m von der Fahrbahn abgesetzt ist, dann kann eine parallele Fahrbahnrandmarkierung entfallen

Gegenstand der Qualitätsstandards

Anlage 6: Rotmarkierung mit unterbrochener Breitstrichmarkierung an der Kreuzung nördlicher Lohmühlenweg – Ragniter Ring

Ergänzende Anlage 7: Unfälle von Radler*innen und Fußgänger*innen in der südlichen Kührener Straße (Kiebitzweg bis Lindenstraße) mit Kfz-Beteiligung von 2016 bis 2021 gemäß Unfallatlas Deutschland (n=12) (Karte: OpenStreetMap)