

Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr beim Radverkehrsnetz

Die ADFC-Stadtteilgruppe Friedrichshain-Kreuzberg reagiert mit diesem Positionspapier auf Diskussionen mit dem FUSS e.V. zu Konflikten durch die – in den meisten Fällen noch geplante – Umsetzung des [Radverkehrsnetzes](#) nach dem Berliner Mobilitätsgesetz. Der Stadtteilgruppe ist es wichtig, Einwände des FUSS e.V. ernst zu nehmen. Wo eine Lösung möglich ist, die den Konflikt auf Kosten des motorisierten Individualverkehrs entschärft, sollte diese angestrebt werden. Wo dies jedoch unmöglich oder schwer erreichbar ist, muss im Einzelfall abgewogen werden, ob die Interessen des Fuß- oder des Radverkehrs überwiegen. Die folgenden Kommentare zu einzelnen Fällen nehmen eine solche Einzelfallbewertung vor, ohne dass damit eine allgemeine Aussage – schon gar des gesamten ADFC – zu den genannten Problemen verbunden wäre. Die folgenden Fälle entstammen einer [Liste des FUSS e.V.](#), ergänzt um Strausberger Platz und Karl-Marx-Allee. Allgemein fällt auf, dass bei Parks und Grünanlagen die gewählte Lösung und auch die Beschilderung bzw. Markierung sehr unterschiedlich ist und mehr Einheitlichkeit gut wäre.

1. Parks, Grünanlagen, grüne Wege



Blücherpark

Ein Radweg wäre in Abwägung mit den Interessen des Fußverkehrs nicht angemessen. Gut wäre aber, wenn es statt des geltenden Radfahrverbots (s. Bild, Schild) zumindest für einen der den Park längs querenden Wege ein nachrangiges Durchfahrtsrecht für Radelnde gäbe, wobei die südliche Achse geeigneter scheint, v.a. weil bei der nördlichen durch die Treppe ein großer Umbau nötig wäre.



Gleisdreieckpark

Das geltende nachrangige Durchfahrtsrecht für Radelnde (s. Bilder, Bodenmarkierung und Schild) ist auf den bestehenden Wegen ein akzeptabler Kompromiss. Radwege direkt neben Fußwegen wären dort aus Platzgründen und in Abwägung mit den Interessen des Fußverkehrs nicht angemessen. Allerdings gibt es verschiedene Verschränkungen z.B. unter den U-Bahnbrücken, die aktuell für Gehende und Radelnde eng und gefährlich sind. Bedacht werden sollte auch, dass der Park wegen seiner Länge in Nord-Süd-Richtung ein zügiges Queren für Radelnde in Ost-West-Richtung erschwert. Deshalb sollten einige vorhandene Wege verbreitert werden, insbesondere die aktuell einzige Ost-West-Querung (die schon früher einmal auf 12 Meter verbreitert werden sollte). Ein zweiter Ost-West-Übergang – wie im Radvorrangnetz geplant – wäre sinnvoll. Geprüft werden könnte hier auch ein ganz gesonderter Radweg. Zudem gibt es in Nord-Süd-Richtung den Radfernweg Berlin-Leipzig. Die Route über die neue Yorck-Brücke sollte fahrradtauglich gemacht werden, denn jetzt gibt es Platten mit vielen Löchern und Rissen, und es ist teils nicht asphaltiert.



Görlitzer Park

Das geltende nachrangige Durchfahrtsrecht für Radelnde (s. Bilder, Bodenmarkierung und Schild) ist ein akzeptabler Kompromiss. Radwege wären in Abwägung mit den Interessen des Fußverkehrs dort nicht angemessen.



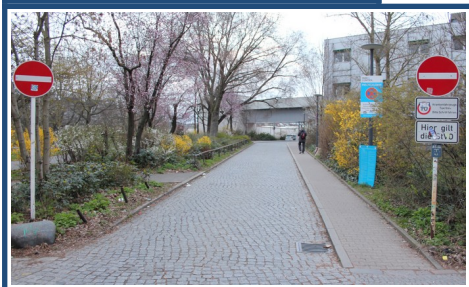
Markgrafenberg

Ein Radweg wäre wegen der Wegbreite (ca. 3,60 Meter), Hauseingängen und einer Kindertagesstätte nicht angemessen bzw. umsetzbar. Zu begrüßen wäre aber, wenn statt des geltenden Radfahrverbots (s. Bild) den Radelnden eine nachrangige Durchfahrt gestattet wäre.



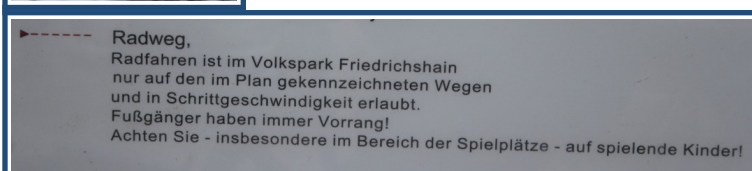
Urbanpark

Ein Radweg direkt an der Einfahrtstelle für Rettungsfahrzeuge des Krankenhauses (s. Bilder) – wie im Radverkehrsnetz geplant – wäre unangemessen und gefährlich. Direkt am Fluss wäre ein Radweg wegen der Kranken und Rekonvaleszenten, die sich dort aufhalten, auch problematisch, dort könnte allerdings ein nachrangiges Durchfahrtsrecht für Radelnde geprüft werden.



Volkspark Friedrichshain

Das geltende nachrangige Durchfahrtsrecht für Radelnde auf Hauptwegen (s. Bilder, Schild und Plan) ist ein akzeptabler Kompromiss. Radwege wäre dort in Abwägung mit den Interessen des Fußverkehrs nicht angemessen. Allerdings wäre es gut, wenn die Beschilderung das Durchfahrtsrecht klarer ausdrücken würde, da das Piktogramm die Radelnden, die den Zusatztext nicht sehen, vom Durchfahren abhalten könnte. Auch Bodenmarkierungen – wie in den anderen großen Parks des Bezirks – wären sinnvoll.



2. Gehweg durchschnitten oder verkleinert



Dresdner Straße (quer durchschnitten)

Ein Radweg wäre hier wegen der zu geringen Wegbreite (ca. 4 Meter) nicht angemessen bzw. umsetzbar. Zu begrüßen wäre aber, wenn statt des geltenden Durchfahrverbots auch für Radelnde (s. Bild) diesen eine nachrangige Durchfahrt gestattet wäre.



Strausberger Platz (Verbreiterung des Radwegs und Rechtsabbieger-Radwege)

Die (erfolgte) Verbreiterung des Radwegs auf Kosten des Gehwegs (s. Bild oben) ist unter Abwägung aller Aspekte (Bedeutung des Radwegs, verbleibende Gehwegbreite, Rad- und Fußverkehrsaufkommen, unrealistische bessere Alternative auf Fahrspur) angemessen. Die Wirkung der neuen Abbiegeradwege (s. Bild unten) ist unklar, auch und gerade wenn es – wie vom Senat angekündigt – am Ende Fußgängerüberwege geben wird (die sinnvoll wären). Es bleibt zu beobachten, ob die Rücksichtnahme der Radelnden auf den Fußverkehr ausreichend gut funktioniert, um diese Lösung zu rechtfertigen.



Karl-Marx-Allee (Strausberger Platz bis Frankfurter Tor, Verbreiterung des Radwegs)

Die teilweise (erfolgte) Verbreiterung dieses Radwegs auf Kosten des Gehwegs (s. Bild) ist unter Abwägung aller Aspekte (Bedeutung des Radwegs, verbleibende Gehwegbreite, Rad- und Fußverkehrsaufkommen, unrealistische bessere Alternative auf Fahrspur) angemessen.

3. Plätze, Denkmal- und historische Bereiche



Platz nördlich Südstern

Ein Radweg durch diesen Platz, an dem aktuell eine Fußgängerzone besteht (s. Bild) wäre nicht sinnvoll, auch wegen der U-Bahn-Station dort. Aus demselben Grund – und weil es direkt daneben den Radweg gibt – erscheint auch ein nachrangiges Durchfahrtsrecht für Radelnde an dieser Stelle problematisch bzw. nicht angemessen.

4. Verkehrsberuhigte Bereiche



Admiralstraße

Das geltende Durchfahrtsrecht für Radelnde zwischen der Jens-Nydahl-Schule (s. Bild oben) ist angemessen, aber ein Radweg wäre hier wegen der Schule nicht angemessen. Ob die verkehrsberuhigte Zone an der Skalitzer Straße (s. Bild unten) angemessen ist, könnte überprüft werden, allerdings wäre durch die zuerst genannte Stelle ohnehin kein durchgängiger Radweg möglich, insofern eignet sich diese Strecke nicht gut für das Vorrangnetz.



5. Fußgängerzonen



Mehringplatz

Bei der geplanten Führung um den Rundbau außen herum besteht – anders als der FUSS e.V. unterstellt – aktuell keine Fußgängerzone, sondern ein gemeinsamer Rad- und Fußweg (s. Bild oben). Dieser ist hier angemessen. Ein reiner Radweg wäre im äußeren Ring zwar attraktiv, aber ist kein Muss, zumal über Hallesches Ufer und Wilhelmstraße eine Alternativestrecke für schnelles Radfahren vorhanden ist. Die geltende Mischverkehrsfläche direkt an der Gitschiner Straße ist ein sinnvoller Kompromiss.

