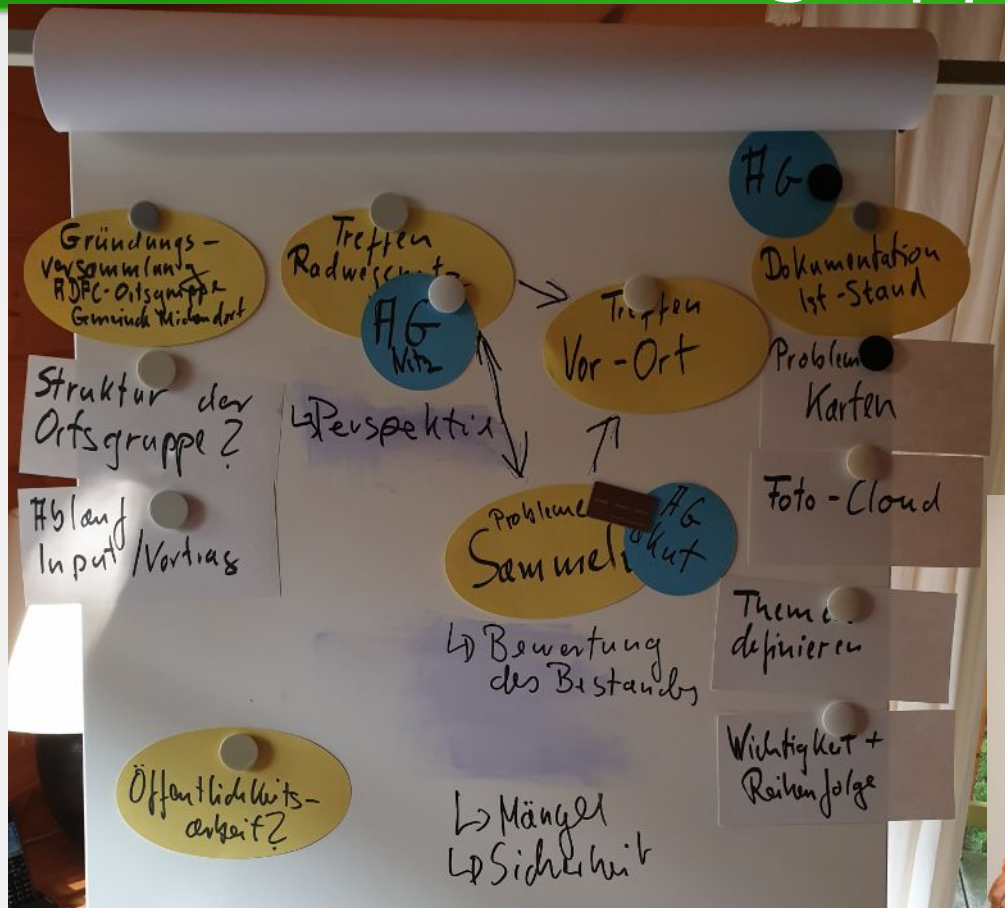




Radkonzepte planen mit Bürger*innen
Beispiel Radinitiative Michendorf

mehr 
MICHENDORF
MIT FAHRRAD

Steuerkreis findet sich ADFC-Ortsgruppe gegründet sich



6.11.2019
Steuerkreis organisiert die Arbeit.
Tagt mittlerweile monatlich.

5.12.2019
ADFC-Ortsgruppe tritt als
Organisation auf, z.B. um
kostenlos Räume zu buchen.



Bestandsaufnahme

Ticket - Nr.: 19-10-002

Gegenstand: Ortsdurchführung Langerwisch

Ortsbeschreibung: L77 - Str. des Friedens
Geokoordinaten:

Fotos:



3.11.19

Beschreibung:

Kein Radweg / Schutzstreifen vorhanden, sehr viel KFZ-Verkehr, insbesondere bei Staus auf der A 10. Viele Radfahrer fühlen sich auf dieser engen Hauptverkehrsader nicht sicher und fahren auf dem ebenfalls engen Bürgersteig.

Einschätzung:

Die Straße ist zu eng. Bei Tempo 50 für PKW und viel Verkehr kommt es zu gefährlichen Situationen.

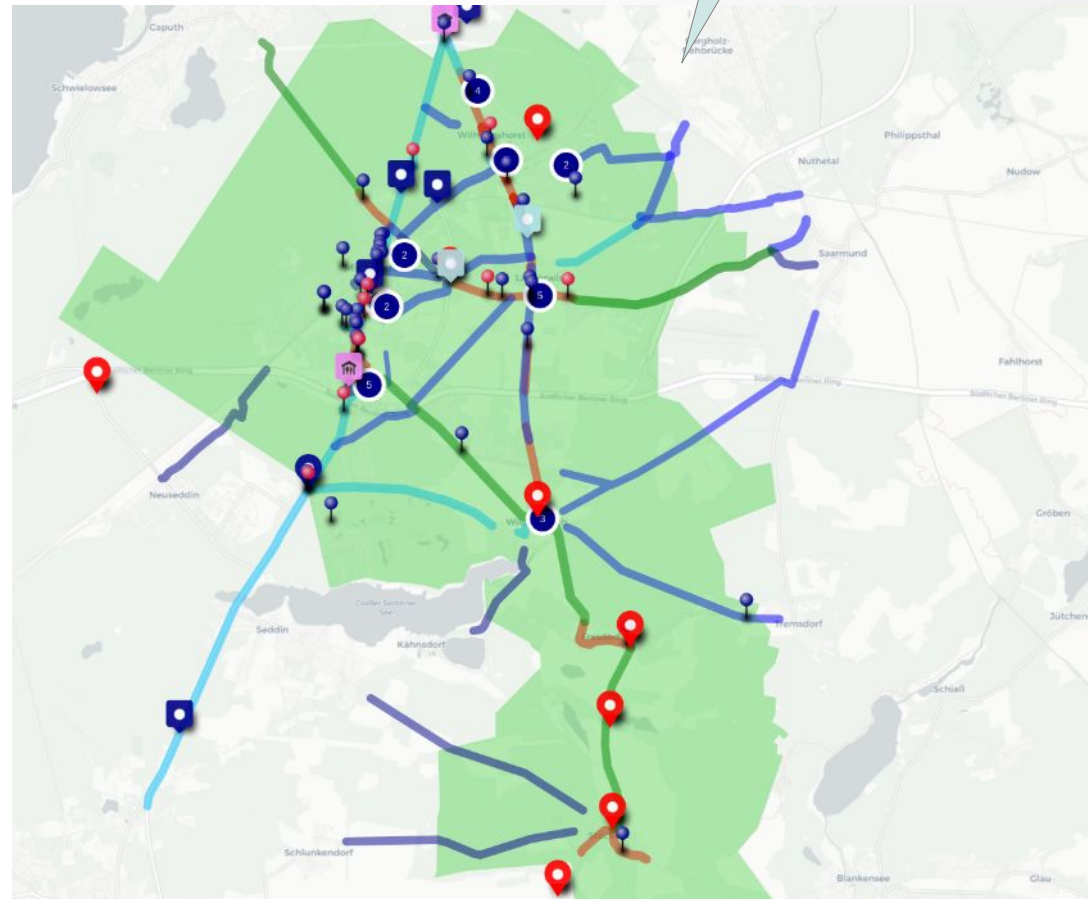
Ein gesonderter abgetrennter Fahrradweg ist schwierig zu realisieren.

Maßnahmen/Ideen:

Einführung von Tempo 30 und eines gemischten Verkehrsgebietes für ganz Langerwisch. Für Radfahrer aus Neulangerwisch, Wilhelmshorst und Rehbrücke wäre eine Fahrradumgehung über den Priesterweg, denkbar.

Tickets

U-Map-Karte



Ticket als Kern der Bestandsaufnahme

Übersicht der Tickets

Ticket N°	Gegenstand:	Kategorie:	Unterkategorie:	Link:	OT
19-10-001	Wurzelschaden auf dem Fußweg Lw-Wh mit Verkehrszeichen „Radfahrer frei“	Schäden an Radwegen	Wurzelschaden	https://my.hidrive.com/share/dmvmgpa.hx	Lw
19-10-002	Ortsdurchfahrt Langerwisch	Gefährdungen	Ortsdurchfahrt	https://my.hidrive.com/share/nx70scdg30	Lw
19-10-003	Fehlender Radweg Langerwisch-Saarmund	Fehlender Radweg	Ortsverbindung	https://my.hidrive.com/share/j7ri9yjc1c	Lw-Sm
19-10-004	Fehlender Radweg zwischen Wilhelmshorst und Langerwisch	Fehlender Radweg	Ortsverbindung	https://my.hidrive.com/share/kp-ep8k48r	Wh-Lw
19-10-005	Fehlender Radweg zwischen Langerwisch und Wildenbruch	Fehlender Radweg	Ortsverbindung	https://my.hidrive.com/share/gplyajmefz	Lw-Wb
19-10-006	Fehlender Radweg zum Strandbad Templin	Fehlender Radweg	Ortsverbindung	https://my.hidrive.com/share/ikhf71xg1d	OV
19-10-007	Fehlender Ausbau eines Radweges zwischen Wilhelmshorst und Michendorf	Fehlender Radweg	Ortsverbindung	https://my.hidrive.com/share/sbpsgrp6oo	Wh-Md
19-10-008	Ortsverbindung nach Bergholz	Fehlender Radweg	Ortsverbindung	https://my.hidrive.com/share/h265d8ttsq	OV
19-10-009	Ausbau des Forstweges zum Radweg	Fehlender Radweg		https://my.hidrive.com/share/e6nuhsyd21	Wh
19-10-010	Fahrradweg an der B2 ausbauen	Ausbau vorhandener Fahrradwege	Schnellverbindung	https://my.hidrive.com/share/wwxjwl-590	OV
19-10-011	Neuer Radweg Fresdorf nach Stücken	Akzeptabler Fahrradweg		https://my.hidrive.com/share/6q-.gkyu8g	Fd-St
19-10-012	Radweg von der Langerwischer Mühle nach Saarmund	Fehlender Radweg	Sandiger Weg	https://my.hidrive.com/share/o7h27pipjw	Lw-Sm
19-10-013	an Peter-Huchel-Chaussee, Höhe Priesterweg	Gefährdungen	Straßenquerung	https://my.hidrive.com/share/2j3nz-t63q	Lw
19-10-014	Fehlende Rampe in der Unterführung der Gleise am Bahnhof Wilhelmshorst	Infrastruktur		https://my.hidrive.com/share/q92m9ni41p	Wh
19-10-015	Ortsdurchfahrt Michendorf	Gefährdungen	Ortsdurchfahrt	https://my.hidrive.com/share/mvdt0993tj	Md
19-10-016	Fahrradstellplätze Bahnhof Wilhelmshorst	Fahrradstellplätze		https://my.hidrive.com/share/0orsv7p1js	Wh
19-10-017	Wilhelmshorst Nördliche Querung der Peter-Huchel-Chaussee	Gefährdungen	Straßenquerung	https://my.hidrive.com/share/ljs.1hbm9n	Wh
19-10-018	Bau eines Radweges zwischen Bergheide und Langerwisch	Fehlender Radweg	Sandiger Weg	https://my.hidrive.com/share/yrb74bkg9j	Lw-Wb
19-10-019	Bergholzer Straße als Fahrradstraße ausbauen	Ausbau vorhandener Fahrradwege		https://my.hidrive.com/share/l0auxo879j	OV
19-10-020	Wurzelschaden Fahrradweg Langerwisch L77/B2	Schäden an Radwegen	Wurzelschaden	https://my.hidrive.com/share/bw587.2e25	Lw
19-10-021	Bildung von Pfützen bei Regen auf dem Fahrradstreifen Potsdamer Straße	Schäden an Radwegen		https://my.hidrive.com/share/jkm-c0-s8p	Md
19-10-022	Ortsdurchfahrt Wilhelmshorst	Gefährdungen	Ortsdurchfahrt	https://my.hidrive.com/share/odvdvqxu4u	Wh

8.5.20 Übergabe an die Gemeinde



Materialband Tickets

3. Sämtliche bisher erfassten Tickets (Stand 1.5.2020)

Aktuelle Fassung: <https://brandenburg.adfc.de/3972>



Anforderungen und
Forderungen an ein
Radverkehrskonzept der
Gemeinde Michendorf

Radinitiative Michendorf

Mittlerweile:

- **Radverkehrs- und Mobilitätskonzept wurde ausgeschrieben**
- **Runder Tisch Mobilität wurde vereinbart**

2. Workshop 22.8.20

1. Bericht

2. Zielsetzung

Treffen der Radinitiative Michendorf 22.8.2020



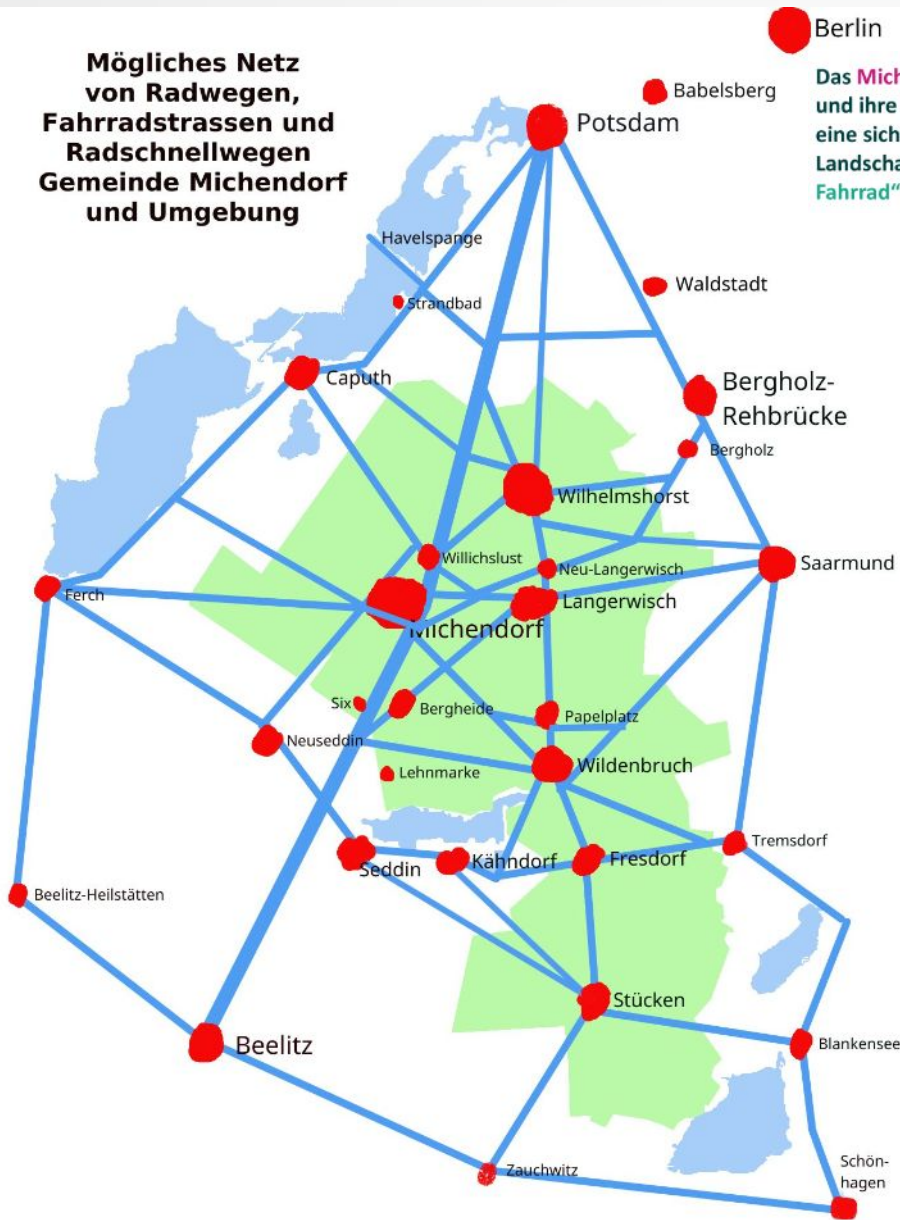
3. Arbeitsplanung 20/21



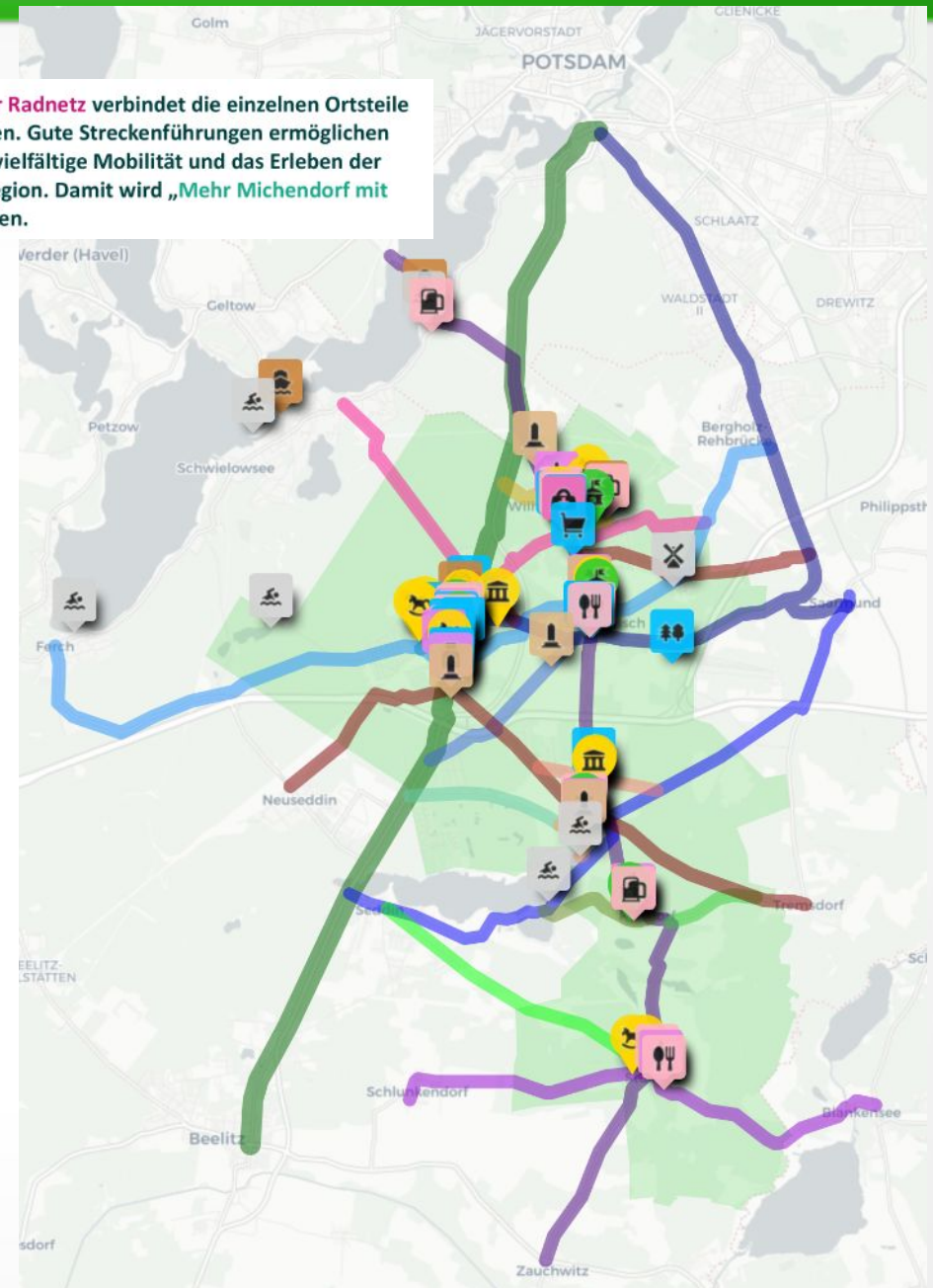
1

Radrouten für Michendorf

Mögliches Netz von Radwegen, Fahrradstrassen und Radschnellwegen Gemeinde Michendorf und Umgebung



Das **Michendorfer Radnetz** verbindet die einzelnen Ortsteile und ihre Menschen. Gute Streckenführungen ermöglichen eine sichere und vielfältige Mobilität und das Erleben der Landschaft der Region. Damit wird „Mehr Michendorf mit Fahrrad“ geschaffen.



Diskussion mit den Bürger*innen



Öffentliche Erkundungstouren

Radinitiative
Michendorf

Ziele Termine Beiträge Über uns

Erkundungstouren 2021

Im Frühjahr starten wir wieder mit Erkundungstouren. Diesmal werden wir uns Strecken vornehmen die als mögliche Routen für ein Radwegenetz in betracht kommen. Die Touren werden nach den geltenden Bestimmungen durchgeführt.

24. April

08. Mai

22. Mai

05. Juni

19. Juni

03. Juli

17. Juli

31. Juli

Routen:

M2. Stücken–Zauchwitz, Zauchwitz–Schlunkendorf, M8. Schlunkendorf–Stücken

Startzeit und Treffpunkt:

15 Uhr. Kreuzung Zauchwitzer Str. / Stückener Dorfstraße in Stücken

Länge:

14 km davon 4,5 km unbefestigt

Schwierigkeit:

Mittel, zwischen Schlunkendorf und Stücken unbefestigter Feldweg

Koordinator:

NN.

Anmeldung:

michendorf@brandenburg.adfc.de

Erkundungs-
touren 2020



Artikel

Radunfall-Hotspot Potsdamer Straße in Michendorf!

54 polizeilich erfasste Verkehrsunfälle mit Fahrrädern gab es in den Jahren 2016 bis 2019 in der Gemeinde Michendorf. Dabei gab es 11 Schwerverletzte und 34 Personen mit leichten Verletzungen. Von diesen 54 Unfällen ereigneten sich alleine 19 in der Ortsdurchfahrt von Michendorf, Potsdamer Straße/Luckenwalder Straße. Grund genug für die Radinitiative Michendorf eine Erkundungstour durchzuführen.

Der Anfang im Süden

Start für die sieben Teilnehmenden war die Shell-Tankstelle. Hier ist die Sicht für die Autofahrer auf den provisorischen Fahrradweg über den Sandwall sehr beeinträchtigt. „Dass hier - glücklicherweise - noch nichts passiert ist, grenzt an ein Wunder“, meint Christiane Degenhardt, eine Radfahrerin aus Michendorf.

Als nächste Gefahrenstelle besichtigte die Radinitiative die Kreuzung Potsdamer Straße/Luckenwalder Straße. Diese Kreuzung ist insbesondere für die aus dem Süden kommenden Verkehrsteilnehmenden sehr unübersichtlich. Ein Busch und Autos versperrten die Sicht in die Luckenwalder Straße. Es ist nicht nur für Radfahrende gefährlich, auf der Potsdamer Straße weiterzufahren. Außerdem hat diese Kreuzung keinen Fußgängerübergang, sodass die Fußgänger*innen den Weg zum Einkaufszentrum kaum gefahrlos zurücklegen können. Auch der angedachte Kreisverkehr ist keine gute Lösung. Aufgrund der geplanten Breite des Kreisverkehrs besteht die Gefahr, dass Radfahrende überholt und geschnitten werden. „Es bedarf einer genauen Gefahrenanalyse, Tempo 30, weitergeführte Schutzstreifen für den Radverkehr, ein Fußgängerübergang wären mögliche Sofortmaßnahmen“, erläutert Ingo Heymann vom Ortsrat der Radinitiative Michendorf, der ebenfalls dabei war.

Das Einkaufszentrum an der Luckenwalder Straße

Von den 19 Unfällen mit Radfahrenden ereigneten sich neun an Grundstücksein- bzw. -ausfahrten. Wiederum fünf davon

waren an der Ein- und Ausfahrt zum Einkaufszentrum. Dabei sind zwei Menschen schwer verletzt worden. Auch hier sind die Radfahrenden, die auf dem gemeinsamen Rad- und Fußweg aus Richtung Wildenbruch kommen, kaum zu sehen, da Büsche die Sicht behindern. Der Bürgersteig ist zudem kaum als Radweg erkennbar. „Es wäre sinnvoll, die Verpflichtung für Radfahrende, den Bürgersteig zu benutzen, aufzuheben. Der Schutzstreifen für Radfahrende ist von der Potsdamer Straße bis zum Ortsausgang in der Luckenwalder Straße auf beiden Seiten zu verlängern, und der Schutzstreifen sollte farbig angelegt sein, sodass Autofahrer*innen erkennen können, dass sie mit Radverkehr rechnen müssen“, ist die Ansicht des ebenfalls mitradelnden Olaf Schudde aus Michendorf.

Die größten Gefahrenpunkte

Die anderen Kreuzungen der Potsdamer Straße sind aus Sicht der Teilnehmenden ebenfalls unübersichtlich. An allen Kreuzungen gibt es keine eindeutige Radverkehrsführung. Auch hier wäre es günstig,



Bürgersteig weiter und queren irgendwann später, für die anderen Verkehrsteilnehmenden nicht berechenbar, die Straße. Außerdem wurde unter den Aktiven der Radinitiative diskutiert, wie der Durchgangsverkehr, insbesondere in Richtung Caputh und Richtung Beetz, reduziert werden kann. Eine interessante Idee wurde von Ingo Heymann eingebracht: Die Potsdamer Straße zwischen Poststraße und Am Bahnhof sollte in eine Einbahnstraße umgewandelt werden. Der Verkehr aus der Gewerichstraße könnte man

Runter vom Bürgersteig - rauf auf die Straße!!!

Erkundungstour der Radinitiative von Wilhelmshorst nach Wildenbruch

Es war ein regnerischer und kalter Tag und trotzdem kamen am 26.9. sieben Radfahrende der Radinitiative Michendorf zum Erkunden der Strecke zwischen dem südlichen Ortsausgang von Wilhelmshorst - Peter-Hüchel-Chaussee und der Kreuzung Potsdamer Allee/Luckenwalder Straße in Wildenbruch. Das ist ein Teil der wichtigsten Nord-Süd-Achse der Gemeinde. Mit dem Rad wird zwischen den Ortsteilen, in Richtung Potsdam sowie insbesondere in Richtung Seddiner See und Naturpark Nutheneipitz gefahren. Für viele Langerwischer Kinder verläuft der Weg zu ihrer Grundschule in Wildenbruch auf dieser Strecke. In den Jahren 2016 bis 2019 haben sich an dieser Strecke sechs Unfälle mit Fahrrad ereignet.

Die Probleme

Gleich am Anfang, am Ortsausgang von Wilhelmshorst bei Netto, fiel das Schild „Gehweg“ mit „Radfahrer frei“ auf. Dieses Schild bringt das Problem der gesamten Strecke auf den Punkt. Den Radfahrenden werden die Bürgersteige als sichere Alternative zur Straße suggeriert, aber wir finden, sie sollten runter von den Bürgersteigen und rauf auf die Straße. Die vielen Einfahrten sind tückisch für die Radfahrenden auf den Gehwegen und da die Gehwege nur einseitig der Strecke entlanggeführt werden, sind die nötigen Straßenquerungen für sie gefährlich.

Gehwege sollten l. d. R. den Fußgänger*innen vorbehalten bleiben. Dies gilt insbesondere am Ortsausgang von Wilhelmshorst nach Langerwisch. Der dort nur 1,5 m breite Bürgersteig ist viel zu eng, um Radfahrende aufzunehmen, schon gar nicht in zwei Richtungen. Später, ab Palmweg bis zum Priesterweg, wird der Gehweg zwar 2 m breit und ist frisch gewert, womit die Wurzel-schäden beseitigt sind, aber auch 2 m sind unter diesen Bedingungen zu eng. Gleichzeitig sind an beiden Enden des Gehweges, am Ortsausgang Wilhelmshorst und am Priesterweg in Langerwisch, die Straßenquerungen nicht ausreichend sicher gestaltet und insbesondere die am Priesterweg ist sehr gefährlich. Die Einfädelung vom Gehweg/Radfahrerfrei auf die Peter-Hüchel-Chaussee beim Priesterweg ist für alle sehr unübersichtlich.

Die nun folgende S-Kurve der Peter-Hüchel-Chaussee in Neu-Langerwisch ist sehr unübersichtlich. Der Bürgersteig zwischen Neu- und Alt-Langerwisch ist nicht für Radfahrende geeignet und auch für sie nicht freigegeben. Trotzdem fahren viele auf dem Gehweg. Die Fortsetzung dieser Nord-Süd-Achse, die Wildenbruchstraße im Ort Alt-Langerwisch, ist sehr eng.

Auch an der mit der 5 mit der 6 Verkehr für die R re der sc der Straß schilder s

Insgesamt verkehrsicherer Straß sicherer zu gestal digung we Zum Schl nemens den im R

RADINITIATIVE MICHENDORF



kurzem ereignete sich an einer unübersichtlichen Engstelle ein schwerer Rad-Unfall - deshalb unser eindringlicher Appell „Auf diesem Gehweg haben Fahrräder nichts zu suchen.“

Die Lösungsansätze

Eine Möglichkeit wäre, aus der Wildenbruchstraße eine Fahrradstraße zu machen. Dann gilt der Vorrang für den Radverkehr. Vor allem die vielen Schüler*innen, die die Wildenbruchstraße mit dem Rad nutzen, dürften sich dann sicherer fühlen. Auf der gesamten betrachteten Strecke muss der Mischverkehr Fahrrad/Auto sicher gestaltet werden. Dies ist möglich mit Geschwindigkeitsreduzierungen auf Tempo 30 in den Ortsdurchfahrten Wilhelmshorst, Langerwisch und Wildenbruch bzw. auf Tempo 50 zwischen Palmweg und Priesterweg in Langerwisch. Darüber hinaus muss dieser Mischverkehr optisch deutlich hervorgehoben werden durch

- Fahrradpiktogramme auf der Straße
- Schilder „Achtung Radverkehr“
- Schutzstreifen für Fahrräder zwischen Wilhelmshorst, Neu-Langerwisch und Alt-Langerwisch.

Wenn der Gehweg zwischen Wilhelmshorst und Langerwisch weiterhin für Radfahrende frei sein soll, sind für diesen Fall die Querungen am Ortsausgang Wilhelmshorst und am Priesterweg sicher zu gestalten. Der Gehweg zwischen Palmweg und dem Ortsausgang Wilhelmshorst ist ebenfalls zu überdenken.

RADINITIATIVE

Lastenräder für Michendorf!

Die Radinitiative Michendorf möchte auf die Lastenradprämie hinweisen:

„Das Land Brandenburg fördert mit einer ‚Lastenradprämie‘ die Anschaffung fabrikneuer Lastenfahrerkamts und ohne E-Motor. Ziel ist dabei eine Erhöhung des Radverkehrsanteils, um Lärm- und Abgasbelastungen zu reduzieren und so einen spürbaren Beitrag zur Umweltverbesserung und für eine nachhaltige Stärkung des Radverkehrs in Brandenburg zu ermöglichen.“

Die Förderung richtet sich an Gemeinde, Verbände, Vereine sowie Gewerbetreibenden in Brandenburg. Der Förderbeitrag wird anhand der zuwendungsfähigen Investitionskosten ermittelt. Er beträgt grundsätzlich 50 % der zuwendungsfähigen Ausgaben, jedoch maximal 2.500 € pro Lastenradfahrer und maximal 4.000 € bei E-Lastenradfahrern. Wird das Fahrrad für die Allgemeinheit kostenfrei zur Verfügung gestellt, erhöht sich der Fördersatz sogar auf 80 %.“

So steht es seit Ende Januar auf der Internetseite des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung (MIL): <https://lbv.brandenburg.de/5225.htm>

Interessierte können auf der o.g. Internetseite weitere Informationen und Anträge erhalten. Dabei wäre es sinnvoll, nicht allzu lange auf die Beantragung zu warten, denn die eingestellten Haushaltsmittel sind begrenzt.

RADINITIATIVE MICHENDORF

Radfahren auf der Teltower Straße/Straße des Friedens

Erkundungstour „L77“ der Radinitiative Michendorf am 10. Oktober 2020

Die aktuellen Verhältnisse

Die L77 - Teltower Straße im Ortsteil Michendorf und Straße des Friedens in Langerwisch - ist zu Fuß und mit dem Fahrrad der letzte verbliebene Verbindungsweg zwischen den Ortsteilen Langerwisch und Michendorf. Mit dem Bau der Umgehungsstraße wurden alle bis dahin verfügbaren Alternativen gekappt. Entlang der Strecke verläuft der Schulweg eines großen Teils der über 600 Schülerinnen und Schüler des Wolkenberg Gymnasiums ebenso wie der Weg der etwa 400 Mitglieder der SG Michendorf zu ihrem Vereinsgelände. KundInnen der Geschäfte und die BesucherInnen der Gaststätten an der Straße des Friedens gehen oder fahren dort. Der Abschnitt östlich der B2 ist Teil einer Umleitungsstrecke bei Verkehrsstörungen auf der Autobahn.

Die Teltower Straße begleitet ein Gehweg auf der Südseite, abgetrennt durch einen Grünstreifen mit großen Bäumen. Innerhalb des Ortsteils Langerwisch finden sich ab der B2-Kreuzung auf beiden Seiten Gehwege. Südlich der Fahrbahn verläuft zwischen der Bushaltestelle „Am Wolkenberg“ und der Einmündung „Am Plan“ ein Fußweg mit erlaubtem Radverkehr in beide Richtungen. Auf der Strecke wechselt also gemischter Fahrrad- und Kraftfahrzeugverkehr mit gemischtem Fuß- und Fahrradverkehr ab. In Langerwisch treffen wir auf einige Verkehrsinnen. Auf der gesamten Strecke beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h.



Fahrer und Kraftfahrzeuge - eine brisante Mischung

Auf der Teltower Straße teilen sich Radverkehr und Kraftfahrzeuge die Fahrbahn, deren Breite das Überholen von RadlerInnen bei Gegenverkehr nicht ermöglicht. Dies gilt in ähnlicher Form für die Ortsdurchfahrt in Langerwisch ab der Einmündung „A Plan“. Während unserer Erkundungstour konnten wir mehrfach erleben, dass der Mindestabstand von 1,5 Metern eine Wunschvorstellung bleibt. Zudem scheint es für einige AutofahrerInnen von enormer Bedeutung, vor den Verkehrsinseln an den Rädern vorbeizukommen, was die Überholmanöver noch gefährlich macht. Die Metallposten, die in manchen Abschnitten wohl z. B. Abgrenzung des Fußwegs gegen die Fahrbahn angebracht sind, stellen eine weitere Gefahrenquelle für RadlerInnen dar.

Gemeinsamer Fuß- und Radverkehr - nicht viel besser

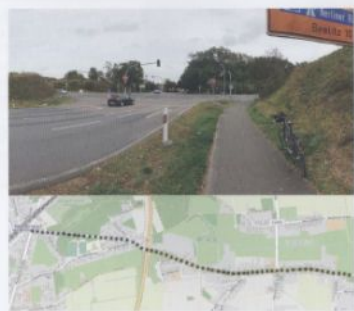
Diese Kombination treffen wir im Bereich der B2 und ab der

Nachts bei schlechtem Wetter...

sind alle Radler*innen blind...

Vielleicht waren Sie auch schon mal bei schlechtem Wetter in der Dunkelheit mit dem Rad unterwegs. Gerade in dieser Jahreszeit kann das (falls man sich vom Wetter nicht einschätzen lässt) häufiger vorkommen. Mit angemessener Kleidung, Reflexweste und Beleuchtung wird man von Autofahrern auch durchaus gesehen. Bei regnerischem Wetter stellt sich das Problem eher in die andere Richtung: man sieht schlecht, was lang

Eine deutliche Besserung schafft eine weiße reflektierende Markierung (seitliche Begrenzung oder wenigstens eine Mittellinienmarkierung) des Radwegs. In anderen Ländern wie beispielsweise den Niederlanden ist das Standard, hierzulande ist die Einsicht in die Notwendigkeit leider bisher kaum verbreitet. Eine mündliche Anfrage beim Landesstraßenamt, ob eine entsprechende Markierung bei dem neuen Radweg zwischen Langerwisch und Saarmund vorgesehen ist, wurde mit der Bemerkung abgelehnt, dass man das Geld lieber für mehr Radwege ausgeben sollte. Die Markierung nur einen sehr kleinen Bruchteil der Baukosten aus, die Sicherheit von Radfahrern in der dunklen Jahreszeit (das sind nicht nur Power-Pendler, sondern z.B. auch unsere Kinder) wird aber deutlich verbessert. Würden die Entscheidungsträger einmal bei unserem Wetter mit dem Rad entlang eines solchen Radwegs in der Dunkelheit fahren, fielen die Antworten wahrscheinlich anders aus.



ten für RadlerInnen, die Fahrbahnseite zu wechseln. Der Weg ist für gemischten Fuß- und Radverkehr in beide Richtungen zu schmal und seine Oberfläche darüber hinaus ab der B2 Richtung Osten in sehr schlechtem Zustand.

Entwicklungsmöglichkeiten

Wenn der Anteil des Fahrradverkehrs insbesondere auf den Kurzstrecken deutlich erhöht werden soll, bedarf es größerer Sicherheit und mehr Komforts für RadlerInnen, auch auf der L77. Geeignete Maßnahmen hierfür sind:

- Radwege, die in Breite und Fahrbahnbeschaffenheit die Anforderungen an Radwege erfüllen

RADINITIATIVE MICHENDORF UND VOLKSBUHNE MICHENDORF

Sind Sie auf dem richtigen Weg?

Wer am Michendorfer Bahnhof mit dem Fahrrad auf der Potsdamer Straße in Richtung Potsdam fährt, fragt sich vielleicht, wie...

Wie ist die Situation?

Ein Schutzstreifen führt Radfahrende die Potsdamer Straße entlang Richtung Kreuzung, doch ca. 10 m vor der Halteinsel endet er abrupt und wird auch auf der anderen Seite der Kreuzung nicht fortgeführt. Auf der Fußgängerampel teilt sich das Ampelmännchen mit einem Fahrrad die Anzeigelampe, ein Zeichen dafür, dass hier ein gemeinsamer Fuß- und Radweg über die Straße führt.

Ich bin jahrelang bei grüner Ampel schräg rechts auf den vermeintlichen Fuß- und Radweg gefahren. War die Ampel rot fuhr ich auf den Fußweg und wartete, bis die Ampel für Fußgänger und Radfahrer grün wurde, dann ging es weiter auf dem Weg.

War ist es so richtig?

Im Rahmen einer Orts erkundungstour standen der Michendorfer Ortsvorsteher Mathias Walter-Hubberten, sein Stellvertreter Ingo Heymann, der Sprecher der ADFC Ortsgruppe Michendorf Hartwig Paulsen und ich an der Kreuzung und versuchten anhand der Verkehrszeichen und Straßenmarkierungen zu erschließen, wie man vorschriftsmäßig fahren müsste. Ergebnis: Auf der Straße. Denn ohne ausdrückliche Freigabe eines Gehweges für den Radverkehr durch ein Verkehrszeichen, ist ein Gehweg dem Fußverkehr vorbehalten. Mathias Walter-Hubberten berichtete, dass er früher hier einen gemeinsamen Fuß- und Radweg gab, der aber vor einigen Jahren abgeschafft wurde. In Anbetracht des weiteren Verlaufs des Weges war dies wohl eine sinnvolle Entscheidung, denn die allseits unübersichtliche Zufahrt zum Netto-Markt ist eine größere potentielle Unfallgefahr als das Fahren direkt auf der Straße.

War ich alleiniger Falschfahrer?

Diese Frage beschäftigte mich nun häufiger, nachdem ich ab sofort selbstverständlich vorschriftsmäßig auf der Straße fuhr. Um eine Antwort zu finden, setzte ich mich an einem Mittwochmorgen im August ab 7:15 Uhr für eine Stunde an die Kreuzung und zählte, wie viele Radfahrer*innen auf welche Art und Weise in die jeweiligen Richtungen fuhr. Nach Norden wollten genau 30 Radfahrende. (Die fünf, die auf dem Fußweg auf der Bahnhof-

Dabei gibt es auch in Brandenburg Beispiele, wo Radwegmarkierung



seite führen ziehe ich davon ab, da sie absichtlich falsch führen und die Verkehrsführung nicht eventuell fehlerinterpretieren. Von den restlichen 25 Radler*innen nutzten 23 den Gehweg, nur ganz zwei fuhrten auf der Straße. Das Gros der Radfahrenden weicht wohl auf den Gehweg aus, weil sie die Verkehrsführung fehlerinterpretieren oder sich dort, im Gegensatz zur Straße, offenbar sicherer fühlen.

Klarheit und Räume schaffen!

Die derzeitige Situation ließe sich ändern durch eine vorgezogene Radaufstellfläche an der Kreuzung auf der Fahrbahn und die Fortführung des Schutzstreifens jenseits der Querung bis zum Beginn des kombinierten Geh- und Radweges auf der Höhe der Einmündung Bahnstraße. Sowohl die Aufstellfläche als auch die Furt (also die Teltower Straße querende Führung des Schutzstreifens) sollten rot eingefärbt und mit

Fahradpiktogrammen versehen werden. Ebenso eine Führung über einen Schutzstreifen sollte es auch für die Gegenrichtung geben. Dort fehlt jegliche Führung des Radverkehrs vom Ende des Zweirichtungsradweges bei der Einmündung Bahnstraße, bis zur Ampel am Bahnhof. An der Kreuzung Potsdamer Str./Langerwischer Str./Am Dieck wurde es schon einmal besser gemacht. Und als abschließende Maßnahme, um Verwirrungen zu vermeiden: Auf den Gehwegampeln sollte zukünftig allein das Ampelmännchen zu sehen sein, auch wenn ich natürlich jedem von Herzen ein Fahrrad gönne.

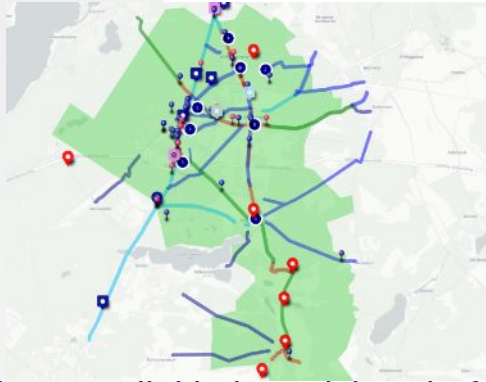
Olaf Schudde, Radinitiative Michendorf

Hartwig Paulsen, Radinitiative Michendorf

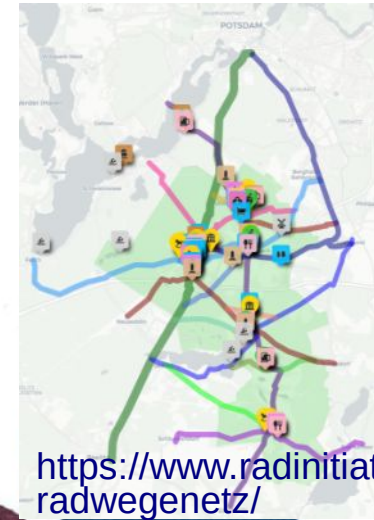


- Vereinbart ist:
 - Runder Tisch Mobilität
 - Radverkehrs- und Mobilitätskonzept in 2021
Förderung des Radverkehrskonzept ist erfolgreich beantragt. Ausschreibung läuft.
- Umgesetzt
 - Punktelle Zusammenarbeit bei Radverkehrsfragen, z.B. Hilfestellung für die Begründung von Tempo 30 in Ortsdurchfahrten
 - Zuarbeit der Radinitiative zu Radverkehrsfragen, z.B. Lastenräder.
 - Stadtradeln 2020
- Probleme
 - Corona
 - Personelle Ressourcen der Gemeinde
 - Lichtblick: ab 1.4.21 Klimaschutzmanager in der Gemeinde eingestellt

Unsere U-Map-Karten im Internet



<https://www.radinitiative-michendorf.de/bestandsaufnahme/>



<https://www.radinitiative-michendorf.de/radwegenetz/>



Kontakt

Danke für Eure Aufmerksamkeit!

Hartwig Paulsen

Radinitiative Michendorf

c/o ADFC-Ortsgruppe Michendorf

michendorf@brandenburg.adfc.de

<https://www.radinitiative-michendorf.de/>

https://www.instagram.com/radinitiative_michendorf/