

Einzelauszug Handbuch „System Radverkehr“

Fachthema „Radverkehrsführung in Parks und  
Grünzügen“ mit Beispielen

Anlage zum  
Radverkehrskonzept für das Gebiet des Landkreises  
Kassel



Ing.-Büro Schmidt  
im Auftrag  
des ADFC Kreisverband Kassel Stadt und Land e. V.

Stand 25. März 2021

# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Radverkehrsführung in Parks und Grünzügen</b>	<b>2</b>
1.1	Eckpunkte Radverkehr in Grünanlagen . . . . .	2
1.1.1	Grundlage: Freigabe für den Radverkehr . . . . .	2
1.1.2	Wegbeschaffenheit (Breite): . . . . .	3
1.1.3	Alltagstauglichkeit der Verbindung: Oberfläche . . . . .	3
1.1.4	soziale Sicherheit: Beleuchtung . . . . .	3
1.1.5	Winterdienst: . . . . .	3
1.1.6	Konflikte mit dem Fußverkehr: am Besten Separation . . . . .	4
1.1.7	Räumliche Freigabe: . . . . .	4
1.1.8	Historische Parkanlagen: . . . . .	4
<b>2</b>	<b>Beispiele Radrouten in Parks und Grünanlagen</b>	<b>6</b>
2.1	Schlosspark Karlsruhe . . . . .	6
2.2	Grünanlage De Groene Bogen in Enschede . . . . .	8
2.3	Hillerød: Radrouten im Schlosspark Frederiksborg (Dänemark) . . . . .	9
2.4	Kassel: Fulda-Radweg R 1 an der Regattawiese bzw. am Hiroshima-Ufer . . . . .	12
2.5	Promenade Münster . . . . .	13
2.6	Den Grønne Sti in Kopenhagen und Frederiksberg . . . . .	15
2.7	Dreisamuferweg in Freiburg im Breisgau . . . . .	18
2.8	Vondelpark in Amsterdam . . . . .	21
2.9	Berlin: Torgauer Straße im Cheruskerpark . . . . .	23
<b>3</b>	<b>Impressum</b>	<b>24</b>

# Kapitel 1

## Radverkehrsführung in Parks und Grünzügen

Grünanlagen sind oftmals **sensible Planungsbereiche**. Das gilt sowohl aus Gründen des Naturschutzes, wie auch in der öffentlichen Wahrnehmung.

Routen durch Grünanlagen ermöglichen je nach Korridor attraktive und gleichzeitig sichere RV-Führungen abseits der Einwirkungen des KFZ-Verkehr wie Lärm, Abgase, KFZ-Rechtsabbieger und Einmündungsproblematik. Wichtig ist hierbei allerdings eine alltagstaugliche Ausstattung der Strecken. **Auch der Fußverkehr muss bei der Konzeption unbedingt umfassend berücksichtigt werden.**

Im Folgenden einige grundlegende Punkte, die in diesem Abschnitt zusammengefasst werden sollen.

### 1.1 Eckpunkte Radverkehr in Grünanlagen

#### 1.1.1 Grundlage: Freigabe für den Radverkehr

Dies sollte zweckmäßigerweise mit Zeichen 240 (kombinierter Geh- und Radweg) erfolgen.

Bei Freigabe mit Zeichen 239 (Gehweg) zusammen mit Zusatzzeichen 1022-10 (Radfahrer frei) dürfen Radfahrer nach StVO nur Schritttempo fahren. Solch eine Freigabe ist insbesondere auf Alltagsrouten durch Grünanlagen nicht zielführend und auch nicht realitätsnah. Bei echtem Schritttempo von 5 bis 7 km/h fällt das Halten des Gleichgewichts schwer. Im Prinzip könnte der Radverkehr, wenn er sich rechtlich komplett korrekt verhalten würde, gleich zu Fuß gehen. Aber damit geht natürlich auch der Geschwindigkeitsvorteil des Fahrrads verloren. Deshalb fährt der RV real auch bei „Gehweg - Radfahrer frei“ in der Regel schneller als Schritttempo. 12 bis 15 km/h sind aus physikalischer Sicht für eine sichere Beherrschung des Fahrrads mindestens sinnvoll. Soll Radverkehrsförderung wirklich nachhaltig umgesetzt werden, so sollte insbesondere von längeren Gehweg-Radfahrer-Frei-Regelungen auf wichtigen Haupttrouten in Grünanlagen weitgehend Abstand genommen werden.

Auch bei Zeichen 240 (kombinierter Geh- und Radweg) müssen nach geltender Rechtsprechung Radfahrer als stärkerer Verkehrsteilnehmer auf den Fußverkehr Rücksicht nehmen. Falls situationsbedingt notwendig, ist hier bei viel Fußverkehr und enger Strecke ebenfalls sehr langsam zu fahren. Im Extremfall ist bei viel Fußverkehr sogar auch bei Zeichen 240 das absteigen rechtlich notwendig (um eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer auszuschließen). Auch mit Zeichen 240 hat der Fußverkehr im Park eine hohe Bedeutsamkeit. Besser ist auch auf stärker

frequentierten Routen natürlich eine baulich Trennung zwischen Rad- und Fußverkehr (siehe auch Beispiele).

Presseartikel zum Thema:

Neue Parkordnung in Eutin: In Zukunft nur noch Gehweg Radfahrer frei mit Schrittgeschwindigkeit.

### 1.1.2 Wegbeschaffenheit (Breite):

Hinsichtlich der Breite sind für die sichere Begegnung von Rad- und Fußverkehr mindestens 2,5 m Wegbreite notwendig - besser sind allerdings 3 m (Regelmaß ERA).

2,5 m sind laut ERA 2010 das Mindestmaß für kombinierte Geh- und Radwege bei geringerer Radverkehrsstärke (auch außerorts). Bei höheren Frequentierungen sind größere Breiten notwendig. Lediglich auf kürzeren Engstellen sind Breiten unter 2,5 m noch ok. 2 m sollten allerdings auch hier möglichst nicht unterschritten werden.

Ab 5 m möglicher Wegbreite kann über eine **Separierung zwischen Rad- und Fußverkehr nachgedacht werden**. Dies ist vor allem bei höheren Nutzerzahlen in linearen Grünzügen außerhalb von historischen Parkanlagen sehr wichtig, um eine gute Verkehrssicherheit und ein weitgehend konfliktfreies mitt einander hinzubekommen. Bei separierten Wegen macht es Sinn, zwischen Radweg und Fußweg einen Grünstreifen zu legen um dem Bauwerk seine „Wichtigkeit“ zu nehmen. Auf diesem kann als gestalterisches Trennelement zum Beispiel eine Hecke oder auch eine Baumreihe integriert werden.

### 1.1.3 Alltagstauglichkeit der Verbindung: Oberfläche

Wichtig für die Routenakzeptanz ist eine Asphaltdecke oder auch ebene, radtaugliche Pflasterung (keine runden Kanten).

In Frankfurt kommt in Grünanlagen aus Naturschutzgründen zum Teil heller Asphalt zum Einsatz. Diese helle Asphaltdecke heizt sich weniger stark auf und stellt so für Insekten eine geringere Barriere da (Vergleiche dazu auch Artikel in der Frankfurter Neuen Presse vom 14. April 2018)

### 1.1.4 soziale Sicherheit: Beleuchtung

In dunklen Parks abseits der Straßenbeleuchtung ist für eine gute soziale Sicherheit eine Ausleuchtung sehr wichtig. Hinsichtlich der Beleuchtung können in natursensiblen Grünanlagen sensorgesteuerte Leuchten zum Einsatz kommen, die sich nur lokal einschalten, wenn gerade ein Radfahrender unterwegs ist (solche Leuchten wurden zum Beispiel auf dem 1. Abschnitt der Radschnellverbindung Darmstadt - Frankfurt zwischen Egelsbach und Darmstadt-Wixhausen eingesetzt). Ferner würde es reichen, wenn die Beleuchtung Abends z. B. bis 24 Uhr und am Morgen z. B. ab 5 Uhr leuchtet.

### 1.1.5 Winterdienst:

Wichtige Alltagsrouten für den Radverkehr sollten selbstverständlich auch in Grünanlagen von Schnee und Eis befreit werden. Voraussetzung ist dafür eine feste Decke aus Asphalt, oder ebenen radtauglichen Pflastersteinen. Wassergebundene Decken sind nur sehr eingeschränkt winterdiensttauglich.

### 1.1.6 Konflikte mit dem Fußverkehr: am Besten Separation

Bei viel Rad- und/ oder Fußverkehr ist eine **Separation auf eigenen Verkehrsflächen notwendig** (sofern vom Platz her möglich). Die Mindestbreite für die Radfahrbahn sollte hier 3 m (in noch Engstellen 2,5 m möglich) betragen. Als Mindestbreite des Gehwegs können 2 m angesetzt werden (besser allerdings 2,5 m). Je nach Fußverkehrsstärken kann es unter Umständen auch sinnvoll sein, den Gehbereich breiter als die Radfahrbahn auszuführen.

In historischen Parkanlagen wird eine Umgestaltung der Anlage für eine Separation in der Regel nicht möglich sein.

### 1.1.7 Räumliche Freigabe:

Besonders bei hoch frequentierten Grünanlagen macht es Sinn, für den Radverkehr nur ein bestimmtes Wegenetz auf wichtigen Verbindungen freizugeben. Dazu können zum Beispiel breite asphaltierte Hauptwege gehören, oder auch nur Strecken in der Grünanlage mit Radwegweisung.

Sofern es sich um eine historische Parkanlage handelt, in der aus Gründen des Denkmalschutzes keine Radwegweisung möglich ist, können z. B. die Radrouten auch mit kleinen, dezenten Kunststoff-, oder auch Steinobelisken markiert werden (mit Radpiktogramm und Richtungspfeil drauf). In solch einen Fall macht es Sinn, an den Eingängen der Grünanlage entsprechende Übersichtstafeln mit den Radrouten als Karteninhalt aufzustellen. Bei größeren Parkanlagen ist dies sowieso auch schon für die Parkbesucher zu Fuß zweckmäßig.

### 1.1.8 Historische Parkanlagen:

Historische, denkmalgeschützte Parks sind noch einmal ein besonders sensibles Thema.

Hinsichtlich der Oberfläche sind hier auch wassergebundene Decken noch akzeptabel (wenn sie gut gepflegt werden). Es gibt allerdings auch die Möglichkeit hier Wege so denkmalconform zu befestigen, dass sie trotzdem eine feste, alltagstaugliche Decke besitzen (Vergleich dazu auch Beispiel Schlosspark Frederiksborg aus Dänemark).

Auch hinsichtlich der Radwegweisung muss man in historischen Parks oftmals Kompromisse eingehen. Auch hier hat man in Dänemark eine Lösung gefunden. Ferner muss auf eine Beleuchtung aus Denkmalschutzgründen in historischen Gärten oftmals verzichtet werden.



**Abbildung 1.1** Kassel: Hauptweg im Park Schönfeld. Die Strecke bei Geo 51.2986 9.4640 stellt eine topografisch günstige Verbindung zwischen großen Teilen des Kasseler Westens und dem Gewerbepark Waldau, der Messe und dem Naherholungsbereich der BUGA östlich der Fulda her. Die Route wird bereits viel vom Alltagsradverkehr genutzt, ist von der Oberfläche her allerdings nicht alltagstauglich. Wie die Hosenbeine evtl. nach einer Regenfahrt durch den Park Schönfeld aussehen, hat ein Twitternutzer hier per Bild dokumentiert. Das Motiv der Pfützendokumentation oben entstand nach längerem Regen um das Jahr 2010. Glücklicherweise ist der Weg in Gänze nicht immer und auf der gesamten Strecke so pfützenreich. Aber das grundsätzliche Problem besteht mit Stand 08-2019 auch noch heute. Bild: Dirk Schmidt um das Jahr 2010.

# Kapitel 2

## Beispiele Radrouten in Parks und Grünanlagen

### 2.1 Schlosspark Karlsruhe

Die Residenzstadt in der Oberrheinebene hat in den letzten 15 Jahren große Erfolge in Radverkehrsförderung erreicht.

Zwischen 2002 und 2012 stieg der Radverkehrsanteil von 16 % auf 25 %, der KFZ-Anteil ging in diesem Zeitraum dagegen von 44 % in 2002 auf 34 % im Jahr zurück. Damit wurde das von der Kommune selbst gesetzte Ziel von 23 % für 2015 übertroffen (Daten nach Haushaltsbefragung von 2012 via agfk-bw.de).

Die Fahrradfreundlichkeit macht auch vor dem Schlosspark nicht Halt. Im Schlossgarten ist so auf wichtigen Routen das Radfahren gestattet. Das Fahrrad wird hier rege genutzt. Ein größerer Teil der Parkbesucher kommt per Fahrrad zum Picknick oder Treffen von Freunden in den Park. Ferner gibt es beachtenswerte Durchgangsräderverkehre.

Die „Fächerstadt“ Karlsruhe selbst wurde 1715 als Planstadt in Form einer Residenzstadt gegründet. Info Wikipedia: Schlossgarten (Karlsruhe).



**Abbildung 2.1** Blick von der Stadtseite auf die imposante Schlossanlage. Bild: Dirk Schmidt 10-2016



**Abbildung 2.2** Im Schlossgarten: Hier führt in West-Ost-Richtung eine viel genutzte Radstrecke in Asphalt direkt an der Nordseite des Schlosses vorbei. Bild: Dirk Schmidt 10-2016



**Abbildung 2.3** Wiesenblick Wer zur Erholung in den Park fährt tut dies oftmals ganz selbstverständlich mit dem Fahrrad. Das Erholen auf den Wiesenflächen ist gestattet. Bild: Dirk Schmidt 10-2016

## 2.2 Grünanlage De Groene Bogen in Enschede

Obwohl keine bedeutende Radhaupttroute, hat man bei Geo 52.2164 6.88055 auf dieser Quartiersverbindung trotzdem eine funktionale Separation Rad- und Fußverkehr mit für die Örtlichkeit ausreichenden Breiten umgesetzt.

Dies zeigt einmal mehr den hohen Stellenwert des Radverkehrs in den Niederlanden. So wurde hier für den Radverkehr eine direkte, hochwertige Nahmobilitätsverbindung hergestellt. Und das abseits von potentiellen Konflikten mit dem KFZ-Verkehr entlang von Hauptverkehrsstraßen.



**Abbildung 2.4** In der Grünanlage De Groene Bogen: Als Separationselement kam ein gepflegter Grünstreifen mit Baumreihe zum Einsatz. Bild: Dirk Schmidt 06-2015



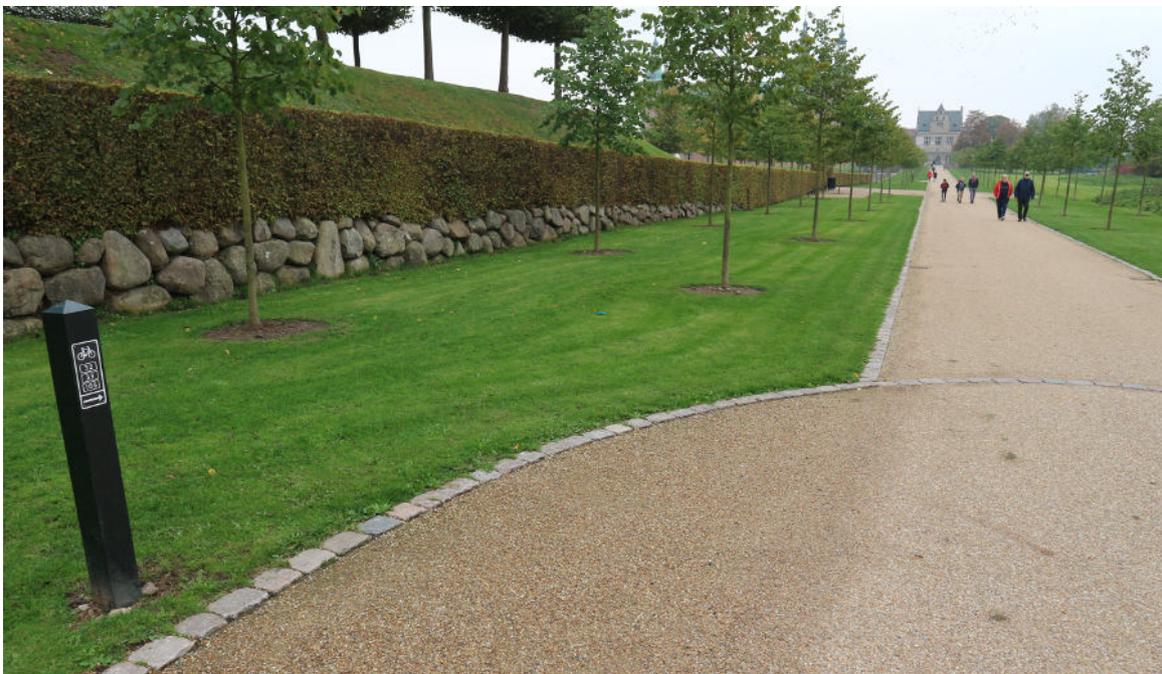
**Abbildung 2.5** Das Motiv zeigt einen Blick aus der Wohnstraße "De Korte Boog" in die Nahmobilitätsverbindung (Name Blekerpad) entlang der Grünanlage. Bild: Dirk Schmidt 06-2015

## 2.3 Hillerød: Radrouten im Schlosspark Frederiksborg (Dänemark)

Schloss Frederiksborg, das 40 km nördlich Kopenhagen liegt, ist eine bedeutende dänische Sehenswürdigkeit von „nationalem Rang“. Das Bauwerk beherbergt heute das Dänische Nationalhistorische Museum. Ferner gilt das Schloss als größtes und bedeutendstes Bauwerk der nordischen Renaissance.

Der Schlosspark liegt bei Geo 55.9394 12.2994 im Siedlungsbereich von Hillerød. Das Gelände hätte ohne die Freigabe der Hauptwege eine größere Barrierewirkung für den lokalen Alltagsradverkehr. Aber auch radtouristische Routen verlaufen so durch den Park. Die kleineren Wege in der Fläche des Parks sind dem Fußverkehr vorbehalten.

Wer mal ein paar Tage in Kopenhagen weilt, für den bietet sich ein Bahnausflug hierhin an (Tagestour ab Kopenhagen).



**Abbildung 2.6** Der breite Hauptweg ist mit dezenter Radwegweisung in Form von Obelisken versehen. Interessant ist auch der Bodenbelag: Vorne links im Bild handelt es sich um eine wassergebundene Decke (im dunkleren Bereich, Witterung war feucht). Der Hauptweg ist dagegen mit einer festen Oberfläche versehen, die vom Aussehen her fast nicht vom Schotterbereich zu unterscheiden ist. Bild: Dirk Schmidt 10-2018



**Abbildung 2.7** Fahrradständer am Barockgarten, der für Räder gesperrt ist. Dirk Schmidt 10-2018



**Abbildung 2.8** Dieser Nebenweg ist für Fahrräder gesperrt. Dirk Schmidt 10-2018



**Abbildung 2.9** links: loser Schotter, rechts feste Decke im Schotterdesign. Dirk Schmidt 10-2018



**Abbildung 2.10** In sensiblen Bereichen, wie dem Barockgarten, ist Radfahren nicht gestattet. Dirk Schmidt 10-2018

## 2.4 Kassel: Fulda-Radweg R 1 an der Regattawiese bzw. am Hiroshima-Ufer

Auf 290 m wurde hier bei Geo 51.31105 9.50289 der Radverkehr vom Fußverkehr getrennt. Die parallel verlaufende Erschließungsstraße „Auedamm“ ist insbesondere in diesem Abschnitt recht schmal und stärker mit KFZ-Verkehr belastet (auch Busverkehr).

Die Breite des asphaltierten Radbereichs dürfte etwa 2,5 m bis maximal 3 m betragen, der gepflasterte Gehbereich ist mit geschätzten 2,5 m bis maximal 3 m etwa gleich breit. Durch einen schmalen Grünstreifen und die unterschiedlichen Oberflächen wurde dem 2013 eröffneten Bauwerk seine Wichtigkeit genommen. Es fügt sich so recht harmonisch in die Grünanlage ein. Die Route besitzt eine eigene Beleuchtung, die mittig auf dem Grünstreifen zu finden ist.

Die Baukosten für diesen neuen Abschnitt des beliebten Fulda-Radwegs betragen laut einem HNA-Artikel von Janaur 2015 etwa 620.000 €.



**Abbildung 2.11** Blick von Norden Höhe Drahtbrücke in die Separation ( Dirk Schmidt um 2015)



**Abbildung 2.12** Blick von Süden Höhe Orangerie in die Separation ( Dirk Schmidt um 2015) Bild: Dirk Schmidt 06-2019

## 2.5 Promenade Münster

Der Altstadt kern von Deutschlands Fahrradhauptstadt wird von der bekannten Promenade umschlossen. Hierbei handelt es sich um eine Ringstrecke für den nicht motorisierten Verkehr auf den alten Wallanlagen. Richtig ins Radfahren kommt man auf der Ringstrecke mit Stand August 2016 leider eher nicht, da es zahlreiche ebenerdige Querungen gibt, auf denen der Radverkehr mit Stand 2016 Vorrang gewähren muss. Mit Stand 2018 überplant die Stadt Münster die Querungen der Promenade. An einigen Stellen soll der Radverkehr mit Stand Juni 2018 wohl Vorrang erhalten (Die Planungen laufen noch).

An Spitzentagen fahren auf dem Ostteil der Promenade bereits heute 23.000 Radfahrende (durch die Unterführung Mauritztor siehe auch Abschnitt ?? auf Seite ??).

Die Promenade ist übrigens verkehrsrechtlich keine Radverkehrsanlage, sondern gesperrt für Fahrzeuge aller Art und freigegeben für den Radverkehr. Damit ist die Promenade quasi eine komplette Mischverkehrsfläche. Real nutzt der Radverkehr den glatt asphaltierten Boulevard in der Mitte. Die Seitenbereiche (zum Teil holprige Pflasterwege) werden vom überwiegenden Teil des Fußverkehrs genutzt. Hier wäre mit Stand 2018 vor allem für den Fußverkehr mal eine Sanierung der Oberflächen sinnvoll.



**Abbildung 2.13** Radverkehr auf der Promenade. Bild: Dirk Schmidt 08-2016



**Abbildung 2.14** Querung am Kreuztor. Während der Befahrung 2016 (zum Feierabendverkehr am Spätnachmittag) war eine Querungen u. a. hier schwieriger. Es herrschte stärkerer KFZ-Verkehr und auf den beiden Bürgersteigen zu dem relevanter Fußverkehr. Bild: Dirk Schmidt 2016



**Abbildung 2.15** Die Strecke ist kein Radweg nach StVO, sondern eine Mischverkehrsfläche für den Rad- und Fußverkehr (Zeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ mit Zusatzschild „Radfahrer frei“). Bild: Dirk Schmidt 2016

## 2.6 Den Grønne Sti in Kopenhagen und Frederiksberg

Die 8 km lange Nahmobilitätsroute „Den Grønne Sti“ (Der Grüne Weg) verläuft in einem Grünzug. Die Strecke ist kein klassischer Park, denn sie wurde auf einer ehemaligen Grüterbahntrasse angelegt. Dennoch hat man es hier geschafft, auf beschränktem Raum eine Grünanlage zu schaffen und in diese eine Hauptroute für den Radverkehr zu integrieren.

Die Strecke ist heute eine viel vom Radverkehr genutzte wichtige Verbindung. Es besteht eine bauliche Trennung des Rad- vom Fußverkehrs. Der Gehbereich ist zum Teil recht schmal ausgefallen. Hier wären ein dreiviertel bis einen Meter Breite mehr besser gewesen. Es wurden alltagstaugliche Oberflächen (wie Asphalt und Pflaster verwendet). Ferner gibt es eine Beleuchtung. Sehenswert ist die Brücke über die Straße „Åboulevard“ bei Geo 55.68625 12.54520.

Weitere Infos / Bilder siehe auch Wikipediaartikel zum grünem Pfad



**Abbildung 2.16** Der Gehbereich ist hier zu schmal ausgefallen. Für eine sichere, bedarfsgerechte Fußverkehrsfläche (Begegnungsfall von zwei Fußgängern mit ausreichend Raum zur Radfahrbahn) müsste die Fläche 0,5 bis 0,75 m breiter ausfallen. Bild: Dirk Schmidt 10-2018



**Abbildung 2.17** Hier gibt es räumlich komplett getrennte Wege für den RV und FV - jeweils mit eigener Beleuchtung und fester Oberfläche: Dirk Schmidt 10-2018



**Abbildung 2.18** An einer Stelle besitzt die Strecke sogar eine Brücke. Dirk Schmidt 10-2018



**Abbildung 2.19** Diese Brücke besitzt ein interessante Konstruktion: Das Tragwerk liegt außerhalb des Brückendecks. Bild: Dirk Schmidt 10-2018



**Abbildung 2.20** Die Brücke quer eine Breite Hauptverkehrsstraße. Diese Verkehrsmagistrale besitzt natürlich ebenfalls breite Radwege. Bild: Dirk Schmidt 10-2018

## 2.7 Dreisamuferweg in Freiburg im Breisgau

Die 228.00 Einwohner zählende Universitätsstadt gehört mit einem Raverkehrsanteil von mehr als 30 % zu den führenden deutschen mit sehr hohen Radverkehrsanteilen. Wegeanteile im Binnenverkehr nach Zahlen von 2016: 34 % Fahrrad, 29 % Fuß, 16 % ÖPNV und 21 % MIV (Quelle: Artikel 34 Prozent Radverkehrsanteil in Freiburg vom 3. März 2017 auf [fahrradland-bw.de](http://fahrradland-bw.de) - abgerufen 14. April 2020).

### Dreisamuferweg

Die Dreisam durchquert die Stadt in Ost-West-Richtung. Dieser Grünzug ist sowohl ein hoch frequentierter Naherholungsraum, wie auch die wichtigste innerstädtische Rad-Haupttroute in Ost-West-Richtung. Verkehrszahlen sind nicht bekannt, aber die Fahrradzahlen pro Tag dürften grob geschätzt je nach Abschnitt sicher bei mindestens 5.000 liegen.

Die Strecke ist für den Radverkehr mit Asphaltdecke und Beleuchtung alltagstauglich ausgebaut. Im Prinzip alle großen Hauptverkehrsstraßen werden kreuzungsfrei mit der Dreisam unterquert. Gegenüber einmündenden Wegen und in einem Fall sogar auch gegenüber einer Straße (Sandfangweg) ist die Radroute bevorrechtigt.

Soweit räumlich im oftmals beengten Grünzug möglich, hat man auch eine Separation zwischen Rad- und Fußverkehr auf eigenen Wegen verwirklicht:

- Räumliche Separation: Die Fahrradstrecke verläuft im Stadtbereich weitgehend auf schattigeren Südseite. So zum Beispiel Höhe Altstadt oder im Stadtteil Oberau: Die Wege auf der sonnigeren Nordseite sind alleine dem Fußverkehr vorbehalten. im Engbereich Höhe
- An Engstellen, wie zum Beispiel auf höhe der Brauerei Ganter gibt es nur einen gemeinsamen kombinierten Geh- und Radweg. Hier ist die Strecke auf 300 m nur etwa 2 m Breit.
- Auf der Otto-Wels-Straße wurde für den Radverkehr eine bevorrechtigte Fahrradstraße errichtet. Die sonnigeren Wege auf der Nordseite der Dreisam sind auch hier rein dem Fußverkehr vorbehalten.
- Östlich der Otto-Wels-Straße geht die Route in Höhe des Deutsch-Französischen Gymnasiums in den Fritz-Horch-Weg über. Unter einer großen Allee gibt es hier einen geräumigen, geschätzt rund 4 m breit asphaltierten, kombinierten Geh- und Radweg.
- Höhe Berthold-Gymnasium beginnt eine bauliche Separation (siehe Bild unten): Der Gehweg wurde hier abseits des Wassers angelegt, da im weiteren Streckenverlauf rechts des Fußwegs ein Spielplatz liegt.

## Rad-Vorrang-Netz

Die Strecke an der Dreisam ist als Rad-Vorrang-Route „FR 1“ Bestandteil des Radverkehrsnetzes.

Insgesamt wurde als Hauptnetz ein Rad-Vorrang-Netz mit 13 Routen planerisch festgelegt. Die ersten drei Radvorrangrouten dieses Netzes sind als Pilotrouten bereits in der Umsetzung.

Der Name „Rad-Vorrang-Route“ wurde gewählt, da das Netz nicht überall die angedachten Ausbaustandards für Radschnellwege einhalten kann. Mit Kenntnisstand von Sommer 2020 wurde bisher an der schrittweisen Umsetzung der Radvorrangrouten eins (Dreisamuferweg) und zwei (Güterbahntrasse) gearbeitet. Die Routen sind mit weißem Schriftzügen „FR 1“ und Radsymbol auf blauem Grund markiert.

Weitere Informationen: Radverkehrskonzept 2020 der Stadt Freiburg mit dem Rad-Vorrang-Netz.



**Abbildung 2.21** Radvorrangroute FR1-Dreisamuferweg: Streckenabschnitt mit neuer, sicherer Trennung des Fuß- und Radverkehrs. Breite Radweg etwa 3 m; Breite Gehweg etwa 2,5 m. Der Gehweg wurde hier abseits des Wassers angelegt, da im weiteren Streckenverlauf in Blickrichtung rechts des Fußwegs ein Spielplatz liegt. Bild: Dirk Schmidt 05-2015.



**Abbildung 2.22** Radvorrangroute FR1-Dreisamuferweg: Aus Platzgründen gibt es hier keine Separation des Rad- vom Fußverkehr. Die Hauptstrecke hat an diesem Knoten mit Nebenrouten allerdings per Beschilderung Vorrang erhalten; Bild: Dirk Schmidt 05-2015



**Abbildung 2.23** Freiburg Radvorrangroute FR 1 Dreisamuferweg: Auf die Absicherung von Gefahrenstellen, wie Geländerstöße, wurde geachtet. Bild: Dirk Schmidt 05-2015.

## 2.8 Vondelpark in Amsterdam

Amsterdams prominenteste Parkanlage ist der Vondelpark. Der 47 Hektar große Erholungsbe- reich ist nach dem niederländischen Dramatiker Joost van den Vondel benannt. Das Projekt ging auf eine Privatinitiative zurück und wurde ab 1864 auf einem unter dem Meeresspiegel liegen- dem Sumpfgebiet verwirklicht. Der Park wurde als englischer Landsschaftpark konzipiert. 1865 wurde der Park als Nieuwe Park („Neuer Park“) der Öffentlichkeit übergeben. Bis 1953 gehörte die Anlage einem Parkverein. Dieser Schenkte sie dann der Stadt Amsterdam, da der Verein die Unterhaltskosten nicht mehr schultern konnte. Heute kommen jährlich rund 10 Millionen Erholungssuche in den Vondelpark. Es gibt Spielplätze, Gastronomie und eine Freilichttheater mit drei Bühnen. Prägend sind die breiten, boulevardartigen Hauptwege mit den Baumalleen.

Die tolerante, offene Gesellschaft Amsterdams zeigt sich übrigens auch im folgenden Sachver- halt: Seit 2008 ist im Vondelpark Sex im öffentlichen Raum gestattet. Allerdings nur im Dunklen und nicht in der Nähe von Spielplätzen. 2014 feierte man 150 Jahre Vondelpark.

Das Radfahren ist auf den breiten, geteerten Wegen gestattet. Die kleineren geschotterten Wege sind dem Fußverkehr vorbehalten. Wer möchte kann dank Google Earth sogar auch virtuell durch den Vondelpark radeln/spazieren.



**Abbildung 2.24** Die Parkanlage ist von Erholungssuchenden und durchfahrendem Radverkehr recht hoch frequentiert. Eine gern genutzte Radhaupttroute führt von den westlichen Stadtteilen durch den Park in Richtung Amsterdamer Zentrum. Bild: Dirk Schmidt 06-2015



**Abbildung 2.25** Im Vondelpark: Auf den 6 bis 8 m breiten, asphaltierten Hauptwegen ist das Radfahren gestattet. Bild: Dirk Schmidt 06-2015



**Abbildung 2.26** Parkimpression mit Vondelparkpavillon: Im Gebäude hatte bis 2012 das Niederländische Filmmuseum seinen Sitz. Bild: Dirk Schmidt 06-2015

## 2.9 Berlin: Torgauer Straße im Cheruskerpark

Die beiden Straßenteile der Torgauer Straße sind durch einen hochwertigen Nahmobilitätsweg im Cheruskerpark miteinander verbunden.

Bis 2012 lag hier im Bereich der heutigen Grünanlage eine Industriebrache. Unter anderem wurde hier westlich der Grünanlage auch ein Forschungscampus neu angesiedelt. Auf der heutigen Nahmobilitätsachse verlief als durchgehende KFZ-Verbindung die Torgauer Straße (mit etwa 7,5 m Breite).

Die etwa 200 bis 250 m lange heutige Rad- und Gehwegstrecke besitzt eine klar erkennbare, bauliche Trennung der Verkehrsflächen für den Rad- und Fußverkehr (zusätzlich mit Hilfe von Piktogrammen). Mit 4 m Breite für den Zweirichtungsradweg und 2,5 m beim Fußbereich hat diese Nahmobilitätsachse im Prinzip sogar Radschnellwegstandard.

**Durch den fehlenden Grünstreifen wirkt das Bauwerk allerdings recht wuchtig.** Vielleicht ist dies von der Planung her sogar auch so beabsichtigt, um quasi an die **Achse der alte Straße** zu erinnern. Vom Platz her wäre hier eigentlich Raum für einen zum Beispiel 2 m bis 3 m breiten Grünstreifen mit Hecke oder sonstiger Bepflanzung (Blumenbeete, Blühstreifen mit Wildblumensaat usw.) als Trennelement gewesen.



**Abbildung 2.27** Nahmobilitätsachse im Cheruskerpark, Geo 52.48023 13.35777. Bild: Philipp Böhme, CC0 1.0 Motiv auf qimby.net

# Kapitel 3

## Impressum

**Inhaltliche Erstellung:** Dirk Schmidt (zwischen 2017 und 2020). An dieser Anlage wirkte Herbert Iba bereits textlich nicht mehr mit.

**Bilder:** Dirk Schmidt und Swen Schneider. Ferner ein Motiv Philipp Böhme via qimby.net.

Diese Ausarbeitung ist Teil des Projekts „Radverkehrskonzept für das Gebiet des Landkreises Kassel“ (siehe [www.rvk.lk-kassel.radinformation.de](http://www.rvk.lk-kassel.radinformation.de)). Dort gehört sie zur „Sammelanlage Handbuch System Radverkehr“.

Sprache: Auch bei Verwendung der maskulinen Form (männlichen Bezeichnung z. B. für Radfahrer) sind im gesamten Text natürlich jeweils weibliche und männliche Personen sowie alle sonstigen Personen bzw. Geschlechter in gleicher Weise gemeint.

### **Auftraggeber**

ADFC Kreisverband Kassel Stadt und Land e. V.  
Wilhelmsstraße 2  
34117 Kassel  
[www.adfc-kassel.de](http://www.adfc-kassel.de)

Projektlaufzeit 2014 - 2018, freie Vollendung des Projekts bis 2020

### **Auftragnehmer**

Ing.-Büro Schmidt  
Dipl.-Ing. (FH) Dirk Schmidt  
Brunnenstraße 28  
34130 Kassel  
[www.radinformation.de](http://www.radinformation.de)

Ab März 2019: Mitarbeit von Swen Schneider am Projekt (über das Ing.-Büro Schmidt).

Hinweis zu den Auftragnehmern bis 08-2017: Planungsgemeinschaft Iba / Schmidt -> Herbert Iba arbeitete im Projekt lediglich bis Mitte September 2017 mit. An dieser Anlage wirkte er nicht mehr mit.

Im Jahr 2013 einmalige Projektförderung (für die Projektlaufzeit 2014 bis 2018) durch die Sparkassenstiftung Landkreis Kassel.