



Markierte Radverkehrsanlagen – wirklich sicher?

Schutzstreifen - Köpenicker Straße



Zustand vorher

Köpenicker Straße



Zustand nachher

Mauerweg mit Radfahr- und Schutzstreifen



Gartenstraße

Eldenaer Straße



Zustand vorher

Eldenaer Straße



Zustand nachher

Radverkehrsführung links vom Rechtsabbiegestreifen



...und die Wirklichkeit



Markierte Radverkehrsanlage wirklich sicher?



Radverkehrsführung an Ampeln (indirektes Linksabbiegen)



Fakten zum Unfallgeschehen

- **Konzentration im Innenstadtbereich**
- **Hauptunfallverursacher**
Radfahrende (47,3%)
PKW (41,7%)
- **Verursacher in der**
Gruppe bis 15 Jahre (75,2%) am größten
- **Hauptursache (Radfahrer)**
„Durchschlängeln“
- **Hauptursache (PKW)**
„Fehler beim Abbiegen“

Berliner Mobilitätsgesetz



Sofortmaßnahme- Grünbeschichtung von Radverkehrsanlagen

- **Steigerung des subjektiven Sicherheitsempfindens der Radfahrenden.**
- **Bessere Sichtbarkeit der Radverkehrsanlagen soll Halte- und Parkvorgänge durch Kfz unterbinden.**



Grünbeschichtung von Radverkehrsanlagen

Verwendete Materialien:

- Kaltplastik (Reibe- und Rollplastik)
- Epoxidharz
- durchgefärbter Asphalt



Grünbeschichtung von Radverkehrsanlagen

Umsetzung:

- **2018: fünf Streckenabschnitte in den Bezirken Friedrichshain-Kreuzberg, Neukölln und Steglitz-Zehlendorf realisiert.**
- **2019: mind. 10 weitere Abschnitte in Planung**



Geschützte Radfahrstreifen

Großbritannien - London



Quelle: ADFC Frankfurt, Bertram Giebeler

Spanien - Sevilla

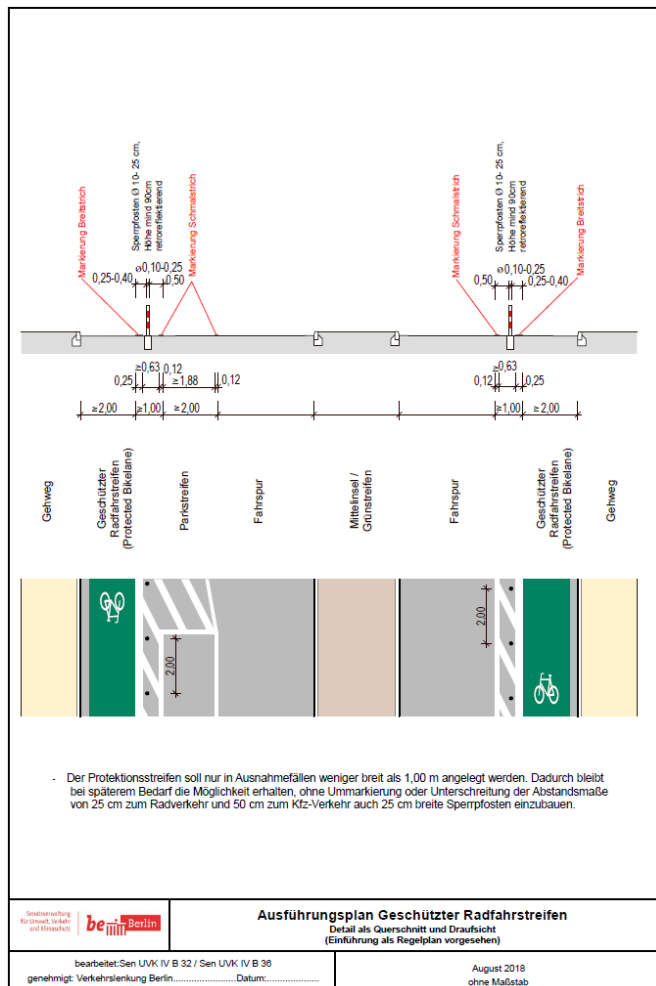
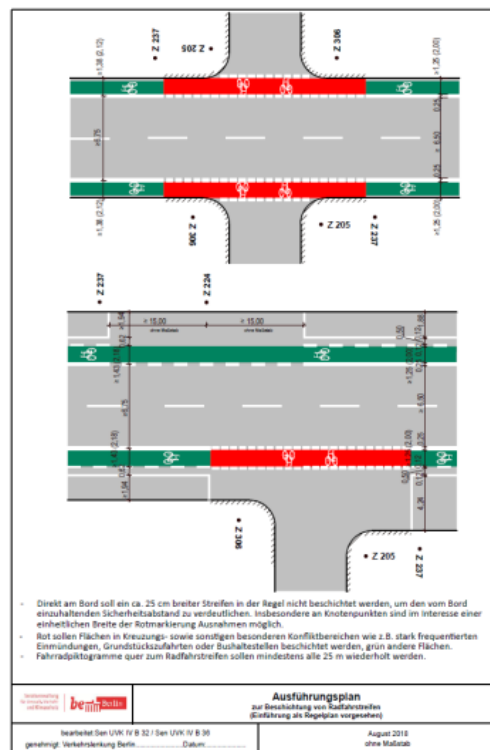
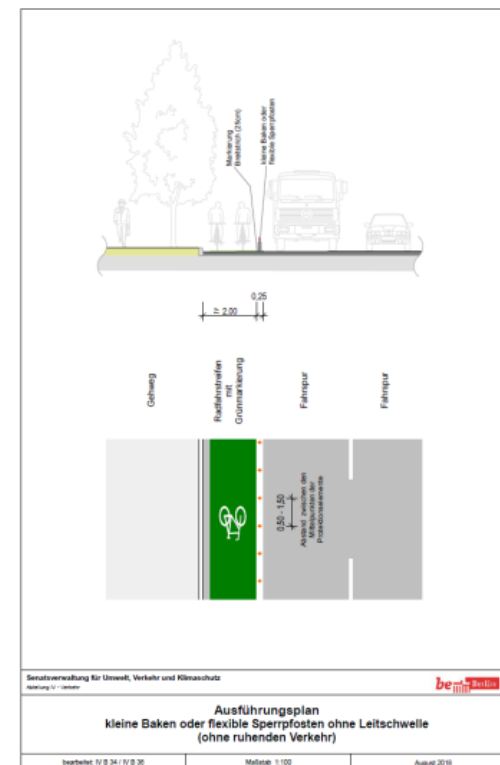


Quelle: Claudio Olivares Medina, Bicivilizate.com

Geschützte Radverkehrsanlagen



Vom Versuch zur Regellösung



Protected Bikelanes in Berlin

- **Protected Bikelanes (PBL) sind insgesamt mind. 3 m breit:**
 - 2 m breiter Radfahrstreifen
 - 1 m breite schraffierte Sperrfläche (notwendiger Sicherheits-abstand zu festen Pollern)



Protected Bikelanes als Verkehrsversuch

- **Bislang sind geschützte Radfahrstreifen in Deutschland weder in der Straßenverkehrsordnung, noch in den bundesweiten Regelwerken als Standardlösung verankert.**
- **PBL werden daher zunächst als Verkehrsversuch (gem. §45 Absatz 1 Nr. 6 StVO) fünf Jahre lang erprobt.**



Protected Bikelanes

- Wo für 1 m breite Sperrflächen kein Platz ist, werden auch kleine, flexible Poller getestet



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Kontakt:

Horst Wohlfarth von Alm

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

horst.wohlfarthvonalm@senuvk.berlin.de

weitere Informationen unter:

www.berlin.de/sen/uvk