

Tobias Klein



Die Ernst-Thälmann-  
Straße in Senftenberg.  
Bildquelle: Tobias Klein

# Fahrradstraßen in Senftenberg

In der Stadt Senftenberg in Brandenburg finden sich zwei Fahrradstraßen, die deutschlandweit einmalig sind. Die spezielle Gestaltung ermöglicht Radfahrenden ein sicheres und zügiges Vorankommen und erzeugt einen hohen Fahrkomfort.

---

Hinweis: Das im Folgenden vorgestellte Praxisbeispiel wurde im Rahmen des NRVP-Projektes „Empfehlungen für die Gestaltung von Fahrradstraßen“ erstellt. Die beschriebenen Fahrradstraßen sind eine Bestandsaufnahme und zeigen den aktuellen Stand verschiedener Beispiele in Deutschland. Bei den im Text gemachten Aussagen handelt es sich um die zum Teil subjektiven Einschätzungen der zuständigen kommunalen Planenden sowie die Einschätzung der Autoren, die im Rahmen von Experteninterviews geäußert wurden. Die Aussagen sind nicht empirisch überprüft. Unter Umständen sind die vorgestellten Beispiele nicht in allen Belangen StVO-konform. Bei der Anlage von Fahrradstraßen sind selbstverständlich dennoch die Straßenverkehrsordnung (StVO), die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) sowie die aktuellen Regelwerke zu beachten.

# 1. Einleitung

In Senftenberg existiert eine lange und ausgeprägte Radkultur, die ihren Ursprung in der kompakten Siedlungsstruktur und die daraus resultierenden kurzen Wege hat.

Die Stadt Senftenberg erstellte 1993 im Rahmen des Modellprojektes „Umweltfreundlicher Verkehr“ ein Radverkehrskonzept, das im Jahre 2013 aktualisiert bzw. neu erarbeitet wurde. Teil dieses Konzeptes war auch die Anlage von zwei Fahrradstraßen (Ernst-Thälmann-Straße und Hörlitzer Straße), die ab 1995 eingerichtet wurden. Die Stadt erhoffte sich dadurch eine bevorzugte und gesicherte Radwegführung vom Stadtzentrum in die Wohngebiete und zu den Sportanlagen (Schwimmhalle, Tennis, Bowling, Skihalle). Auch der überörtliche touristische Radverkehr in das Stadtzentrum sollte über diese beiden Straßen erfolgen.

Der umgestaltete Jüttendorfer Anger sorgt für einen Lückenschluss zwischen den schon existierenden Fahrradstraßen und dem Zentrum.  
Bildquelle: Tobias Klein



Nach dem Bau der Ortsumgehungsstraße Senftenberg war auf der früheren Bundesstraße (Ernst-Thälmann-Straße, auch Jüttendorfer Anger) genügend Platz für Radverkehrsmaßnahmen. Dadurch konnte die bestehende Fahrradstraßenverbindung auf einer eigenen Fahrbahn parallel zur Hauptverkehrsstraße im Jahr 2013 bis zum Zentrum verlängert werden.

---

## Was ist eine Fahrradstraße?

Das Zeichen 244.1 der StVO markiert den Beginn einer Fahrradstraße. Soweit sie nicht durch ein Zusatzzeichen freigegeben sind, sind andere Fahrzeuge außer Fahrrädern auf Fahrradstraßen verboten. Es gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und das Nebeneinanderfahren von Fahrrädern ist erlaubt. Laut VwV-StVO kommen Fahrradstraßen „dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist.“

---

## 2. Netzbedeutung und zugelassene Verkehrsarten

In fast allen Wohngebieten der Stadt gilt Tempo 30, an den Hauptverkehrsstraßen wird der Radverkehr separiert geführt. Dabei bilden die Hauptverkehrs- und Haupteerschließungsstraßen auch die Hauptrouten für den Radverkehr, die beiden Fahrradstraßen sind in das Radwegenetz eingebunden. Alle Fahrradrouen kreuzen sich am Markt im Zentrum.



Die Nebenstraßen sind zum Teil mit Pollern von der Fahrradstraße getrennt.  
Bildquelle: Tobias Klein

Der Kfz-Verkehr ist bis auf ein kurzes Teilstück mit „Anlieger frei“ ohne Beschränkungen zugelassen. Die Straßen sind allerdings so angelegt bzw. durch Durchfahrtssperren unterbrochen, dass lediglich Anliegerverkehr in sehr geringem Umfang auf den Fahrradstraßen unterwegs ist. Auch ein beschränkter Bahnübergang vermeidet überflüssigen Verkehr. An den Fahrradstraßen gilt generell ein Parkverbot. Da die Route größtenteils durch eine Einfamilienhaussiedlung führt, sind auf den jeweiligen Grundstücken meist Parkmöglichkeiten vorhanden. Auf etwa  $\frac{3}{4}$  der Strecke verkehrt eine Stadtbuslinie im Stundentakt. Hier sind keine Konflikte bekannt.



Bushaltestelle an der Ernst-Thälmann-Straße.  
Bildquelle: Tobias Klein

Die Fahrradstraßen sind auf ihrem kompletten Wegverlauf bevorrechtigt, lediglich an der Kreuzung mit der Hauptverkehrsstraße Briesker Straße besteht eine Wartepflicht. Die Fahrradstraßen sind unfallunauffällig.



### 3. Gestaltung

Senftenberg beschritt mit der Umgestaltung der Fahrradstraßen Neuland und wich dabei von der ursprünglichen Form der Straßengestaltung ab. Das Konzept für die Fahrradstraßen, das es so bisher nicht in Deutschland gab, wurde von der Stadt gemeinsam mit einem Planungsbüro entwickelt. Die Ausführung erinnert stark an Fahrradstraßen in den Niederlanden.



Gepflasterter  
Mittelstreifen aus  
Granit.  
Bildquelle: Tobias Klein

In der Mitte der Fahrradstraßen befindet sich ein breiter gepflasterter Mittelstreifen aus Granit, der die Fahrbahn in zwei Hälften teilt. Dadurch entsteht für jede Fahrtrichtung jeweils ein relativ breiter „Radweg“. Auf den entstandenen Fahrspuren können zwei Radfahrende bequem nebeneinander fahren oder es ist Platz für genau ein Kfz. Möchte ein Kfz Radfahrende überholen, muss dieses auf die Gegenfahrbahn wechseln, da der sehr grob gepflasterte Mittelstreifen beim Überfahren starke Komfortverluste erzeugt. Dadurch wird der nötige Sicherheitsabstand beim Überholen eingehalten. Der Komfortverlust gilt allerdings auch für Radfahrende, die zwei nebeneinander fahrende Radfahrende überholen möchten. Da dieser Fall aber eher selten auftreten sollte, es auf der Strecke immer wieder kurze Abschnitte ohne Mittelstreifen gibt und die Gesamtlänge mit grob gepflastertem Mittelstreifen nur etwa 1 km beträgt, überwiegen die Vorzüge für Radfahrende. Auf dem zuletzt gestalteten Abschnitt am Jüttendorfer Anger ist die Pflasterung feiner und sorgt für geringeren Komfortverlust beim Überfahren.



Einengung und Poller  
am Knoten Briesker  
Straße/Ernst-  
Thälmann-Straße.  
Bildquelle: Tobias Klein

Durch die für Kfz sehr schmalen Fahrspuren wird zusätzlich eine Geschwindigkeitsreduzierung erzeugt. Die Breite der Fahrspuren ist im gesamten Verlauf einheitlich, aufgrund des fehlenden Parkens sind keine Sicherheits-

trennstreifen markiert. Durch die selbsterklärende Infrastruktur ist die Markierung von Piktogrammen oder Zeichen 244.1 ebenfalls nicht notwendig.

An der Kreuzung mit der Briesker Straße ist die Fahrradstraße eingeeignet und zusätzlich mit Pollern ausgestattet, so dass lediglich Radfahrenden und Zu-Fuß-Gehenden der Zugang möglich ist. Die Querung der Briesker Straße wird durch eine großzügig angelegte Mittelinsel erleichtert. Auch der größte Teil der im Routenverlauf querenden Straßen sind entweder durch Poller abgetrennt oder Sackgassen. So wird Durchgangsverkehr effektiv verhindert.



Mittelinsel auf der  
Briesker Straße.  
Bildquelle: Tobias Klein

## 4. Politik, Verwaltung und Bevölkerung

Die Fahrradstraßen besitzen in der Kommunalpolitik eine positive Resonanz. Der Ausschuss für Bau, Wirtschaft, Energie und Umwelt ist innovativen Maßnahmen gegenüber aufgeschlossen. Auch die Straßenverkehrsbehörde, die beim Landkreis Oberspreewald-Lausitz angesiedelt ist, hat das Konzept mitgetragen.

Die Bevölkerung nimmt die Fahrradstraße positiv auf. Über Anliegerversammlungen, Workshops und Bürgerbeteiligung wird sie stets in geplante Projekte eingebunden. Das führt zu einer hohen Akzeptanz bei der Umsetzung, auch bei außergewöhnlichen Maßnahmen. Auch weitere wichtige Akteure wie die Lausitzer und Mitteldeutsche Bergbau-Verwaltungsgesellschaft (LMBV), der Zweckverband Lausitzer Seenland Brandenburg (LSB), die Wohnungsbaugesellschaften, der Behindertenbeirat, die Denkmalschutzbehörden sowie die Feuerwehr und die Polizei waren in den Planungen eingebunden. Durch die umfangreiche Beteiligung konnte der Planungsprozess beschleunigt und das Bauen erleichtert werden.

Dennoch scheinen die Verkehrsregeln auf Fahrradstraßen nur einem geringen Teil der Verkehrsteilnehmenden bekannt zu sein. Durch die selbsterklärende Infrastruktur werden die Regeln dennoch eingehalten und es kommt zu keinen Konflikten.

## 5. Fazit und Ausblick

Bei den bestehenden Fahrradstraßen in Senftenberg handelt es sich um gelungene Beispiele für Fahrradstraßen. Durch die spezielle bauliche Ausstattung wird allen Verkehrsteilnehmenden signalisiert, dass sie sich hier auf einer besonderen Straße befinden. Die konsequente Bevorrechtigung, das Weglassen von Parken am Straßenrand sowie die Verhinderung des Durchgangsverkehrs durch Durchfahrtsperren und Sackgassen garantieren dem Radverkehr ein zügiges und sicheres Vorankommen. Das Beispiel in Senftenberg kann allen Kommunen, die bereit sind, für die Anlage von Fahrradstraßen auch eine größere Summe zu investieren sowie vor Einschränkungen für den motorisierten Individualverkehr nicht zurückschrecken, ein Vorbild sein.

An Stellen ohne gepflasterten Mittelstreifen ist die Fahrradstraße eingeeengt.  
Bildquelle: Tobias Klein



Aktuell sind in Senftenberg keine weiteren Fahrradstraßen geplant. Sollten in Zukunft jedoch welche geplant und umgesetzt werden, möchte sich die Stadt an den bestehenden Fahrradstraßen orientieren. Diese haben sich bewährt, zudem würde eine ähnliche Gestaltung ein einheitliches Erscheinungsbild von Fahrradstraßen auf dem Stadtgebiet garantieren.

<b>Senftenberg</b>	
Modal-Split Radverkehr	Nicht bekannt
Anzahl Fahrradstraßen	2
Gesamtlänge Fahrradstraßen	1,5 km
Erste Fahrradstraße im Jahr	1995
Übersichtskarte Fahrradstraßen Senftenberg	<a href="https://bit.ly/2kmQRpp">https://bit.ly/2kmQRpp</a>
Befahrene Fahrradstraße	Ernst-Thälmann-Straße Hörlitzer Straße
Kontakt	Carsten Henkel Stadt Senftenberg Geschäftsbereich II Markt 19 01968 Senftenberg 03573/701-305 carsten.henkel@senftenberg.de
Weitere Quellen	Lärmaktionsplanung Senftenberg ( <a href="https://bit.ly/2kjanmG">https://bit.ly/2kjanmG</a> )
Stand	14.10.2019