

Wissenschaftliche Hausarbeit zur Ersten Staatsprüfung
für das Amt des Lehrers

Vorgelegt von: **Gabriele Jung**

Berlin, den 19. Januar 2009

gabi.jung@bund-berlin.de

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
1. Einleitung	4
2. Radverkehr in Berlin	6
3. Nutzung und Funktion von Grünanlagen	10
3.1 Definition von Grünanlagen.....	10
3.2 Funktion von Grünanlagen für den Naturschutz.....	11
3.3 Funktion von Grünanlagen für die Denkmalpflege.....	12
3.4 Erholungsfunktion von Grünanlagen.....	12
3.5 Funktion von Wegen in Grünanlagen als Verkehrsflächen.....	13
3.5.1 Fußgänger.....	14
3.5.2 Radfahrer.....	15
3.5.3 Inline-Skater.....	18
4. Konflikte beim Radverkehr in Grünanlagen	20
4.1 Rechtliche Grundlagen.....	21
4.2 Konflikte mit dem Naturschutz.....	22
4.3 Konflikte mit der Gartendenkmalpflege.....	24
4.4 Konflikte mit anderen Nutzern.....	25
4.4.1 Unfälle in Grünanlagen.....	27
4.4.2 Psychologische Aspekte.....	30
5. Lösungsmöglichkeiten zur Gestaltung von Radwegen in Grünanlagen	35
5.1 Gemeinsame oder getrennte Wegeführung.....	36
5.2 Breite der Wege.....	37
5.3 Befestigung der Wege.....	40
5.4 Markierungen.....	44
5.5 Beschilderung.....	44
5.6 Abstellanlagen.....	46
5.7 Verkehrssicherung.....	46
5.8 Öffentlichkeitsarbeit.....	47

6. Situation in ausgewählten Berliner Bezirken und Grünanlagen.....	52
6.1 Bezirk Tempelhof-Schöneberg.....	52
6.2 Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg.....	55
6.3 Bezirk Lichtenberg.....	58
6.4 Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf.....	62
6.5 Schlosspark Charlottenburg.....	64
6.6 Großer Tiergarten.....	66
6.7 Zusammenfassung und Vergleich der Bezirke.....	70
7. Zusammenfassung.....	73
8. Diskussion der gewonnenen Resultate.....	75
9. Fazit.....	77
10. Abbildungsverzeichnis.....	79
11. Abkürzungsverzeichnis.....	80
12. Literatur und andere Quellen.....	81
13. Anhang.....	85

Vorwort

Mit der vorliegenden Arbeit konnte ich mein Interesse am Thema Radverkehr an der speziellen Problematik Radfahren in Grünanlagen vertiefen. Das war nicht immer einfach, aber sehr reizvoll.

Durch langjährige ehrenamtliche Mitarbeit im Arbeitskreis Mobilität beim Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) im Landesverband Berlin habe ich einige Erfahrungen im Bereich der Berliner Verkehrspolitik gemacht. Mein Ziel ist dabei, in Berlin auf eine menschen- und umweltfreundliche Stadtentwicklung hinzuwirken. Die Förderung des Radverkehrs nimmt hierbei einen großen Stellenwert ein. Die dabei gemachten Erfahrungen haben mir beim Schreiben dieser Arbeit geholfen. Trotzdem war es neu für mich, mich so intensiv mit Radverkehr zu beschäftigen. Dabei habe ich viel gelernt und neue Kontakte geknüpft.

Bedanken möchte ich mich bei zahlreichen Freunden, vor allem aber bei Martin Schlegel, Tilmann Heuser, Michael Jung, Karl-Heinz Ludewig und Stefan Kohte für ihre interessierte Anteilnahme. Ein besonderer Dank geht auch an die zahlreichen Gesprächspartner¹ in den Bezirken, beim Senat und den verschiedenen Verbänden, die mir immer bereitwillig Auskunft gegeben haben. Vor allem die Interviewpartner in den Bezirken haben sich dafür viel Zeit genommen. Außerdem möchte ich Ludwig Ellenberg danken, der mir durch das Stellen des Themas diese Arbeit überhaupt erst ermöglicht hat und meine Fragen auch aus der Ferne beantwortet und mich immer wieder ermutigt hat. Meiner Familie gebührt ein herzlicher Dank für ihre intensive und geduldige Unterstützung beim Durchhalten.

¹ Um die Arbeit leichter lesbar zu machen, verwende ich grundsätzlich die männliche Form, gemeint sind natürlich immer beide Geschlechter.

1. Einleitung

In Berlin ist die Nutzung von Wegen in Grünanlagen durch Radfahrer ein sehr umstrittenes und aktuelles Thema. Fußgänger wollen ungestört im Park spazieren gehen. Radfahrer wollen Wege durch Grünanlagen nutzen, um zügig von A nach B zu kommen oder um Ruhe und Natur zu genießen. Nicht immer geht das ohne Konflikte.

Die Berliner Bezirke haben unterschiedliche Positionen zu dem Thema. Und auch innerhalb der Senatsverwaltungen gehen die Meinungen auseinander.

Es müssen also gangbare Lösungen gefunden werden, um den verschiedenen Nutzergruppen gerecht zu werden.

In dieser Arbeit gehe ich folgenden Fragen nach:

- Welche Konflikte entstehen durch Radverkehr in Grünanlagen?
- Welche Möglichkeiten gibt es, diese zu lösen?
- Wie wird in Berlin mit der Problematik umgegangen?

Zunächst stelle ich in Kapitel 2 dar, wie sich der Radverkehr in Berlin entwickelt hat und wie es überhaupt dazu gekommen ist, über Radverkehr in Grünanlagen zu diskutieren.

In Kapitel 3 werde ich der Frage nachgehen, welche Funktionen Grünanlagen haben und welchem Nutzen sie dienen. Im Weiteren werde ich die verschiedenen Nutzer und deren Ansprüche charakterisieren.

Im 4. Kapitel geht es um die Konflikte, die in Grünanlagen in Verbindung mit den verschiedenen Nutzungen, dem Naturschutz und der Gartendenkmalpflege auftreten.

In Kapitel 5 werde ich verschiedene Möglichkeiten beleuchten, Radverkehr möglichst konfliktvermeidend durch Grünanlagen zu führen.

Im 6. Kapitel stelle ich die unterschiedlichen Vorgehensweisen in vier ausgewählten Bezirken sowie dem Schlosspark Charlottenburg und dem Großen Tiergarten dar. Anschließend werde ich die gewonnenen Ergebnisse diskutieren.

Als Vorgehensweise habe ich neben einer ausführlichen Literaturrecherche viele Akteure aus Berliner Verwaltungen und Verbänden befragt. Anhand von Expertengesprächen werde ich darstellen, welche Lösungsmöglichkeiten es in verschiedenen Berliner Bezirken gibt, und der Frage nachgehen, auf welcher Grundlage die entsprechenden Lösungen gefunden wurden und wie sie sich in der Praxis bewähren.

Daten zum Radverkehrsaufkommen und zu Unfällen in Grünanlagen habe ich beim Senat und der Polizei recherchiert.

Auf Passantenbefragungen vor Ort habe ich bewusst verzichtet, weil eine statistisch aussagekräftige Größe im Rahmen dieser Arbeit nicht zu erreichen ist.

Ausschnittsweise habe ich Beobachtungen in verschiedenen Parks vorgenommen.

Die Literaturrecherche hat sich als schwierig herausgestellt, da es zum Thema Radverkehr in Grünanlagen bisher wenig Veröffentlichungen gibt. Deshalb beziehe ich mich zum Teil auf Untersuchungen zu von Fußgängern und Radfahrern gemeinsam genutzten Wegen und zum Radverkehr in Fußgängerzonen als ebenfalls von Fußgängern und Radfahrern gemeinsam genutzten Räumen.

Folgende Literatur hat sich für meine Arbeit als besonders wichtig oder ergiebig erwiesen:

Das deutsche Standardwerk für die Planung und Anlage von Radverkehrsanlagen, „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“, der FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN. Aktuell ist zurzeit noch die Ausgabe von 1995 (ERA 95)². Sehr umfassend ist das Planungshandbuch des niederländischen INSTITUTS FÜR NORMUNG IM ERD-, WASSER- UND STRAßENBAU UND IN DER VERKEHRSTECHNIK C.R.O.W., „Radverkehrsplanung von A bis Z“.

Das „Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung“ ist ein weiteres Standardwerk, das ständig aktualisiert wird. Für meine Arbeit sind mehrere Beiträge zum Rad- und Fußverkehr, unter anderem von BRACHER, relevant.

Bei der Frage nach Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern beziehe ich mich vor allem auf das Buch „Radfahrer – Jäger und Gejagte“ von ELLINGHAUS UND STEINBRECHER. Die Autoren haben umfangreiche Untersuchungen unter anderem zur gemeinsamen Wegenutzung von Radfahrern und Fußgängern und zum Regelverhalten von Radfahrern gemacht.

Im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen haben Eger und Retzko 1986 eine umfassende bundesweite Untersuchung zur gemeinsamen Wegenutzung von Fußgängern und Radfahrern durchgeführt: „Gemeinsame Verkehrsflächen für Fußgänger und Radfahrer“ Sie haben dabei sowohl Expertengespräche geführt, als auch Befragungen und Beobachtungen durchgeführt.

² Die ERA 95 wird zurzeit überarbeitet und voraussichtlich 2009 in einer Neufassung erscheinen. Quelle: Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen, Internet

2. Radverkehr in Berlin

In diesem Kapitel stelle ich die Entwicklung des Radverkehrs in Berlin dar und gehe auf seine Förderung ein. Eine Karte, auf der das Fahrradrouthenetz Berlin von 2005 dargestellt ist, ist der Arbeit im hinteren Umschlag beigelegt, da ich die aktuelle Karte von 2008 nur in einer zu schlechten Qualität hatte, um sie hier abzdrukken. Die Unterschiede der beiden Karten sind gering und für diese Arbeit unerheblich, da es nur darum geht, einen Überblick über das Berliner Fahrradrouthenetz zu geben.

In den 1950er Jahren hatte Berlin einen Radverkehrsanteil, der doppelt so hoch war wie 2004. Durch die starke Förderung des motorisierten Verkehrs in den 1960er und 70er Jahren wurde der Radverkehr immer mehr verdrängt und der Anteil der Radfahrer ging stark zurück. Seit Mitte der 1970er Jahre nimmt der Radverkehrsanteil zwar langsam wieder zu, hat aber den Stand der 1950er Jahre nie wieder erreicht.³ 1992 lag der Anteil des Radverkehrs am Modal Split⁴ bei etwa 7% und 1998 bei 10%.⁵ Zurzeit liegt er bei etwa 12%.⁶

Da die Umweltprobleme, die durch den motorisierten Individualverkehr entstehen, immer deutlicher wurden, wird der Radverkehr in Berlin seit den 1990er Jahren stärker gefördert. Radverkehr verbraucht viel weniger Platz als Autoverkehr und ist darüber hinaus leiser und emittiert keine Luftschadstoffe.

1995 wurde vom Berliner Senat ein 660 km langes Fahrradrouthenauptnetz beschlossen.⁷ Man hatte erkannt, dass man Menschen nur dann zum Umsteigen auf das Fahrrad bewegen kann, wenn man ihnen eine vernünftige Infrastruktur anbietet. Das Problem wurde somit zwar erkannt, es wurde aber zunächst wenig für die Umsetzung getan. Erst seit 2000 hat Berlin einen eigenen Finanztitel für den Radverkehr im Haushalt. Der Etat, der für den Radverkehr zur Verfügung steht, betrug im Jahr 2000 3 Mio. DM⁸. Seit 2001 stehen jährlich 2,5 Mio. Euro zur Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr zur Verfügung.⁹ Für 2008 wurden die Finanzmittel zur Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr auf 3 Mio. Euro aufgestockt. Zusätzlich stehen für 2008 und 2009 jeweils eine Mio. Euro zur Sanierung von Radverkehrsanlagen zur Verfügung und Berlin bekommt touristische GA-Mittel¹⁰ zum Ausbau von Radfernwegen.¹¹

³ vgl. SENATSVRWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG 2007a, S. 33

⁴ Modal Split bezeichnet die Verteilung des gesamten Verkehrsaufkommens auf die verschiedenen Verkehrsträger bezogen auf die Anzahl der zurückgelegten Wege.

⁵ vgl. SENATSVRWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG 2007a, S. 16

⁶ vgl. Bericht für die Sitzung des FahrRates am 4.9.2008, S. 4

⁷ vgl. ABGEORDNETENHAUS VON BERLIN 2004: Radverkehrsstrategie für Berlin, S. 6

⁸ Das entspricht gut 1,5 Mio. Euro.

⁹ vgl. SENATSVRWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG, Internet: Wege für den Fahrradverkehr

¹⁰ GA-Mittel sind Fördergelder „Gemeinschaftsaufgabe“ zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur. In diesem Fall handelt es sich um die touristische Infrastruktur.

¹¹ vgl. Bericht für die Sitzung des FahrRates am 4.9.2008, S. 2

Im Jahr 2003 wurde vom Berliner Senat der Stadtentwicklungsplan Verkehr (StEP Verkehr) beschlossen. Darin ist die Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs und insbesondere des Fahrradverkehrs festgeschrieben. Da fast 45 % der Wege, die in Berlin täglich zurückgelegt werden, kürzer als 3 km sind, gibt es laut StEP Verkehr ein großes Verlagerungspotential von der Autonutzung hin zur Nutzung des Fahrrades.

Der Radverkehr soll sicherer und attraktiver gemacht werden.¹² Außerdem sieht der StEP Verkehr die Entwicklung einer Radverkehrsstrategie für Berlin vor. Diese wurde im FahrRat erarbeitet, einem Runden Tisch zum Radverkehr, der in regelmäßigen Abständen von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung einberufen wird. Im FahrRat arbeiten neben Mitarbeitern der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und anderer Verwaltungen auch Vertreter der Polizei sowie von Umwelt- und Verkehrsverbänden, der Verkehrsbetriebe und weitere Experten mit.¹³ Neben dem berlinweiten FahrRat gibt es verschiedene bezirkliche FahrRäte, die die Radverkehrsplanung in den jeweiligen Bezirken voranbringen.¹⁴

Die Radverkehrsstrategie für Berlin wurde 2004 vom Senat beschlossen. Sie legt verschiedene Ziele für eine umfassenden Förderung des Radverkehrs in Berlin fest:

1. Steigerung des Radverkehrsanteils
2. Stärkere Nutzung des Fahrrades in Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln
3. Senkung der Unfallzahlen
4. Angemessene Finanzierung
5. Zügige Realisierung des Haupttroutennetzes¹⁵

Der Radverkehr soll aus verschiedenen Gründen gefördert werden. So möchte man vor allem die deutlichen Umweltbelastungen, die der motorisierte Verkehr verursacht, verringern und Autofahrer zum Umsteigen auf das Fahrrad bewegen. „*Radverkehr verbessert die Lebensbedingungen in der Stadt. Radverkehr ist leise, verursacht keine Luftschadstoffe und keine schädlichen Klimagase und beansprucht wenig Platz*“¹⁶. Außerdem trägt er zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei und Investitionen in Radverkehrsinfrastruktur sind „*vergleichsweise billig*“¹⁷. Angestrebt wird die Erhöhung des Radverkehrsanteil von etwa 10 % im Jahr 1998 auf 15 % der in der Stadt zurückgelegten Wege im Jahr 2015.¹⁸ Es sollen flächendeckend gute

¹² vgl. SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG 2003: StEP Verkehr, S. 1

¹³ vgl. ABGEORDNETENHAUS VON BERLIN 2004: Radverkehrsstrategie für Berlin, S. 17

¹⁴ Bezirkliche FahrRäte gibt es in Charlottenburg-Wilmersdorf, Steglitz-Zehlendorf, Neukölln, Tempelhof-Schöneberg und Friedrichshain-Kreuzberg. (Aussage von M. Schlegel, Verkehrsreferent beim BUND-Berlin am 11.12.2008)

¹⁵ vgl. ABGEORDNETENHAUS VON BERLIN 2004: Radverkehrsstrategie für Berlin, S. 3f

¹⁶ ABGEORDNETENHAUS VON BERLIN 2004: Radverkehrsstrategie für Berlin, S. 3

¹⁷ vgl. ABGEORDNETENHAUS VON BERLIN 2004: Radverkehrsstrategie für Berlin, S. 3

¹⁸ vgl. ABGEORDNETENHAUS VON BERLIN 2004: Radverkehrsstrategie für Berlin, S. 3

Bedingungen für den Radverkehr geschaffen werden. Dafür soll das Hauptrouthenetz umgesetzt werden, das durch Nebennetze ergänzt wird (siehe beiliegende Karte).

Das Fahrradrouthenauptnetz besteht aus 12 Routen, die sternförmig von der Mitte Berlins (Schlossplatz) ausgehen und zu den Stadträndern führen. Ergänzt wird es durch Tangentialrouten, die Ringe um das Stadtzentrum herum bilden. Dazu kommen drei Radfernwege und der Berliner Mauerradweg.

Da Menschen aus unterschiedlichen Gründen Rad fahren und das Verhalten von Radfahrern sehr verschieden ist, muss das Infrastrukturangebot differenziert sein. Alltagsradfahrer, die ihre täglichen Wege mit dem Rad erledigen, sind erfahren und wollen eher schnell auf gut ausgebauten Fahrrad-Verbindungen fahren.

Freizeitradfahrer und solche, die sich beim Radfahren nicht so sicher fühlen, bevorzugen dagegen häufig ruhige Strecken, möglichst abseits des motorisierten Verkehrs. Entsprechend differenziert muss das Fahrradrouthenetz sein, um möglichst viele Menschen zur Benutzung des Fahrrades zu motivieren.

Das Hauptnetz dient vor allem der Bündelung des Radverkehrs auf übergeordneten Verbindungen. Die Feinerschließung soll durch bezirkliche Nahbereichsnetze sichergestellt werden.

Bereits 1995, als der Berliner Senat das 660 km lange Fahrradrouthenauptnetz beschlossen hat, sah er vor, dass dieses „soweit wie möglich über verkehrsarme Nebenstraßen, durch Grünflächen und entlang von Wasserläufen geführt wird“.¹⁹ Die Radverkehrsstrategie fordert ebenfalls „direkte, bequeme und sichere Verbindungen“ für den Radverkehr. Fahrrad-Haupt- und Nebenrouthen sollen dabei auch durch Naherholungsräume der Stadt geführt werden, damit wichtige Ziele auf „attraktiven Wegen erreichbar sind“.²⁰

Die Radverkehrsstrategie sieht darüber hinaus vor, Wegenetze, die in anderen Zusammenhängen erarbeitet werden, in das Fahrradnetz zu integrieren, z. B. Wege durch Grünflächen und entlang von Gewässern wie die „20 Grünen Hauptwege“²¹. Dabei ist aber „der Bedeutung dieser Wege für den Fußgängerverkehr Rechnung zu tragen“.²²

Durch diese Fahrradrouthenplanung, die ausdrücklich auch Wegeverbindungen für Radfahrer durch Grünflächen vorsieht, kam die Frage nach einer Freigabe von Grünanlagen für den Radfahrer auf. Grundsätzlich ist in Berlin das Radfahren in Grünanlagen verboten, die Bezirke sind aber gehalten, Wege in Grünanlagen zum

¹⁹ ABGEORDNETENHAUS VON BERLIN 2004: Radverkehrsstrategie für Berlin, S. 6

²⁰ ABGEORDNETENHAUS VON BERLIN 2004: Radverkehrsstrategie für Berlin, S. 5

²¹ Bei den 20 grünen Hauptwegen handelt es sich um ein Netz von Fußwegen durch ganz Berlin, die überwiegend durch grüne Bereiche führen.

²² ABGEORDNETENHAUS VON BERLIN 2004: Radverkehrsstrategie für Berlin, S. 6

Radfahren in „*angemessenem Umfang auszuweisen*“²³. Da das aber eine Frage der Auslegung ist, kam es in der Folge zu Auseinandersetzungen. Etwa 50 % der Strecken von Fernradwegen in Berlin verlaufen auf übergeordneten Grünverbindungen und werden gleichzeitig von vielen Alltagsradfahrern genutzt.²⁴

2004 gab es eine berlinweite Diskussion um die Freigabe von Wegen für den Radverkehr in Grünanlagen, die in den darauf folgenden beiden Jahren in den Bezirken weitergeführt wurde.²⁵ Dies wird in den verschiedenen Berliner Bezirken sehr unterschiedlich umgesetzt. In diesem Zusammenhang gab es in Berlin die bezirksübergreifende Arbeitsgemeinschaft „AG Wege“, in der Vertreter von Grünflächenämtern der Bezirke mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abteilung Stadt- und Freiraumplanung, zusammengearbeitet haben. Sie haben sich mit der „*Klärung der Bedingungen und Folgen für die Führung von Teilstrecken des Fahrradrouthenetzes in Waldflächen, öffentlichen Grün- und Erholungsanlagen sowie in der Feldflur*“ beschäftigt.²⁶

In der aktuellen Koalitionsvereinbarung haben SPD und Linksfraktion sich darauf geeinigt, das Radfahren in öffentlichen Grünanlagen und Parks „*auf geeigneten breiten Wegen*“ zu erlauben.²⁷ 2007 gab es darüber hinaus einen Vorstoß der SPD, das Grünanlagengesetz zu ändern, um das Radfahren in Grünanlagen grundsätzlich zu erlauben. Sie konnte sich damit aber nicht durchsetzen.²⁸

Sowohl der Stadtentwicklungsplan wie auch die Radverkehrsstrategie werden 2009 überarbeitet.

Zusammenfassung

Zusammenfassend kann man sagen, dass der Radverkehr in Berlin seit Jahren verstärkt gefördert wird, um die steigenden Umweltbelastungen durch den Autoverkehr zu verringern. Um den sehr unterschiedlichen Ansprüchen der Radfahrer angemessene Routennetze anzubieten, kam die Forderung auf, Radverkehr auch durch Grünanlagen zu führen. Das ist jedoch umstritten, da hierbei Konflikte mit anderen Nutzungen befürchtet werden.

²³ vgl. Grünanlagengesetz (GrünanlG) § 6 Abs. 2

²⁴ vgl. Arbeitsbericht AG Wege 2004, S. 5

²⁵ H. Nabrowsky, Bezirksamt Lichtenberg, im Gespräch am 15.10.2008.

²⁶ Arbeitsbericht AG Wege 2004, S. 2

²⁷ Koalitionsvereinbarung zwischen SPD und PDS für die Legislaturperiode 2006-2011, Abschnitt 10, Radverkehr und Fußgänger

²⁸ vgl. MILLER in der Berliner Zeitung vom 16.10.2007

3. Funktion und Nutzung von Grünanlagen

In diesem Kapitel möchte ich kurz darstellen, welche Funktionen Grünanlagen für Berlin haben.

Ich werde die unterschiedlichen Nutzer von Grünanlagen charakterisieren und deren jeweilige Ansprüche vergleichen, denn durch das Zusammentreffen der verschiedenen Ansprüche kommt es zu Konflikten. Diese Betrachtung geht von den Nutzern als Verkehrsteilnehmer aus, also als Fußgänger, Radfahrer und Inline-Skater, weil es bei der Konfliktbetrachtung um die gemeinsame Nutzung der Wege in den Grünanlagen gehen wird.

3.1 Definition von Grünanlagen

Grünanlagen sind ein wichtiger Teil der Freiräume in der Stadt. Zu den Freiräumen, die insgesamt 12 % der Fläche Berlins einnehmen, zählen laut dem Berliner Landschaftsprogramm (LaPro)²⁹ Wälder, Feuchtgebiete, Uferbereiche, landwirtschaftlich genutzte Flächen, Wiesen, Schmuckplätze, Gärten, Grünflächen von Siedlungen, Spiel- und Sportplätze, Parkanlagen, Friedhöfe, brachgefallene Bahnanlagen und Trümmergrundstücke.³⁰

Grünanlagen sind bewusst angelegte Freiräume, deren Natur gärtnerisch gestaltet und gepflegt wird.³¹ Sie erfüllen verschiedene Funktionen für die Erholung der Bevölkerung und den Naturschutz. Viele historisch bedeutsame Grünanlagen erfüllen darüber hinaus auch Funktionen im Bereich der Gartendenkmalpflege. Zu den öffentlichen Grünanlagen gehören Parks, Schmuckplätze und Grünzüge, z. B. entlang von Uferbereichen, aber auch viele Spiel- und Sportplätze.

Das Grünanlagengesetz zählt zu den öffentlichen Grün- und Erholungsanlagen „*alle gärtnerisch gestalteten Anlagen, Spielplätze, Freiflächen, waldähnlichen oder naturnahen Flächen, Plätze und Wege, die entweder der Erholung der Bevölkerung dienen oder für das Stadtbild oder die Umwelt von Bedeutung sind...*“³²

In dieser Arbeit wird es vor allem um Parkanlagen und um Grünzüge entlang von Uferbereichen gehen. Dabei handelt es sich zum Teil um Gartendenkmale. Plätze sind im Allgemeinen zu klein und können mit dem Fahrrad gut umfahren werden, so-

²⁹ Im Landschafts- und Artenschutzprogramm (LaPro) sind Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege für Berlin dargestellt. Es wurde von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz 1994 verfasst, nachdem das Berliner Naturschutzgesetz dies vorgesehen hat.

³⁰ vgl. SENATSV ERWALTUNG F. STADTENTWICKLUNG U. UMWELTSCHUTZ BERLIN 1994: LaPro94, S. 3f

³¹ vgl. SENATSV ERWALTUNG F. STADTENTWICKLUNG U. UMWELTSCHUTZ BERLIN 1994: LaPro94, S. 3

³² Grünanlagengesetz (GrünanlG) § 1 Abs. 1

dass sich hier die Frage einer möglichen Freigabe für Radfahrer meist nicht stellt.

Grünanlagen erfüllen verschiedene Funktionen für die Erholung, den Naturschutz und die Denkmalpflege. Wege durch Grünanlagen haben darüber hinaus auch eine Verkehrsfunktion. Außerdem prägen Grünanlagen, wie auch andere Freiflächen, das Erscheinungsbild der Stadt und tragen zum Wohlbefinden der Menschen bei.³³

3.2 Funktion von Grünanlagen für den Naturschutz

Freiflächen, zu denen die Grünanlagen gehören, sind „*wichtige ökologische Ausgleichsräume für die strapazierte städtische Umwelt*“.³⁴ Laut Landschaftsprogramm handelt es sich um die einzigen städtischen Flächen „*von denen keine Belastungen ausgehen*“.³⁵ Ihre Vegetation filtert Schadstoffe aus der Luft und kühlt die überhitzte Stadtluft ab. Laut SUKOPP erfüllen Parkanlagen durch ihre im Gegensatz zur bebauten Umgebung niedrigeren Mitteltemperaturen wichtige klimatische Funktionen im Innenstadtbereich. Dies trifft vor allem zu, wenn sie eine bestimmte Größe aufweisen, wie z.B. der Große Tiergarten, aber auch der Schlosspark Charlottenburg oder die Hasenheide.³⁶ Die unversiegelten Flächen sind darüber hinaus wichtig für die Versickerung von Regen und Schnee und tragen dadurch zur Neubildung von Grundwasser bei. Außerdem sind Freiräume wichtige Lebensräume für Tiere und Pflanzen, die in der Stadt reichhaltig und vielfältig vorkommen.³⁷ Besondere Bedeutung kommt dabei den Naturschutzgebieten zu. Im Berliner Stadtgebiet gibt es 53 Naturschutz- und NATURA 2000-Gebiete³⁸, v. a. in den Außenbereichen der Stadt.³⁹ Freiräume in der Stadt sind nicht nur für die Stadt selbst wichtig, sondern sie tragen auch zu einer Entlastung des Umlandes bei. Wenn es in der Stadt attraktive Freiflächen gibt, fahren weniger Stadtbewohner zur Erholung ins Umland. Der umweltbelastende motorisierte Freizeitverkehr kann so in Grenzen gehalten werden. Außerdem kann der Stadtflucht und der damit einhergehenden Zersiedelung des Umlandes entgegengewirkt werden.⁴⁰

³³ vgl. SENATSVERWALTUNG F. STADTENTWICKLUNG U. UMWELTSCHUTZ BERLIN 1994: LaPro94, S. 2

³⁴ SENATSVERWALTUNG F. STADTENTWICKLUNG U. UMWELTSCHUTZ BERLIN 1994: LaPro94, S. 2

³⁵ SENATSVERWALTUNG F. STADTENTWICKLUNG U. UMWELTSCHUTZ BERLIN 1994: LaPro94, S. 2

³⁶ SUKOPP 1990, S. 246

³⁷ vgl. SENATSVERWALTUNG F. STADTENTWICKLUNG U. UMWELTSCHUTZ BERLIN 1994: LaPro94, S. 2f

³⁸ NATURA 2000 ist ein europäisches Netz von Schutzgebieten.

³⁹ vgl. SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG 2007b, S. 13f

⁴⁰ vgl. SENATSVERWALTUNG F. STADTENTWICKLUNG U. UMWELTSCHUTZ BERLIN 1994: LaPro94, S. 3

3.3 Funktion von Grünanlagen für die Denkmalpflege

Einige historische Berliner Grünanlagen sind Gartendenkmale und deshalb besonders geschützt. Sie haben eine besondere kulturgeschichtliche Bedeutung für die Stadt und sind Baudenkmalen gleichgestellt. Sie unterliegen der Gartendenkmalpflege, weil an ihrem Erhalt ein öffentliches Interesse besteht. Eingriffe und Veränderungen, z. B. der Wege, müssen mit dem Gartendenkmalamt abgestimmt werden.

3.4 Erholungsfunktion von Grünanlagen

Grünanlagen und andere Freiflächen sind in der Stadt besonders für die naturnahe Erholung der Bevölkerung wichtig. Sie *„werden von allen Bevölkerungsgruppen aufgesucht, um dem Lärm und der Hektik des großstädtischen Alltags zu entfliehen“*.⁴¹ Kinder können hier ungestört spielen, Fußgänger können in Gedanken vertieft spazieren gehen und Radfahrer fühlen sich sicher.

Grünanlagen werden von vielen verschiedenen Menschen zu unterschiedlichen Zwecken genutzt. Die jeweilige Nutzung hängt von verschiedenen Faktoren ab: von der Lage des Parks, von der Umgebung, von den Angeboten, die die Grünanlage bietet, aber auch von der Struktur der dort lebenden Bevölkerung. Es ist auch wichtig, ob es sich um ein touristisch interessantes Gebiet handelt, wie z. B. ein Gartendenkmal.

In den Jahren 2000, 2004 und 2007 wurden Befragungen zu Qualität und Nutzung von Grünanlagen bzw. zur Bürgerzufriedenheit mit kommunalen Grünanlagen durchgeführt. Für 2000 und 2004 gibt es gesonderte Auswertungen der Berliner Ergebnisse.⁴² Berliner Grünanlagen dienen demnach in erster Linie der Erholung und Entspannung. Als wichtigste Aktivität in Grünanlagen wurde mit einer Zustimmung von 70 bis 80 % das Spaziergehen genannt. An zweiter Stelle wurde in der Befragung im Jahr 2000, bei der es keine vorgegebenen Antworten gab, mit 26 % das Radfahren genannt. Bei den Befragungen 2004 und 2007 gab es vorgegebene Antwortmöglichkeiten. Hier wurde das Radfahren unter sportliche Aktivität eingeordnet und von über 50 % der Nutzer als ausgeübte Aktivität in Grünanlagen genannt.

⁴¹ SENATSV ERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELTSCHUTZ BERLIN 1994: LaPro94, S. 2

⁴² Bürgerumfrage unter Beteiligung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung: „Qualität und Nutzung öffentlicher Grünanlagen in Berlin“, 2000, Bundesweite Internetbefragung der Ständigen Konferenz der Gartenamtsleiter beim Deutschen Städtetag zur Messung der Bürgerzufriedenheit mit den kommunalen Grünflächen, 2004 und 2007.

Für das Jahr 2007 gibt es keine gesonderte Auswertung der Berliner Ergebnisse, weil die Beteiligung zu gering war (telefonische Auskunft von Frau Wünnecke, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, am 26.11.2008).

3.5 Funktion von Wegen in Grünanlagen als Verkehrsflächen

*„Grünverbindungen sind attraktive Fuß- und Radwege, die im Stadtgebiet längere Strecken ohne Belästigung und Gefährdung durch den Autoverkehr erlauben.“*⁴³ Diese Feststellung steht bereits im 1994 verfassten Landschaftsprogramm Berlin. Weiter heißt es, dass Parkanlagen netzartig miteinander verbunden werden können. Dadurch sollen mehr Menschen dazu motiviert werden, das Auto stehen zu lassen und zu Fuß oder mit dem Fahrrad ins Grüne zu gehen bzw. zu fahren.

Radverbindungen in Grünanlagen sind demnach für Radfahrer nicht nur wichtig, um Hauptverkehrsstraßen zu umfahren, sondern sie dienen den Radfahrern auch zur Erholung. Außerdem gibt es Ziele im Park, wie Spielplätze, Liegewiesen und Gaststätten, die Radfahrer erreichen wollen. BRAEUER UND BRACHER halten aus diesen Gründen eine Ausgrenzung des Radverkehrs für *„kontraproduktiv, erst recht, wenn die Wege breit genug sind.“*⁴⁴

Wege in Grünanlagen und Erholungsgebieten sowie entlang von Gewässern und Bahntrassen werden nach der ERA 95 zu selbständig geführten Radwegen gezählt. Dazu gehören auch gemeinsame Geh- und Radwege.⁴⁵ Solche Wege können laut ERA 95 *„... den Radfahrern ein hohes Maß an Attraktivität und Verkehrssicherheit bieten.“* Deshalb sind sie neben dem Freizeitverkehr *„... auch für den Alltagsradverkehr im Verlauf stark frequentierter Hauptverbindungen“ geeignet.*⁴⁶

Wege durch Grünanlagen werden aus verschiedenen Gründen von Fußgängern zum Durchgehen genutzt. Zum einen bieten solche Wege oft eine schöne und ruhige Alternative zu Straßen. Zum anderen sind Wege durch Grünanlagen oft Abkürzungen, besonders wenn es sich um große Parkanlagen handelt. Aus den gleichen Gründen werden sie von Radfahrern zum Durchfahren genutzt. Für Radfahrer ist es wichtig, wie die Wege beschaffen sind und wie gut die Umgebung der Grünanlage zum Radfahren geeignet ist. Außerdem spielt für die Attraktivität des Weges eine Rolle, ob eine offizielle Fahrradrouten durch das Gebiet führt und wie stark die Wege von Fußgängern, Radfahrern oder anderen Nutzern, wie z. B. Inline-Skatern genutzt werden.

Weder Fußgänger noch Radfahrer bilden eine homogene Gruppe. Sie zeigen sehr unterschiedliche Verhaltensweisen.⁴⁷

⁴³ SENATSWERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG U. UMWELTSCHUTZ BERLIN 1994: LaPro94, S. 24

⁴⁴ BRAEUER UND BRACHER 2006, S. 22f

⁴⁵ vgl. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 95, S. 69

⁴⁶ ERA 95, S. 69

⁴⁷ vgl. EGER UND RETZKO 1986, S. 31

EGER UND RETZKO stellen fest, dass das Verhalten der Verkehrsteilnehmer durch folgende Gesichtspunkte geprägt wird:

- „- dem Zweck ihres Weges oder ihrer Fahrt,
- der Art ihrer Verkehrsbeteiligung (in Gruppen oder allein),
- dem Lebensalter und dem Geschlecht,
- den normativen Randbedingungen und
- den situationsbedingten Rahmenbedingungen (z.B: baulicher Art, Verkehrsaufkommen).“⁴⁸

3.5.1 Fußgänger

Fußgänger sind die größte und vorrangige Nutzergruppe in Grünanlagen.⁴⁹ Sie sind aber auch eine sehr inhomogene Nutzergruppe. Fußgänger haben eine normale Gehgeschwindigkeit zwischen 1,8 km/h und 6,5 km/h.⁵⁰ Darüber hinaus werden Grünanlagen auch gerne von Joggern genutzt.⁵¹ BRACHER stellt fest, dass Fußgänger oft zu mehreren unterwegs sind und nebeneinander gehen. Sie sind nicht berechenbar. Wenn sie nicht damit rechnen gestört zu werden, sind sie unachtsam.⁵² Darüber hinaus gehen viele Fußgänger nicht mit leeren Händen, sondern haben Gepäck, Regenschirme oder Einkaufs- und Kinderwagen dabei; *„manche haben Kinder an der Hand, stützen Ältere, führen Tiere an der Leine oder schieben z.B. ein Fahrrad.“* *„Fußgänger wechseln häufig die Spur, Geschwindigkeit und Richtung. Sie sind unterschiedlich schnell, und sie gehen oft nicht zielbezogen geradeaus, sondern schlendern, bummeln oder laufen und bleiben manchmal auch stehen.“*⁵³ Fußgängergruppen haben einen erhöhten Platzbedarf, weil sie oft zu mehreren nebeneinander gehen.

Viele Fußgänger sind als Spaziergänger in Grünanlagen unterwegs und wollen sich erholen.⁵⁴ Es gibt aber in Grünanlagen auch viele Eltern mit Kindern. Kinder verhalten sich häufig spontan und unberechenbar, ändern plötzlich ihre Richtung oder rennen los. Sie können oft nicht zwischen Geh- und Radbereich unterscheiden.⁵⁵

Eine weitere wichtige Nutzergruppe sind Senioren, die häufig ängstlicher sind als

⁴⁸ EGER UND RETZKO 1986, S. 31f

⁴⁹ vgl. Bürgerumfrage „Qualität und Nutzung öffentlicher Grünanlagen in Berlin“, 2000, Bundesweite Internetbefragung zur Messung der Bürgerzufriedenheit mit den kommunalen Grünflächen, 2004 und 2007.

⁵⁰ vgl. BRAEUER UND BRACHER 2006, S. 4

⁵¹ H. Nabrowsky, Bezirksamt Lichtenberg, im Gespräch am 15.10.08.

⁵² vgl. BRACHER 1997, S.17

⁵³ BRAEUER UND BRACHER 2006, S. 4

⁵⁴ vgl. Bürgerumfrage „Qualität und Nutzung öffentlicher Grünanlagen in Berlin“, 2000, Bundesweite Internetbefragung zur Messung der Bürgerzufriedenheit mit den kommunalen Grünflächen, 2004 und 2007.

⁵⁵ BRACHER 1997, S.19

jüngere Nutzer. Sie haben öfter als Jüngere Einschränkungen in der Bewegungsfähigkeit, sowie im Sehen und Hören und im Reaktionsvermögen.

Fußgänger gehen entweder durch eine Grünanlagen, um sich beim Spaziergehen zu erholen, ein Ziel im Park zu erreichen oder den Park zum Durchgehen zu nutzen. Bei einer Zulassung von Radverkehr in Fußgängerbereichen haben Fußgänger oft das Problem, dass sie aufmerksamer sein müssen und nicht die gesamte Fläche von ihnen genutzt werden kann. Bei zu dichtem Vorbeifahren eines Radfahrer kann ein Fußgänger dies als unangenehm empfinden und es kann zu Konflikten kommen, vor allem, weil Radfahrer die oft geforderte Schrittgeschwindigkeit nicht einhalten können.⁵⁶

Der Fachverband Fußverkehr Deutschland (FUSS e.V.) stellt fest, dass Erholung suchende Fußgänger ein Recht darauf haben, *„sich wenigstens auf Spazierwegen unbeschwert und auch einmal unachtsam bewegen zu können. Die Genussfähigkeit des Gehens als unbeschwerte und auch subjektiv sichere Fortbewegung ist mit Kommunikation, Stehenbleiben, plötzlichen Veränderungen im Wegeverlauf und auch Spiel verknüpft.“* Für FUSS e. V. geht es dabei unter anderem um städtische Lebensqualität.⁵⁷

3.5.2 Radfahrer

Auch bei Radfahrern gibt es große Unterschiede, was ihr Verhalten, aber auch ihre Vorlieben betrifft. *„Radfahrer sind deutlich schneller als Fußgänger. Die mittlere Geschwindigkeit von Radfahrern beträgt etwa 20 km/h, sie variiert auf ebener Strecke zwischen (...) 13 km/h bis 30 km/h. Bei Gefälle kann sich die Geschwindigkeit deutlich erhöhen. Auf Strecken mit starkem Fußgängerverkehr sind Radfahrer deutlich langsamer, halten sich jedoch meist nicht an die auf Fußwegen/“Radfahrer frei“ rechtlich geforderte „Schrittgeschwindigkeit“. Die Fahrstabilität und der Fahrstil von Radfahrern sind sehr unterschiedlich, je nach Alter, Sportlichkeit, Fahrzeug und Fahrpraxis.“*⁵⁸

ALRUTZ U.A. charakterisieren Radfahrer als stark umwegempfindlich. Sie nutzen jede mögliche Abkürzung, egal ob es erlaubt ist oder nicht, und fahren am liebsten auf ebenen Flächen. Außerdem fahren Radfahrer gerne auf Strecken, wo sie wenig anhalten oder abbremsen müssen.⁵⁹ Radfahrer wollen möglichst *„keine Lärm- und Luftschadstoffe durch KFZ-Verkehr“*, eine niedrige Unfallgefahr und kurze Wege.⁶⁰

⁵⁶ BRACHER 1997, S.12. Eine zu langsame Geschwindigkeit führt bei vielen Radfahrern dazu, dass sie unsicher werden und Schwierigkeiten haben, das Gleichgewicht zu halten.

⁵⁷ FUSS E. V. 2005, S. 1

⁵⁸ BRAEUER UND BRACHER 2006, S. 4

⁵⁹ ALRUTZ, FECHTEL UND KRAUSE 1989, S. 24 f

⁶⁰ BRACHER 1997, S.11

Radfahrer suchen in der Freizeit eher ruhige Wege auf und „*Ausgleich in der Natur*“.⁶¹

Grundsätzlich gibt es verschiedene Typen von Radfahrern, die unterschiedliche Wegetypen bevorzugen. Zum einen sind dies Radfahrer, die ihre täglichen Alltagswege mit dem Rad zurücklegen und schnell vorankommen wollen. Zum anderen gibt es die Freizeitradfahrer, die eher zur Erholung Rad fahren. Ihnen kommt es vor allem auf eine angenehme Umgebung zum Radfahren an.

PAUEN-HÖPPNER unterscheidet Radfahrer nach drei verschiedenen Typen und hält eine Einteilung nach Alter für unbrauchbar.

Als „*Typ 1: Eher abweichende Radfahrerinnen und Radfahrer*“ bezeichnet sie „**Alltagsradfahrer**, die viele Pflichtwege mit dem Rad erledigen“ und dabei versuchen, ihre Wege zu optimieren. Sie sind erfahren, schnell, leistungsorientiert, begehen viele Fehler und haben die Situation trotz vieler Gefährdungen im Griff.

Typ 2 sind nach ihrer Einteilung „**eher angepasste Radfahrerinnen und Radfahrer**“ mit einem differenzierten Gefahrenbewusstsein. Auch sie fahren schnell und haben viel Erfahrung, sind dabei aber rücksichtsvolle und „*sichere Radfahrer*“, die wenig Konflikte haben.

Typ 3 sind „**eher auffällige Radfahrerinnen und Radfahrer**“. Diese Gruppe der Radfahrer hat kein einheitliches Verhaltensprofil, macht aber viele Fehler und zeigt ein wenig sicheres Verkehrsverhalten. Zu ihr gehören sowohl ängstliche und unsichere als auch offensive und risikoreich fahrende Radler.⁶²

Zur Vervollständigung ergänze ich diese Einteilung noch um eine vierte Kategorie:

Typ 4: **Erholungsradfahrer**, die vor allem in der Freizeit und zur Erholung Rad fahren. Diese Radfahrer lassen sich Zeit. Ihnen ist eine schöne Strecke wichtiger als das schnelle Vorankommen.

Diese vier Typen von Radfahrern bevorzugen verschiedene Strecken.

Typ 1 (Alltagsradfahrer) fährt möglichst auf dem jeweils schnellsten und direkten Weg. Diese Radfahrer fahren durch Grünanlagen, wenn die Wege gut ausgebaut sind und dort wenig andere Nutzer unterwegs sind oder wenn es sich um eine deutliche Abkürzung handelt.

Typ 4 (Erholungsradfahrer) sucht hingegen möglichst ruhige und naturnahe Wege. Diese Radfahrer fahren besonders gerne durch Grünanlagen, entlang von Uferwegen oder ruhigen Nebenstraßen.

Typ 2 (angepasste Radfahrer) und Typ 3 (auffällige Radfahrer) sind nicht so festgelegt und benutzen verschiedene Strecken.

⁶¹ BRACHER 1997, S.17

⁶² PAUEN-HÖPPNER 1990, S. 10

Kinder als Radfahrer zeigen häufig ein spontanes Verhalten und gehören zum Typ 3, den auffälligen Radfahrern. Sie haben nur eine „begrenzte Fähigkeit mehrere Reize gleichzeitig zu bearbeiten, ein engeres Sichtfeld und unsichere Fahrweise“ deshalb kommt es nicht selten zu Konflikten mit Fußgängern.⁶³

Auch bei den Radfahrern gibt es verschiedene Gründe, durch Grünanlagen zu fahren. Einige tun dies auf einer Radtour, um sich zu erholen. Andere fahren auf ihrem Weg zu einem bestimmten Ziel durch den Park, z. B. auf dem Weg zur Arbeit. Eine weitere Gruppe hat ein Ziel, das sich innerhalb der Grünanlage befindet. Radfahrer, die den Parkweg zum Durchfahren nutzen und zügig ein Ziel erreichen wollen, fahren im Allgemeinen schneller als diejenigen, die zur Erholung durch den Park radeln.

Zählungen über das Radverkehrsaufkommen in Grünanlagen gibt es kaum. In Berlin hat die Verkehrslenkung Berlin (VLB) 2006 auf acht Wegeabschnitten in fünf verschiedenen Grünanlagen Zählungen des Radverkehrs veranlasst. Dabei wurden sehr unterschiedliche Radverkehrsstärken ermittelt, wie aus Abb. 1 hervorgeht. Die Zählungen erfolgten jeweils in der Zeit von 7.00 bis 19.00 Uhr.

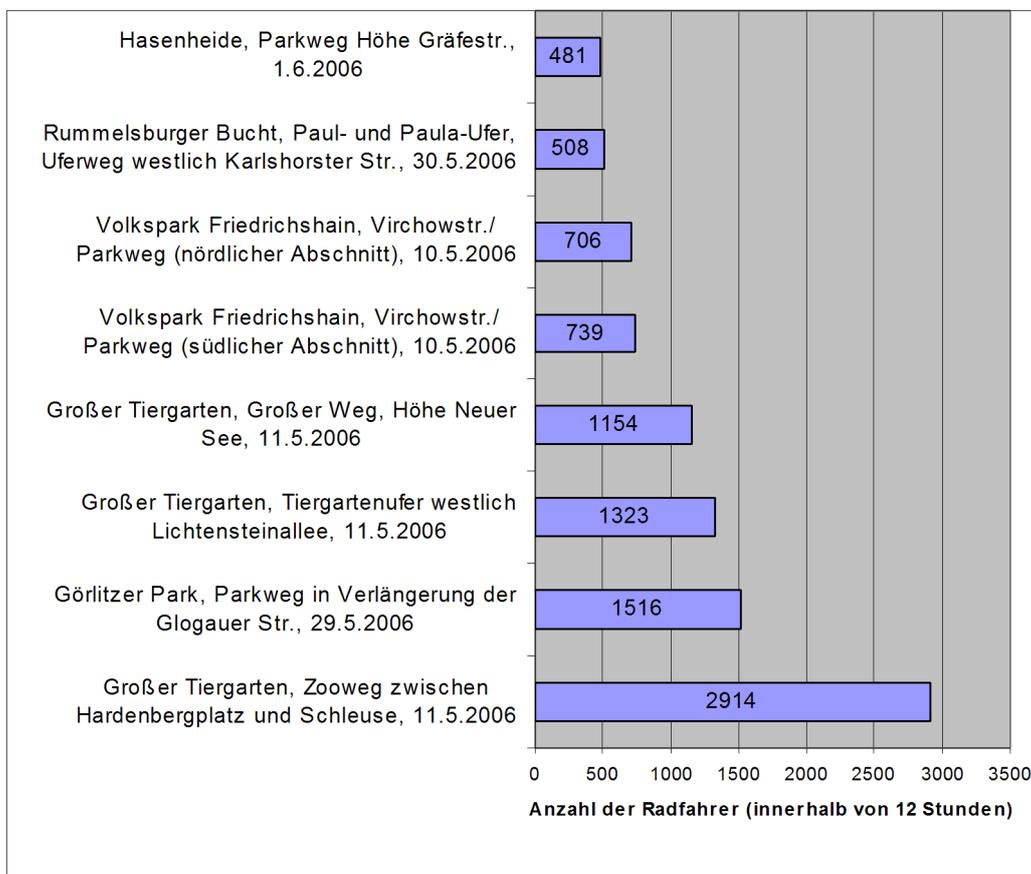


Abb. 1: Radverkehrsaufkommen in verschiedenen Berliner Grünanlagen, eigene Darstellung mit Zahlen der Verkehrslenkung Berlin

⁶³ BRACHER 1997, S. 20

Ein besonders großes Radfahreraufkommen ist im Großen Tiergarten zu verzeichnen, wo auf dem Zooweg, der Teil des Fahrradrouthennebennetzes ist, ein Spitzenwert von fast 3 000 Radfahrern am Tag ermittelt wurde. Dieser Weg ist eine wichtige Verbindung für den Durchgangsverkehr vom Hardenbergplatz nach Norden. Der zweithöchste Wert, der nur fast halb so groß ist, wurde im Görlitzer Park gemessen, gefolgt von den beiden anderen Zählstellen im Großen Tiergarten. Durch den Großen Tiergarten führen mehrere Routen des Fahrradrouthenhauptnetzes, aber diese führen offiziell auf den Straßen entlang. Durch den Volkspark Friedrichshain und die Hasenheide sowie entlang des Paul- und Paula-Ufers führen ebenfalls Abschnitte des Hauptrouthennetzes.

Man kann anhand dieser Zahlen sehen, dass Radverkehr in Grünanlagen eine quantitativ deutliche Rolle spielt. Die auftretenden Radfahrermengen sind je nach Grünanlagen sehr unterschiedlich hoch, sind aber durchaus vergleichbar mit dem Radfahreraufkommen auf verschiedenen Straßen.⁶⁴ Leider wurde bei den Zählungen das Fußgängeraufkommen nicht mit erfasst.

Wie man an den Zahlen in Abb. 1 sieht, spielt der Radverkehr vor allem im Zuge des Fahrradrouthenhauptnetzes eine große Rolle. Besonders deutlich wird dies am Beispiel des Großen Tiergartens, der das größte Radverkehrsaufkommen in Berliner Grünanlagen aufweist.

3.5.3 Inline-Skater

Längere asphaltierte Wege durch Grünanlagen werden auch gerne von Inline-Skatern genutzt. Da diese rechtlich den Fußgängern gleichgestellt sind, dürfen sie überall da skaten, wo Fußgänger gehen dürfen.⁶⁵ Inline-Skater haben einen größeren seitlichen Platzbedarf als Fußgänger, weil sie Schwenkbewegungen machen, um vorwärts zu kommen. Außerdem sind sie deutlich schneller.⁶⁶ Inline-Skates werden vor allem für Freizeitwecke benutzt, deshalb werden von Skatern vor allem „*freizeit-relevante Strecken mit geeignetem Belag*“ genutzt, wie z. B. in Grünanlagen.⁶⁷ Bei einer Neuanlage von Grünanlagen bzw. den Wegen wird in letzter Zeit auch die Mitbenutzung durch Inline-Skater berücksichtigt, wie z. B. bei der Planung eines neuen Grünzuges zwischen Gleisdreieck und Südkreuz.⁶⁸

⁶⁴ Bei Radverkehrszählungen auf Straßen im Bezirk Mitte wurden von der Verkehrslenkung Berlin 2006 durchschnittliche Werte zwischen 300 und 5 900 Radfahrern am Tag ermittelt.

⁶⁵ DEUTSCHE VERKEHRSWACHT E.V. 2002, S.21

⁶⁶ DEUTSCHE VERKEHRSWACHT E.V. 2002, S.16

⁶⁷ ALRUTZ UND GÜNDEL 2003, S.3

⁶⁸ Stadtrat Schworck auf einer Informationsveranstaltung im Rathaus Schöneberg am 13.11.2008.

Zusammenfassung

Grünanlagen werden definiert als bewusst angelegte Freiräume, deren Natur gärtnerisch gestaltet und gepflegt wird. Sie haben eine große Bedeutung für die Naherholung der Berliner Bevölkerung und sind wichtige ökologische Ausgleichsräume für die strapazierte städtische Umwelt. Einige Berliner Grünanlagen sind Gartendenkmale und unterliegen der Gartendenkmalpflege.

Fußgänger und Radfahrer sind jeweils sehr inhomogene Nutzergruppen.

Fußgänger möchten sich in Grünanlagen vor allem ungestört erholen ohne auf Verkehr zu achten. Insbesondere Kinder bewegen sich frei und unberechenbar.

Bei Radfahrern gibt es diejenigen, die Grünanlagen als Abkürzung und zum schnellen Durchfahren nutzen. Zum anderen gibt es Freizeitradfahrer, die eher zur Erholung in Grünanlagen Rad fahren. Die verschiedenen Radfahrertypen stellen unterschiedliche Ansprüche an die Wege und bevorzugen verschiedene Strecken.

Zählungen haben ergeben, dass es ein erhebliches Radfahreraufkommen in den Berliner Grünanlagen gibt.

4. Konflikte beim Radverkehr in Grünanlagen

Wie das vorangegangene Kapitel zeigt, sind die Ansprüche der verschiedenen Nutzergruppen in Grünanlagen sehr unterschiedlich. Verschiedene Nutzungen treffen in den Grünanlagen aufeinander. Konflikte mit anderen Nutzern, vor allem Fußgängern, dem Naturschutz und der Denkmalpflege sind vorprogrammiert.

In diesem Kapitel stelle ich zunächst die rechtlichen Grundlagen dar, die für Grünanlagen relevant sind.

Außerdem beschreibe ich, welche Konflikte durch Radverkehr in Grünanlagen auftreten und untersuche sie genauer. Dabei gehe auf Unfallzahlen ein. Eine wichtige Frage, die ich behandeln werde, ist die nach der subjektiven Wahrnehmung von Konflikten.

Am wichtigsten für meine Arbeit sind sicher die Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern, da es sich bei den Untersuchungen im Rahmen dieser Arbeit um Grünanlagen in Stadtgebiet Berlins handelt, wo immer auch Fußgänger unterwegs sind und diese Vorrang vor dem Radverkehr haben.

Konflikte mit dem Naturschutz spielen im Rahmen meiner Arbeit nur eine untergeordnete Rolle, da es in den meisten Fällen nicht darum geht neue Wege anzulegen, sondern vorhandene Wege für den Radverkehr zu nutzen. Außerdem handelt es sich bei den behandelten Parkanlagen nicht um sensible Naturschutzbereiche, sondern um Grünanlagen, die durch ihre Lage in Berlin meist sowieso einem hohen Nutzerdruck ausgesetzt sind.

Konflikte mit der Denkmalpflege, in diesem Fall der Gartendenkmalpflege, gibt es vor allem bei der Problematik der Freigabe von Wegen im Schlosspark Charlottenburg. Außerdem spielen sie bei der Frage nach der Befestigung der Wege eine große Rolle, wenn es sich wie z. B. beim Großen Tiergarten um ein Gartendenkmal handelt.

Ob es überhaupt zu Konflikten kommt hängt nach SCHÄFER-BREEDE u.a. im Wesentlichen *„von den jeweiligen räumlichen Bedingungen und natürlich auch von den ‘ortsüblichen’ Verhaltensweisen der Beteiligten ab.“*⁶⁹

⁶⁹ SCHÄFER-BREEDE u.a. 1986, S. 122

4.1 Rechtliche Grundlagen

Die Benutzung von öffentlichen Grünanlagen ist im Gesetz zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung der öffentlichen Grün- und Erholungsanlagen, dem **Grünanlagengesetz**, geregelt. Nach diesem Gesetz muss die Benutzung schonend erfolgen. Radfahren ist „*nur auf den dafür besonders ausgewiesenen Flächen gestattet*“. Die Bezirke sind aber verpflichtet, „*Flächen für entsprechende Nutzungen in entsprechendem Umfang auszuweisen, soweit dies unter Berücksichtigung stadträumlicher und stadtgestalterischer Belange, unter Abwägung der unterschiedlichen Benutzungsansprüche sowie unter Einbeziehung des Gesundheits- und Umweltschutzes möglich ist.*“⁷⁰ Wege in Grünanlagen werden meist nicht beleuchtet und auch nicht von Schnee und Eis befreit, weil es in Grünanlagen weder eine Beleuchtungs-, noch eine Schneeräumpflicht gibt. Im Grünanlagengesetz heißt es dazu weiter: „*Die Benutzung der öffentlichen Grünanlagen ... geschieht auf eigene Gefahr.*“⁷¹ Das bedeutet für Radfahrer, dass die entsprechenden Wege im Winter zum Teil nicht benutzbar sind und sie auf andere Routen ausweichen müssen.

Ein weiteres relevantes Gesetz ist das **Berliner Naturschutzgesetz**, nach dem bei Vorhaben wie der „*Planung von ortsfesten baulichen Anlagen, Verkehrswegen (...) und ähnlichen Vorhaben*“ die „*natürlichen Landschaftsstrukturen*“ zu berücksichtigen sind. Die „*Zerschneidung und der Verbrauch von Landschaft*“ soll „*so gering wie möglich gehalten werden*“. Außerdem sollen geeignete Flächen zum Zweck der Erholung geschützt, gepflegt, gestaltet und zugänglich gemacht werden. „*Vor allem im siedlungsnahen Bereich sind ausreichend Flächen für die Erholung bereitzustellen. Zur Erholung (...) gehören auch natur- und landschaftsverträgliche sportliche Betätigungen in der freien Natur.*“⁷²

Zur Sicherstellung der Belange des Denkmalschutzes gibt es das **Denkmalschutzgesetz Berlin**. Gartendenkmale sind nach diesem Gesetz als Denkmale den Baudenkmalen, Denkmalbereichen und Bodendenkmalen gleichgestellt. Ein Gartendenkmal kann unter anderem eine Grünanlage sowie eine Garten- oder Parkanlage sein, deren „*Erhaltung wegen der geschichtlichen, künstlerischen, wissenschaftlichen oder städtebaulichen Bedeutung im Interesse der Allgemeinheit liegt. Zu einem Gartendenkmal gehören sein Zubehör und seine Ausstattung, soweit sie mit dem Gartendenkmal eine Einheit von Denkmalwert bildet.*“⁷³

⁷⁰ Grünanlagengesetz (GrünanlG), § 6 Abs. 2

⁷¹ Grünanlagengesetz (GrünanlG), § 5 Abs. 2

⁷² Berliner Naturschutzgesetz, § 2 Abs. 2

⁷³ Denkmalschutzgesetz Berlin, § 2 Abs. 2-4

4.2 Konflikte mit dem Naturschutz

Konflikte mit dem Naturschutz müssen ernst genommen werden, sie spielen aber in den Berliner Grünanlagen, vor allem in den Innenstadtbereichen, in Bezug auf das Radfahren keine übermäßig große Rolle. Die Grünanlagen in Berlin unterliegen überwiegend einem starken Nutzerdruck, sodass die zusätzlichen Belastungen durch Radverkehr nicht besonders ins Gewicht fallen.

Bei der Diskussion um Radverkehr in Grünanlagen von Berlin handelt es sich in den meisten Fällen darum, vorhandene Wege für den Radverkehr mit zu nutzen. Aus Gründen des Naturschutzes ist es sinnvoll, in Grünanlagen möglichst keine neuen Wege zu bauen, sondern vorhandene zu nutzen. In Ausnahmefällen kann es aber auch nötig sein, neue Wege anzulegen, um Lücken im Fahrradrouthenetz zu schließen. Dabei muss darauf geachtet werden, dass keine sensiblen Landschaftsräume zerschnitten werden. Außerdem gibt es natur- und artenschutzrechtliche Vorgaben, die zu beachten sind.⁷⁴ Ebenso wichtig ist es, gut zu prüfen, welche Befestigung gewählt wird.

In der ERA 95 heißt es dazu: Bei Wegen, die durch Grünanlagen verlaufen, „... *ist die Festlegung des Entwurfsstandards sowie des Belages ... jeweils mit den Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes abzustimmen.*“⁷⁵

SCHNEIDER sieht im Bereich Naturschutz verschiedene Probleme durch Radwege: Es kann zu Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und von Tierlebensräumen kommen, außerdem zu einer Überbauung von Biotopen und einer Versiegelung von Flächen. Diese Beeinträchtigungen können durch „*die Anlage, den Bau und den Betrieb eines Radweges*“ ausgelöst werden.⁷⁶

Das Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen Rheinland Pfalz hat verschiedene naturschutzrelevante Aspekte von Radwegen in der freien Landschaft untersucht.⁷⁷ Es stellt fest, dass eine Versiegelung von Radwegen für die Versickerung von Regenwasser kein großes Problem darstellt, da die Radwege in der Regel nur eine geringe Breite haben. Diese Meinung teilt H.Schaaf, da das Wasser der Natur rechts und links des Weges zugute kommt, wenn der Asphalt richtig aufgebracht wurde.⁷⁸ Allerdings bedeutet eine Versiegelung immer einen Verlust an Vegetation und belebtem Boden.⁷⁹

⁷⁴ vgl. BUND 2006

⁷⁵ ERA 95, S. 69

⁷⁶ vgl. SCHNEIDER 2008, S. 1

⁷⁷ vgl. LANDESAMT FÜR STRAßEN- UND VERKEHRSWESEN RHEINLAND PFALZ 2000, S. 1ff

⁷⁸ H. Schaaf, ehem technischer Leiter für den Tiergarten, im Gespräch am 7.11.2008.

⁷⁹ vgl. LANDESAMT FÜR STRAßEN- UND VERKEHRSWESEN RHEINLAND PFALZ 2000, S. 1

Wie groß dagegen die Beeinträchtigungen von Tieren sind, ist schwer einzuschätzen. Auf jeden Fall sind die am Boden lebenden Kleintiere betroffen. Aus tierökologischer Sicht können folgende Probleme auftreten:

- Lebensräume und Teillebensräume werden getrennt,
- die tägliche Mobilität der Tiere wird eingeschränkt,
- Kleintiere fallen leichter Beutegreifern zum Opfer oder werden überfahren.⁸⁰

Entscheidend für die Intensität der Beeinträchtigung ist die Breite des Weges, die Befestigungsart, die Lage des Weges in Bezug auf angrenzende Biotope und Tier-vorkommen und die Frequentierung des Weges durch Radfahrer und andere Nutzer.⁸¹

Diese Überlegungen sind vor allem für die Neuanlage von Wegen und sensible Gebiete relevant, wie sie in Berlin eher in den Außenbereichen vorkommen, wo sich auch die meisten Berliner Naturschutzgebiete befinden.⁸² Herr Schaaf hat für den Großen Tiergarten die Erfahrung gemacht, dass Radverkehr in Grünanlagen für Tiere in der Innenstadt kein großes Problem darstellt.⁸³

Ein Beispiel für die Neuanlage eines von Fußgängern und Radfahrern gemeinsam genutzten Weges in einem sensiblen Landschaftsraum ist der Weg zwischen den Karower Teichen und der Panke im Bezirk Pankow, der Teil des Radfernweges Berlin-Usedom ist. Dieser Weg wurde mit einer wassergebundenen Diabas-Schotterdecke befestigt, um ihn möglichst naturnah zu gestalten und trotzdem eine gute Befahrbarkeit für Radfahrer zu gewährleisten.⁸⁴

Weitere Planungen für Grünanlagen gibt es im Bereich Gleisdreieck und im Bezirk Tempelhof-Schöneberg auf ehemaligen Bahngleisen entlang der S-Bahn-Linie 2. Hier werden Wege von vornherein für eine gemeinsame Nutzung durch Fußgänger, Radfahrer und Inline-Skater geplant. Sie sollen 4 m breit und überwiegend asphaltiert werden.⁸⁵

Weitere Probleme, die durch Radfahrer in Grünanlagen auftreten können, entstehen, wenn Radfahrer über die Wiese fahren und dabei Spuren hinterlassen oder wenn Fahrräder an Bäume angelehnt werden. Die Wiesen erholen sich meist recht schnell wieder, vor allem, wenn es sich um ältere Wiesen handelt. Das Anlehnen

⁸⁰ vgl. LANDESAMT FÜR STRAßEN- UND VERKEHRSWESSEN RHEINLAND PFALZ 2000, S. 1f

⁸¹ vgl. LANDESAMT FÜR STRAßEN- UND VERKEHRSWESSEN RHEINLAND PFALZ 2000, S. 3

⁸² vgl. SENATSWERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG, September 2007, Innenseite Umschlag

⁸³ H. Schaaf, ehem. techn. Leiter für den Tiergarten, im Gespräch am 7.11.2008.

⁸⁴ vgl. Pressemitteilung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung vom 24.7.2007

⁸⁵ Stadtrat Schworck auf einer Informationsveranstaltung im Rathaus Schöneberg am 13.11.2008.

von Fahrrädern führt nur bei jungen Bäumen zu Schäden. Alte Bäume, wie die meisten im Großen Tiergarten, verkraften das im Allgemeinen problemlos.⁸⁶

4.3 Konflikte mit der Gartendenkmalpflege

Konflikte mit der Gartendenkmalpflege entstehen, wenn Radverkehr durch Grünanlagen geführt werden soll, die den Status eines Gartendenkmals haben. Dies ist in Berlin zum Beispiel beim Schlosspark Charlottenburg und dem Großen Tiergarten der Fall. Dabei gibt es aber auch Unterschiede. So untersteht der Schlosspark Charlottenburg seit 2000 der Stiftung Schlösser und Gärten⁸⁷, die große Probleme mit dem Radfahren in ihren Parks hat. Ihre Parkordnung beinhaltet ein generelles Radfahrverbot im Schlossgarten, das erst im März 2008 gelockert wurde.⁸⁸

Im Großen Tiergarten dagegen ist das Radfahren seit 1984 erlaubt. Hier gibt es Probleme mit der Gartendenkmalpflege, wenn Wege asphaltiert werden sollen.⁸⁹

Die Stiftung Preußischer Schlösser und Gärten übt seit 1995 die Funktion der unteren Denkmalschutzbehörde für ihr Eigentum aus. Das bedeutet, dass sie bei denkmalrechtlichen Erlaubnisverfahren, die die entsprechenden Gebäude- oder Gartendenkmale betreffen, einbezogen wird.⁹⁰ Bei der Frage nach einer Freigabe von Wegen zum Radfahren in den Berliner Gärten der Stiftung Schlösser und Gärten muss deshalb ein Konsens zwischen der Stiftung und dem entsprechenden Bezirk bzw. dem Senat gefunden werden.

In Grünanlagen, die zugleich Gartendenkmale sind, unterliegen Wegeführung, -breite und -befestigung denkmalpflegerischen Anforderungen, die meist bestimmte wassergebundene Wegedecken vorsehen. Diese sind für eine Benutzung durch Fußgänger ausgelegt. Das Radfahren auf diesen Wegen würde zu dauerhaften Schäden führen.⁹¹ Zum Teil wird auch versucht, die Originalsubstanz der Wege, die für Fußgänger gebaut wurden, so lange wie möglich zu erhalten.⁹²

Ein weiterer Konfliktpunkt ist das Ambiente eines Gartendenkmals, zu dem Radfahrer im Allgemeinen nicht passen. Sie verursachen im Park eine gewisse Unruhe. Das stört, wenn Leute sich in Ruhe ein Gartendenkmal anschauen wollen.⁹³ Um Be-

⁸⁶ H. Schaaf, ehem. techn. Leiter für den Tiergarten, im Gespräch am 7.11.2008.

⁸⁷ Telefonische Auskunft von H. Rohde, Gartendirektor bei der Stiftung Preußischer Schlösser und Gärten, am 11.12.2008.

⁸⁸ Aussagen von Herrn Rohde, Gartendirektor der Stiftung Preußischer Schlösser und Gärten, bei einer Begehung im Schlosspark Charlottenburg am 6.3.2008.

⁸⁹ Aussage von H. Schaaf, ehem. techn. Leiter für den Tiergarten, am 7.11.2008.

⁹⁰ STIFTUNG PREUßISCHER SCHLÖSSER UND GÄRTEN: Schlösser und Parks von Potsdam und Berlin, Internet

⁹¹ vgl. ABGEORDNETENHAUS VON BERLIN (2003): Drucksache 15/10 596; Antwort der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung auf eine kleine Anfrage von C. Gaebler

⁹² Aussage von S. Kieback, Landschaftsplanerin, im Gespräch am 8.10.2008.

⁹³ Aussage von H. Schaaf, ehem. techn. Leiter für den Tiergarten, am 7.11.2008.

suchen eine gefahrlose Besichtigung von denkmalgeschützten Außenbereichen zu ermöglichen, ist das Radfahren in den meisten Gartendenkmalen verboten.⁹⁴

4.4 Konflikte mit anderen Nutzern

Das am heftigsten diskutierte Problem beim Thema Radverkehr in Grünanlagen ist der Nutzungskonflikt zwischen Fußgängern und Radfahrern. Jahrzehntlang war in Berlin das Radfahren in Grünanlagen verboten (bis auf die Ausnahme Großer Tiergarten), doch seit ein paar Jahren werden sogar Fahrradrouten durch Grünanlagen geführt.

Unterschiedliche Meinungen zum Thema Radfahren in Grünanlagen gibt es selbst innerhalb der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung. In der Abteilung Freiraumplanung geht man davon aus, dass Radverkehr ein Verkehr ist und deshalb grundsätzlich nicht in Grünanlagen gehört. Radfahren ist demnach in Grünanlagen nur zur Erholungsnutzung erlaubt.⁹⁵ Das widerspricht allerdings der ebenfalls von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abteilung Verkehr, verfassten und vom Senat verabschiedeten Radverkehrsstrategie, die ausdrücklich Wege durch Grünanlagen im Streckenverlauf des Fahrradroutenhauptnetzes vorsieht.⁹⁶ Einig ist man sich jedoch darin, dass Fußgänger in Grünanlagen Vorrang vor dem Radverkehr haben.

Erholungsfunktion und die verkehrliche Nutzung von Grünanlagen stehen sich hier im offensichtlichen Widerspruch gegenüber. Sie bilden ein Spannungsfeld, das weitergehender Regelungen bedarf.

Die verschiedenen Studien zur gemeinsamen Nutzung von Grünanlagen kommen zu durchaus unterschiedlichen Bewertungen und Schlussfolgerungen, so etwa BRACHER, der ausführt, dass *„Radfahrer und Fußgänger nur noch nach sorgfältiger Abwägung auf gemeinsamen oder direkt nebeneinanderliegenden Flächen geführt“* werden sollen, da *„Fußgänger durch den modernen und schneller gewordenen Radverkehr zunehmend belastet werden.“*⁹⁷ BRACHER ist der Meinung, dass vielen Radfahrern die genaue rechtliche Situation nicht bewusst ist. So zeigen Radfahrer Fußgängern gegenüber oft *„zu wenig Respekt und (...) mangelnde Anpassungsbereitschaft an die auf gemeinsamen Wegen in aller Regel bevorrechtigten Fußgänger.“*⁹⁸ Andererseits treten Konflikte auf Wegen in Grünanlagen und an Ufern oft zeitlich be-

⁹⁴ Arbeitsbericht AG Wege 2004, S. 13

⁹⁵ Telefonische Aussage von Fr. Cloos, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Abteilung I E, Stadt- und Freiraumplanung, am 3.12.2008.

⁹⁶ vgl. ABGEORDNETENHAUS VON BERLIN 2004: Radverkehrsstrategie für Berlin, S. 6

⁹⁷ BRACHER 1996, S.17

⁹⁸ BRAEUER UND BRACHER 2006, S. 2

grenzt auf, wenn z. B. an Sonntagnachmittagen bei schönem Wetter besonders viele Spaziergänger unterwegs sind. Dort sind nach BRACHERS Meinung pauschale Verbote unsinnig, da das Problem nur an wenigen Tagen im Jahr auftritt.⁹⁹

In mehreren Untersuchungen wurde andererseits herausgefunden, dass die meisten Radfahrer sich gegenüber Fußgängern angemessen und rücksichtsvoll verhalten. Das niederländische Institut C.R.O.W. vertritt die Meinung, dass „*die Behinderung und Gefährdung bei der Mischung von Radfahrern und Fußgängern*“ nicht überschätzt werden sollte.¹⁰⁰ Die Stiftung bezieht sich dabei auf Untersuchungen von ELLINGHAUS UND STEINBRECHER. Diese haben herausgefunden, dass Radfahrer sich auf mit Fußgängern gemeinsam genutzten Wegen überwiegend angepasst verhalten. Bei einer hohen Fußgängerbelastung steigen viele Radfahrer ab. Ein weiteres Ergebnis ist, dass es nur eine geringe Zahl von Unfällen zwischen Radfahrern und Fußgängern gibt und es meist nicht zu schweren Verletzungen kommt.¹⁰¹

Eigene Beobachtungen, die ich im Schlosspark Charlottenburg, im Nelly-Sachs-Park in Schöneberg und im Alten Park in Tempelhof durchgeführt habe, bestätigen, dass das Miteinander von Fußgängern und Radfahrern in Parks gut funktioniert. In insgesamt sechs Stunden, in denen ich Wege beobachtet habe, kam es nicht zu Konflikten. Ab und zu sind Radfahrer Fußgängern ausgewichen und nur wenige Radfahrer fuhren unangemessen schnell.¹⁰²

Offensichtlich gibt es eine deutliche Differenz zwischen dem subjektiven Unsicherheitsgefühl von Fußgängern und der objektiven Gefährdung¹⁰³. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung stellt dazu folgendes fest: „*Die in der Öffentlichkeit stark diskutierte Gefährdung von Fußgängern durch Radfahrer lässt sich durch die Unfalldaten nicht belegen.*“¹⁰⁴

Dieses subjektive Gefährdungsgefühl ist allerdings ein ernstzunehmender Aspekt, denn wie bereits festgestellt, nutzen die meisten Besucher von Grünanlagen diese

⁹⁹ vgl. BRACHER 1997, S. 5

¹⁰⁰ C.R.O.W. 1994, S. 106

¹⁰¹ vgl. ELLINGHAUS UND STEINBRECHER, 1993. Da es wenig Material zur Problematik in Grünanlagen gibt, beziehe ich mich zum Teil auf Erfahrungen, die auf anderen von Fußgängern und Radfahrern gemeinsam genutzten Bereichen wie Fußgängerzonen gemacht wurden.

¹⁰² Die Beobachtungen fanden am 10.10.08 (Freitag) im Nelly-Sachs-Park, am 11.10.08 (Samstag) im Alten Park und am 12.10.08 (Sonntag) im Schlosspark Charlottenburg statt, jeweils über zwei Stunden am Nachmittag und bei schönem Wetter.

¹⁰³ Aussage von Herrn Schäfer vom Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier beim 6. Verkehrssicherheitsforum Berlin bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung am 26.6.2008.

¹⁰⁴ vgl. SENATSWERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG Internet

zur Erholung.¹⁰⁵ Das beinhaltet, dass die Besucher sich wohl fühlen wollen, was wiederum schwer ist, wenn sie sich durch Radfahrer verunsichert fühlen. Demgegenüber steht die objektiv geringe Gefährdung, da es in Grünanlagen kaum zu Unfällen kommt.¹⁰⁶

In den folgenden beiden Abschnitten beschäftige ich mich deswegen damit, wie viele Unfälle tatsächlich zwischen Fahrradfahrern und Fußgängern auftreten und wie es zu dem subjektiven Gefährdungsgefühl der Fußgänger kommt.

4.4.1 Unfälle in Grünanlagen

Statistiken über Unfälle in Grünanlagen gibt es nicht. Daten über Unfälle in Grünanlagen sind nur schwer zu bekommen, weil sie in der polizeilichen Unfallstatistik von Berlin der jeweils nächstgelegenen Straße zugeordnet werden. Wenn man Aussagen zu Unfällen in bestimmten Parkanlagen bekommen möchte, muss das jeweils extra recherchiert werden.

Allgemein kann man sagen, dass in weniger als 5% der statistisch erfassten Unfälle, die in den Jahren 2001 bis 2003 in Berlin von Radfahrern verursacht wurden, Fußgänger beteiligt waren. Es kam dabei kaum zu schweren Verletzungen.¹⁰⁷ Insgesamt sind Radfahrer in Berlin unterdurchschnittlich an Unfällen beteiligt.¹⁰⁸ In Berliner Parkanlagen ist keine besondere Unfallproblematik bekannt.¹⁰⁹

EGER UND RETZKO stellten bereits 1986 fest, dass der Anteil registrierter Unfälle zwischen Radfahrern und Fußgängern gering ist und dass jugendliche Radfahrer dabei überproportional stark beteiligt sind. Sie kommen insgesamt zu dem Ergebnis, dass es selten zu Unfällen zwischen Radfahrern und Fußgängern kommt und es im Falle eines Unfalls meist nur leichte Schäden gibt. Viele dieser Unfälle werden deshalb gar nicht gemeldet.¹¹⁰ ALRUTZ U.A. gehen nach Auswertung verschiedener Studien davon aus, dass die Dunkelziffer bei Unfällen zwischen Radfahrern und Fußgängern bei etwa 40 % für Unfälle mit Leichtverletzten und bei ca. 25 % für Unfälle mit

¹⁰⁵ vgl. Bürgerumfrage „Qualität und Nutzung öffentlicher Grünanlagen in Berlin“, 2000, und Bundesweite Internetbefragung zur Messung der Bürgerzufriedenheit mit den kommunalen Grünflächen, 2004 und 2007.

¹⁰⁶ vgl. Abschnitt 4.4.1 dieser Arbeit zu Unfällen

¹⁰⁷ vgl. SENATSWERK FÜR STADTENTWICKLUNG: Mehr Sicherheit für Radfahrer. Unfälle mit Radfahrereteiligung, Internet

¹⁰⁸ vgl. Bericht für die Sitzung des FahrRates am 4.9.2008, S. 4. Danach haben Radfahrer einen Modal-Split-Anteil von ca. 12 % aller Wege und sind zu 3,5 % an Unfällen beteiligt.

¹⁰⁹ Aussage von Frau Kühne von der Unfallkommission der Verkehrslenkung Berlin (VLB) beim 6. Verkehrssicherheitsforum Berlin bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung am 26.6.2008.

¹¹⁰ vgl. EGER UND RETZKO 1986, S. 47f

Schwerverletzten liegt.¹¹¹ Hierbei sind jedoch alle Unfälle zwischen diesen Personengruppen berücksichtigt. Unfälle in Grünanlagen machen dabei nur einen sehr geringen Anteil aus.

Für die Jahre 2006 bis 2008¹¹² habe ich vom Stab des Polizeipräsidenten die Unfalldaten für acht ausgewählte Parkanlagen bekommen¹¹³. Bei der Auswahl der Parks habe ich versucht, möglichst verschiedene Aspekte abzudecken. Die untersuchten Grünanlagen liegen über das Stadtgebiet verteilt in verschiedenen Bezirken. Sie sind sehr unterschiedlich groß und werden verschieden genutzt. Durch einige führen offizielle Fahrradrouten.

1. Der **Große Tiergarten** ist die größte Grünanlage Berlins. Hier ist das Radfahren seit über 20 Jahren erlaubt¹¹⁴ und er weist das größte Aufkommen an Radfahrern in Berliner Grünanlagen auf.¹¹⁵ Mehrere Fahrradrouten führen durch den Großen Tiergarten.¹¹⁶ Hier kam es im Untersuchungszeitraum zu einem einzigen Unfall zwischen einem Fußgänger und einem Radfahrer, bei dem der Radfahrer allerdings unter Alkoholeinfluss stand. Der Unfall passierte am 18.7.2007 am späten Abend auf der Löwenbrücke. Es gab keine Schwerverletzten, d. h. es war keine stationäre Behandlung nötig. Ansonsten gab es noch drei weitere Radfahrerunfälle: einen Alleinunfall, eine Kollision mit einem Hund und einen Unfall, bei dem zwei Radfahrer kollidiert sind.
2. Die **Hasenheide** liegt im Bezirk Neukölln und wird von der Tangentialroute 3 des Fahrradrouthenauptnetzes durchquert.¹¹⁷ In der Hasenheide ist das Radfahreraufkommen sehr viel geringer als im Tiergarten, aber trotzdem noch relativ hoch. Hier gab es im Untersuchungszeitraum nur einen Unfall, bei dem zwei Radfahrer zusammengestoßen sind. Dabei erlitt der Verursacher leichte Verletzungen.
3. Durch den **Volkspark Friedrichshain** führt ebenfalls die Tangentialroute 3 des Fahrradrouthenauptnetzes und er weist ein relativ hohes Radverkehrsaufkommen auf.¹¹⁸ Hier gab es einen Zusammenstoß zweier Radfahrer, die verbotswidrig im Park gefahren sind. Außerdem kam es zu einem Alleinunfall, bei dem ein Radfahrer gestürzt ist, als er einem Tier ausweichen musste.

¹¹¹ vgl. ALRUTZ, FECHTEL UND KRAUSE 1989, S. 42, sie beziehen sich v. a. auf SIEGENER UND LENHART (1986): Analyse von Unfalldunkelziffern. Bergisch Gladbach

¹¹² Für 2008 lagen nur die Zahlen für die ersten sieben Monate vor.

¹¹³ Alle Unfalldaten nach Auskunft von Fr. Bergmann, Mitarbeiterin im Stab des Polizeipräsidenten von Berlin, vom 14.10.2008.

¹¹⁴ H. Schaaf, ehem. techn. Leiter für den Tiergarten, am 7.11.2008.

¹¹⁵ nach Zählungen der Verkehrslenkung Berlin vom Mai 2006

¹¹⁶ vgl. beiliegende Karte: Ausbau des Fahrradrouthenetzes in Berlin

¹¹⁷ vgl. beiliegende Karte: Ausbau des Fahrradrouthenetzes in Berlin

¹¹⁸ vgl. beiliegende Karte: Ausbau des Fahrradrouthenetzes in Berlin

4. Durch den **Schlosspark Charlottenburg** führen entlang der Spree schon immer viele Radfahrer, obwohl das Radfahren bis zum Frühjahr 2008 verboten war¹¹⁹. Es handelt sich um eine wichtige Fahrradverbindung zwischen Spandau und Charlottenburg, die gleichzeitig Teil des Spreeradweges ist. Hier gab es keine Unfälle.
5. Der **Görlitzer Park** liegt in Kreuzberg und wird sehr stark genutzt. Es ist die Grünanlagen mit dem zweithöchsten Radfahreraufkommen in Berlin.¹²⁰ Das Fahrrad-routenhauptnetz führt durch den südöstlichen Teil des Parks.¹²¹ Hier gab es im Rahmen meiner Untersuchung im Jahr 2008 den schwersten Unfall zwischen einem Fußgänger und einem Radfahrer. Der Fußgänger wurde dabei schwer verletzt und der Radfahrer beging Fahrerflucht.¹²² Weitere Unfälle gab es hier nicht.
6. Der **Stadtpark Lichtenberg** ist ein kleinerer Park. Dort liegt direkt angrenzend ein Seniorenwohnheim. Hier gab es im Untersuchungszeitraum keine Unfälle.
7. Der **Nelly-Sachs-Park** im Norden Schönebergs hat einen 4 Meter breiten asphaltierten Weg, der von Fußgängern und Radfahrern gemeinsam benutzt wird. Der geplante Radfernweg Berlin - Leipzig führt durch den Park.¹²³ Hier gab es ebenfalls keine Unfälle.
8. Das **Paul- und Paula-Ufer** im Bezirk Lichtenberg hat einen gemeinsamen Fuß- und Radweg. Die Tangentialroute 4 des Fahrradrouthenauptnetzes führt hier entlang.¹²⁴ Hier ereignete sich nur ein Alleinunfall eines Radfahrers.

Es gab über die untersuchten drei Jahre in den acht Grünanlagen nur zwei gemeldete Unfälle zwischen Radfahrern und Fußgängern. Von diesen zwei Unfällen ist einer unter Alkoholeinfluss des Radfahrers passiert.

Man kann also sagen, dass die Gefahr, als Fußgänger in einer Grünanlage von einem Radfahrer verletzt zu werden, gering ist.

EGER UND RETZKO kamen im Rahmen ihrer Untersuchung für die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) zu dem Ergebnis, dass zwischen Fußgängern und Radfahrern nur sehr selten Konflikte in Form von Unfällen oder Berührungen passieren.¹²⁵

Konflikte zwischen Skatern, Radfahrern und Fußgängern auf gemeinsam benutzten Flächen sind auch nach Untersuchungen von ALRUTZ UND GÜNDEL selten. Selbst an *„Aufkommensschwerpunkten sind schwere Behinderungen oder kritische Situationen im Verhältnis zum Verkehrsaufkommen selten“*.¹²⁶

¹¹⁹ Aussage von Herrn Schmidt, Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf, am 30.10.2008.

¹²⁰ nach Zählungen der Verkehrslenkung Berlin vom Mai 2006

¹²¹ vgl. beiliegende Karte: Ausbau des Fahrradrouthenetzes in Berlin

¹²² Schwer verletzt bedeutet, dass die Person mindestens 24 Stunden stationär behandelt werden musste. Der Unfall passierte am 7.5.2008 um 23.30 Uhr auf dem Querweg zwischen Oppelner Str. und Falckensteinstraße.

¹²³ vgl. Pressemitteilung des Bezirksamtes Tempelhof-Schöneberg vom 16.03.2007.

¹²⁴ vgl. beiliegende Karte: Ausbau des Fahrradrouthenetzes in Berlin

¹²⁵ vgl. EGER UND RETZKO 1986, S. 37

¹²⁶ ALRUTZ UND GÜNDEL 2003, S. 10

Für Radfahrer ist das Befahren von Wegen in Grünanlagen sicherer als auf Straßenland zu fahren. So stellen EGER UND RETZKO fest, „...dass das Befahren gemeinsamer Geh- und Radwege für Radfahrer erheblich ungefährlicher ist als das Mitbenutzen einer Kraftfahrzeugstraße, ohne dass die Gefährdung für die Fußgänger durch das Vorhandensein der Radfahrer deutlich zunimmt.“¹²⁷ Sie stellen weiter fest, dass Unfälle zwischen Fußgängern und Radfahrern zum einen selten sind und zum anderen meist so geringe Unfallfolgen haben, dass die Unfälle nicht gemeldet werden.¹²⁸

Es ist allerdings davon auszugehen, dass es eine gewisse Dunkelziffer gibt. Das bestätigt auch die Arbeit von ALRUTZ U.A., die nach Auswertung verschiedener Untersuchungen feststellen, dass bei Radverkehrsunfällen mit einer besonders hohen Dunkelziffer gerechnet werden muss, vor allem wenn es um Alleinunfälle und um Unfälle zwischen Fußgängern und Radfahrern geht.¹²⁹ Es wird sich dann aber vor allem um Konflikte ohne Verletzte oder um leichte Verletzungen handeln.

4.4.2 Psychologische Aspekte

Es gibt bei der Problematik des Radverkehrs in Grünanlagen offensichtlich eine große Diskrepanz zwischen dem Gefühl der Unsicherheit vieler Fußgänger und der objektiven Gefährdung. Das zeigen sowohl Erfahrungen aus dem Unfallgeschehen¹³⁰ wie auch verschiedene Studien. Die im Folgenden genannten Ergebnisse verdeutlichen diesen Widerspruch.

ELLINGHAUS UND STEINBRECHER haben in einer Studie 1993 festgestellt, dass sich mehr als die Hälfte der Bevölkerung „durch Radfahrer mehr oder minder häufig belästigt oder gefährdet“ fühlt. Sie haben für ihre Untersuchung Befragungen und Beobachtungen in mehreren deutschen und europäischen Städten durchgeführt, unter anderem in verschiedenen Fußgängerzonen. Vor allem Fußgänger, die nicht gleichzeitig auch Radfahrer sind, fühlen sich gefährdet. Darüber hinaus fühlen ältere Menschen sich stärker durch Radfahrer belästigt als jüngere.¹³¹

¹²⁷ EGER UND RETZKO 1986, S. 48. Für Wege in Grünanlagen sind diese Aussagen sicher richtig, für gemeinsam genutzte Bürgersteige bezweifle ich diese allgemeine Aussage allerdings, weil hier eine deutliche Gefährdung an Ein- und Ausfahrten und Querstraßen durch Autofahrer besteht, die die Radfahrer auf Gehwegen oft nicht wahrnehmen.

¹²⁸ vgl. EGER UND RETZKO 1986, S.48

¹²⁹ vgl. ALRUTZ, FECHTEL UND KRAUSE, 1989, S. 37

¹³⁰ Aussagen von Herrn Schäfer vom Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier und Frau Kühne, VLB Unfallkommission Berlin, beim 6. Verkehrssicherheitsforum Berlin bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung am 26.6.2008.

¹³¹ vgl. ELLINGHAUS UND STEINBRECHER, 1993, S.166ff

Bereits 1986 haben EGER UND RETZKO herausgefunden, dass einerseits zwischen Fußgängern und Radfahrern nur selten Konflikte passieren, dass aber andererseits das subjektive Empfinden der Beteiligten dieses objektiv geringe Konfliktpotential nicht widerspiegelt. *„Stattdessen ist bei der Begegnungssituation Fußgänger/Radfahrer häufig ein Gefühl der Unsicherheit über das zu erwartende Verhalten des jeweils anderen festzustellen, ohne dass es direkt zu einer gefährlichen Situation kommt.“*¹³²

ELLINGHAUS UND STEINBRECHER stellen fest, dass Fußgänger es einerseits als negativ empfinden, wenn Radfahrer verbotenerweise in Fußgängerzonen Rad fahren. Dabei kommt es aber andererseits nur sehr selten zu Konflikten.¹³³ Sie kommen zu dem Ergebnis, dass das objektive Konfliktpotential niedriger ist als es häufig subjektiv empfunden wird.

BRACHER ist der Meinung, dass Fußgänger sensibel auf das Eindringen anderer Verkehrsteilnehmer in ihren Bereich reagieren. Deshalb schätzen sie Radverkehr als negativ und gefährlich ein, obwohl das objektiv nicht der Fall ist. Nach einer Eingewöhnungsphase stimmen die Fußgänger vermehrt der Zulassung von Radverkehr zu.¹³⁴

Bei einer repräsentativen Bürgerumfrage der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung im Jahr 2000 wurde nach Merkmalen gefragt, die die Bürger in den von ihnen genutzten Grünanlagen stören. Dabei wurden Radfahrer von den Berliner Befragten mit nur 2,3 % erst an neunter Stelle der störenden Aspekte genannt. Es gab jedoch Unterschiede nach Nutzergruppen. Nutzer mit Kindern nannten Radfahrer nur zu 1,4% als störend. Ältere Menschen ab 65 Jahre gaben dagegen zu 4,5 % an, dass sie sich durch Radfahrer gestört fühlen. Trotzdem halte ich diese Werte für gering. Hunde und Müll sind Probleme, die für die meisten Nutzer von Grünanlagen ein deutlich größeres Problem darstellen als das Radfahren.¹³⁵

2004 kommt die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung in den Berliner Ergebnissen der bundesweiten Internetbefragung zu Grünflächen sogar zu folgendem Ergebnis: *„Das Radfahren auf ausgewiesenen Wegen wird vom überwiegenden Teil der Befragten begrüßt bzw. nicht als störend empfunden.“*¹³⁶ 54 % der Teilnehmer haben geantwortet, dass sie Radfahren auf ausgewiesenen Wegen begrüßen, und 26 % gaben an, dass sie sich dadurch nicht gestört fühlen. Die Senatsverwaltung für

¹³² EGER UND RETZKO 1986, S. 37

¹³³ vgl. ELLINGHAUS UND STEINBRECHER 1993, S. 188

¹³⁴ vgl. BRACHER 1997, S. 12

¹³⁵ vgl. Bürgerumfrage „Qualität und Nutzung öffentlicher Grünanlagen in Berlin“, 2000, S. 33

¹³⁶ vgl. SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG (o. J.): Bundesweite Internetbefragung zur Messung der Bürgerzufriedenheit mit den kommunalen Grünflächen 2004. Berliner Ergebnisse, S. 15

Stadtentwicklung geht deshalb davon aus, dass sich ihre „*bisherige Strategie zur weitgehenden Vermeidung von Nutzungskonflikten durch Ausweisung geeigneter Wege für das Radfahren*“ bewährt hat.¹³⁷

Zu ähnlichen Ergebnissen sind SCHÄFER-BREDE U.A. bereits 1986 gekommen. Sie stellten fest, dass sich das Miteinander von Fußgängern und Radfahrern in städtischen Parks auf gleichen Wegen meist von alleine regelt, „*besser als gemeinhin angenommen*“.¹³⁸

Zum Teil handelt es sich auch um ein Problem zwischen verschiedenen Generationen. Mehrere Studien kommen zu dem Ergebnis, dass vor allem jugendliche Radfahrer schnell und weniger umsichtig fahren. Ältere Menschen haben eher Angst und fühlen sich durch Radfahrer stärker verunsichert als jüngere, wie ELLINGHAUS UND STEINBRECHER 1993 herausgefunden haben.¹³⁹

Auch EGER UND RETZKO halten das Verhalten von Jugendlichen für problematisch, die zu wenig Rücksicht auf Fußgänger nehmen und deren „*Schutzzonen*“ verletzen. Außerdem gehen sie davon aus, dass ältere Menschen bei Begegnungen mit Radfahrern eher verunsichert werden, weil sie „*komplexe Verkehrssituationen*“ nicht so schnell erfassen.¹⁴⁰

Wie sehr Fußgänger sich in einer Begegnungssituation mit Radfahrern unbehaglich oder gestört fühlen, ist individuell verschieden. Es hängt davon ab, welche Distanz zu anderen Verkehrsteilnehmern sie als notwendig empfinden.¹⁴¹ Außerdem kommt es darauf an, auf welche Weise Radfahrer sich nähern und vorbeifahren.

So macht es für Fußgänger einen Unterschied, ob ein Radfahrer von hinten kommt oder von vorne, wo er vom Fußgänger gesehen wird. Von hinten kommende Radfahrer werden von Fußgängern oft nicht wahrgenommen, weil sie zu leise sind. Manche Fußgänger fühlen sich gestört, wenn der Radfahrer klingelt, „*andere beschweren sich, wenn nicht geklingelt wird.*“¹⁴² Auch BRACHER ist der Meinung, dass Konflikte meist beim Überholen entstehen und seltener, wenn der Radfahrer entgegenkommt. Außerdem erschrecken Spaziergänger sich oft, wenn Radfahrer unangekündigt überholen.¹⁴³

¹³⁷ vgl. SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG (O. J.): Bundesweite Internetbefragung zur Messung der Bürgerzufriedenheit mit den kommunalen Grünflächen 2004. Berliner Ergebnisse, S. 15f

¹³⁸ vgl. SCHÄFER-BREDE U. A. 1986, S.57

¹³⁹ vgl. ELLINGHAUS UND STEINBRECHER, 1993, S.166ff

¹⁴⁰ vgl. EGER UND RETZKO 1986, S. 37

¹⁴¹ vgl. EGER UND RETZKO 1986, S. 40

¹⁴² VGL. BRACHER 1997, S.17

¹⁴³ vgl. BRACHER 1997, S.18

Unterschiedliche Meinungen gibt es zu der Frage, wie die Situation sich entwickelt, wenn der Radverkehrsanteil steigt.

ALRUTZ U.A. stellen fest, dass Klagen über undiszipliniertes und gefährdendes Verhalten von Radfahrern zunehmen, wenn der Radverkehrsanteil steigt. Leichtsinniges und unangepasstes Verhalten von Radfahrern beeinträchtigt „*oft das subjektive Sicherheitsempfinden der Fußgänger (insbesondere älterer Menschen)*“¹⁴⁴ Meist sind es allerdings nur einzelne Radfahrer die ein unangemessenes Verhalten an den Tag legen und rowdyhaft fahren. Diese fallen dann aber umso mehr auf. Dieses Verhalten führt jedoch nicht verstärkt zu Unfällen mit Fußgängern.¹⁴⁵

Die Mehrzahl der Autoren geht allerdings eher davon aus, dass die Situation sich entspannt, wenn der Radverkehrsanteil zunimmt und Radfahrer verstärkt zum Erscheinungsbild der Stadt bzw. der Grünanlage dazugehören.

BAIER stellt 1987 für Darmstadt fest, dass es dort in der Fußgängerzone über sieben Jahre Radfahrerlaubnis fast keine Unfälle mit schweren Folgen zwischen Fußgängern und Radfahrern gegeben hat. In der Regel ist eine Kollision für den Radfahrer schmerzhafter als für den Fußgänger. Die Fußgänger lassen sich von den Radfahrern oft nicht stören. Auch wenn die Radfahrer nicht mit der geforderten Schrittgeschwindigkeit fahren, halten die meisten eine angemessene Geschwindigkeit ein, achten den Vorrang der Fußgänger, bremsen ggf. ab und klingeln selten. Es gibt trotzdem gelegentlich Beschwerden über „*rüpelhafte Radfahrer*“ und hin und wieder fühlen sich Senioren und Eltern von Kleinkindern gefährdet. Nach den insgesamt guten Erfahrungen in der Fußgängerzone wurden in Darmstadt einige Wege in Grünanlagen für Radfahrer freigegeben.¹⁴⁶

Wenn sich der Radverkehrsanteil erhöht und Radfahrer stärker zum Stadtbild dazu gehören, kann man davon ausgehen, dass Fußgänger sich an das Vorhandensein von Radfahrern gewöhnen und das Miteinander selbstverständlicher wird.¹⁴⁷ Es kann aber auch zu einer Verdrängung bestimmter Nutzergruppen in Grünanlagen kommen, je mehr diese von Radfahrern, Hundehaltern und Joggern dominiert werden.¹⁴⁸

H. Schaaf, der langjährige Erfahrungen mit dem Großen Tiergarten hat, in dem das Radfahren schon lange erlaubt ist, hält es für sehr wichtig, dass alle Nutzergruppen aufeinander Rücksicht nehmen. Seiner Meinung nach kann man technisch nur wenig Einfluss darauf nehmen, dass Radfahrer vorsichtig fahren. Das Miteinander von

¹⁴⁴ vgl. ALRUTZ, FECHTEL UND KRAUSE 1989, S. 37f

¹⁴⁵ vgl. ALRUTZ, FECHTEL UND KRAUSE 1989, S. 37f und S. 42

¹⁴⁶ vgl. BAIER 1987, S. 15

¹⁴⁷ vgl. WACKER UND WINKELMANN 1992, S.4

¹⁴⁸ Aussage von H. Nabrowsky, Leiter des Amtes für Naturschutz Lichtenberg, im Gespräch am 15.10.2008.

Fußgängern und Radfahrern funktioniert im Großen Tiergarten schon lange ziemlich gut. Es kommt aber trotzdem immer wieder zu Konflikten, bei denen Leute sich gegenseitig beschimpfen, aber nur selten zu Unfällen.¹⁴⁹

EGER UND RETZKO stellen fest, dass auf von Radfahrern und Fußgängern gemeinsam genutzten Verkehrsflächen eine Bereitschaft zur Toleranz vorhanden sein muss, um Konflikte und Unfälle weitgehend zu vermeiden.¹⁵⁰ Diese gilt es durch eine angemessene Gestaltung der gemeinsamen Verkehrsflächen sowie eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit zu fördern.

Zusammenfassung

Bei der Führung von Radverkehr durch Grünanlagen kommt es durch die verschiedenen sich überlagernden Nutzungen zu Konflikten. In der Stadt stellen Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern das größte Problem dar. Konflikte mit dem Naturschutz spielen nur eine untergeordnete Rolle, da die meisten städtischen Grünanlagen sowieso einem großen Nutzerdruck ausgesetzt sind und darüber hinaus nur selten neue Wege angelegt werden. Im Bereich der Gartendenkmalpflege gibt es vor allem das Problem des Wegebelauges. Aus denkmalpflegerischer Sicht werden wassergebundene Decken bevorzugt, aus Sicht des Radverkehrs dagegen Asphalt. In denkmalpflegerisch sensiblen Bereichen stellt sich grundsätzlich die Frage nach einer Radfahrerlaubnis.

Zusammenfassend kann man sagen, dass es viele Beispiele dafür gibt, dass die gemeinsame Benutzung von Wegen durch Fußgänger und Radfahrer gut funktioniert und es nur selten zu Konflikten kommt. Trotzdem gibt es auch Fußgänger, vor allem ältere, die ein Gefühl der Unsicherheit bis hin zu Angst haben, wenn Radfahrer auf den gleichen Wegen wie sie unterwegs sind. Obwohl sich die meisten Radfahrer angemessen verhalten, gibt es immer auch einzelne, die Fußgänger durch ihr Verhalten ängstigen oder sogar gefährden. Es kommt aber insgesamt nur äußerst selten zu Unfällen in Grünanlagen, wobei man mit einer Dunkelziffer rechnen muss.

Um die Konflikte und das Unsicherheitsgefühl der Fußgänger gering zu halten, ist es wichtig, dass man die Führung von Radverkehr durch Grünanlagen gut überlegt und die Wege angemessen gestaltet. Dies wird im folgenden Kapitel diskutiert.

¹⁴⁹ Aussage von H. Schaaf, ehem. techn. Leiter für den Tiergarten, am 7.11.2008.

¹⁵⁰ vgl. EGER UND RETZKO 1986, S. 41

5. Lösungsmöglichkeiten zur Gestaltung von Radwegen in Grünanlagen

Aus den vorangegangenen Kapiteln ist ersichtlich, dass es sinnvoll ist, Radverkehr durch bestimmte Grünanlagen zu führen und dafür Wege freizugeben. Dabei kommt es trotz geringer objektiver Gefährdung zwischen den verschiedenen Nutzergruppen zu Konflikten (siehe Kapitel 4).

In diesem Kapitel greife ich die aufgezeigten Konflikte auf und suche nach gangbaren Lösungen, um diese möglichst zu vermeiden. Wie können Wege in Grünanlagen so gestaltet werden, dass es nicht zu Konflikten kommt bzw. Fußgänger und Radfahrer zu konfliktvermeidendem Verhalten bewegt werden? Welche Wegeführung und -gestaltung bietet einen guten Kompromiss, um den Ansprüchen sowohl von Fußgängern als auch von Radfahrern gerecht zu werden?

Um Konflikte zu vermeiden, sollte die Umsetzung von Radverkehrsverbindungen in Grünanlagen gut überlegt werden. Dabei gibt es verschiedene Möglichkeiten der Gestaltung. Die Beschaffenheit der Wege hat großen Einfluss auf das Verhalten von Radfahrern, vor allem auf ihre Geschwindigkeit. Wichtig ist die Breite der Wege und die Befestigung, aber auch ob es sich um eine getrennte oder gemeinsame Wegeführung für verschiedene Nutzer handelt. Weitere Aspekte sind die Beschilderung und eventuelle Bodenmarkierungen.

Bei der Betrachtung der Wege durch Grünanlagen muss auch ihre Bedeutung im Fahrradrouthenetz beachtet werden. Wege im Zuge des Fahrradrouthenauptnetzes, auf dem viele Alltagsradfahrer und angepasste Radfahrer, die viele Wege mit dem Rad erledigen, unterwegs sind, sollten einen besseren Ausbaustandard ausweisen als Wege, auf denen vor allem Erholungsradfahrer fahren.

In den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen von 1995 (ERA 95) werden verschiedene Möglichkeiten der Ausgestaltung von Wegen für die gemeinsame Nutzung durch Radfahrer und Fußgänger in Grünanlagen genannt. *„Je nach der Bedeutung innerhalb eines Radverkehrsnetzes ergeben sich unterschiedliche Anforderungen bezüglich der Bemessung der Trassierungselemente, der Trennung vom Fußgängerverkehr und der ergänzenden Ausstattung des Weges (z. B. Wegweisung, Beleuchtung)“*¹⁵¹ Die verschiedenen Möglichkeiten der Gestaltung stelle ich im Folgenden vor.

Die Abbildungen zu den folgenden Abschnitten befinden sich auf den Seiten 49 bis 51.

¹⁵¹ ERA 95, S. 69

5.1 Gemeinsame und getrennte Wegeführung

Grundsätzlich gibt es die Möglichkeit der gemeinsamen und der getrennten Wegeführung für Fußgänger und Radfahrer. Bei der gemeinsamen Wegeführung teilen Fußgänger und Radfahrer sich den gleichen Weg.

Bei einer getrennten Wegeführung gibt es entweder zwei völlig getrennte Wege, einen für Radfahrer und einen für Fußgänger, oder der Weg wird durch eine Bodenmarkierung oder unterschiedliche Untergründe sowie eine entsprechende Beschilderung in je einen Bereich für Fußgänger und einen für Radfahrer aufgeteilt.

Es gibt auch die Möglichkeit, Wege durch Grünanlagen als „gemeinsamer Geh- und Radweg“ auszuweisen. Dabei handelt es sich um eine Mischnutzung durch Fußgänger und Radfahrer, bei der eine Benutzungspflicht für Radfahrer besteht. Die Radfahrer müssen aber auf Fußgänger Rücksicht nehmen.¹⁵²

Im Zuge von Hauptverbindungen des Radverkehrs wird in der ERA 95 eine Trennung von Fuß- und Radverkehr empfohlen, vor allem in „... *Grünanlagen mit hohem Aufenthaltswert (z. B. Parkanlagen) und bei – auch zeitlich befristet – starkem Fußgänger- oder Radverkehr...*“¹⁵³ Vorgeschlagen wird zum Beispiel die Trennung durch einen Grünstreifen.(Abb. 12) Bei einer nachträglichen Freigabe „... *von Teilen sehr breiter Gehwege für Radfahrer kann die Flächenaufteilung durch einen Trennstrich (durchgezogener Schmalstrich) sowie Radfahrerpiktogramme verdeutlicht werden.*“(Abb. 10 und 11)¹⁵⁴ Diese Meinung ist jedoch umstritten, da die Aufteilung des Weges in getrennte Bereiche für Fußgänger und Radfahrer normalerweise nicht funktioniert und es dadurch eher zu Konflikten kommt. EINEM kommt in seiner Untersuchung zu Verkehrsregeln für den Radverkehr zu dem Ergebnis, dass eine „*bauliche oder optische Trennung eines Fußgänger- und eines Radfahrerbereichs*“ nicht gut ist und in der ERA nicht empfohlen werden sollte, „*da dies Radfahrer dazu verleiten könnte in diesem Bereich auf ihr vermeintliches Wegerecht zu pochen*“.¹⁵⁵ GÄLZER stellt fest, dass sich eine „*an sich sinnvolle Parallelführung mit einer Trennung durch einen Rasen- oder Gehölzstreifen*“ genauso wenig bewährt hat „*wie die optische Trennung mit einer Farbmarkierung, weil sich weder Radfahrer noch Fußgänger daran halten.*“ Er kommt zu dem Schluss, dass sich die Führung von Fußgängern und Radfahrern auf derselben Wegefläche bewährt hat. Das setzt eine entsprechende Breite voraus, er schlägt dafür eine Breite von mindestens 4,20 m

¹⁵² ERA 95, S. 91

¹⁵³ ERA 95, S. 69

¹⁵⁴ ERA 95, S. 70

¹⁵⁵ EINEM 2006, S. 110. Diese Aussage bezieht sich zwar auf Fußgängerzonen, ist aber auf Grünanlagen übertragbar, da die Situation der gemeinsamen Wegebenutzung von Fußgängern und Radfahrern vergleichbar ist.

vor.¹⁵⁶ Eigene Beobachtungen bestätigen die Ansichten von EINEM und GÄLZER, dass eine optische Trennung der Wege von vielen Nutzern nicht beachtet wird. Problematisch wird es vor allem, wenn die Trennung vom Fußgänger nicht wahrgenommen wird, der Radfahrer aber erwartet, dass die Fußgänger seinen Bereich meiden und entsprechend fährt. Radfahrer werden leicht dazu verleitet schnell zu fahren, wenn sie der Meinung sind, dass es sich um *ihren* Weg handelt, auf dem Fußgänger nichts zu suchen haben. Viele Fußgänger nehmen aber die Trennung des Weges gar nicht wahr oder haben die entsprechenden Schilder nicht gesehen.

Bei einer gemeinsamen Wegeführung müssen dagegen alle damit rechnen, dass auch andere Nutzer auf diesem Weg unterwegs sind. Radfahrern ist eher klar, dass sie jederzeit auf dem gesamten Weg mit Fußgängern rechnen müssen und deshalb nicht so schnell fahren können. Diese Erfahrungen hat auch H. Nabrowsky, Amtsleiter im Bezirk Lichtenberg, gemacht. Dort wird keine Trennung der Wege vorgenommen, damit Radfahrer ständig damit rechnen müssen, dass Fußgänger und andere Nutzergruppen kommen, die gleichrangig sind. *„Wenn ich eine Markierung vornehme, impliziere ich: ‘Das ist meine Strecke und da kann ich kräftig in die Pedale treten.’ Das geht nicht.“*¹⁵⁷

Das niederländische Institut C.R.O.W. sieht darüber hinaus bei der Mischung von Radfahrern und Fußgängern auf gemeinsamen Wegen den Vorteil, dass beide eine maximale Bewegungsfreiheit in seitliche Richtung haben.¹⁵⁸

5.2 Breite der Wege

Die Breite der Wege hat Einfluss auf mögliche Konflikte mit anderen Nutzern, aber auch auf den Naturschutz und das Erscheinungsbild der Grünanlage. Sie ist einerseits abhängig von der Art und der Anzahl der Nutzer und hat andererseits aber auch Einfluss auf das Verhalten der Nutzer.

Bei der Frage nach der Wegebreite gibt es verschiedene mögliche Vorgehensweisen. Die Fragestellung ist davon abhängig, ob es darum geht, vorhandene Wege zum Radfahren freizugeben oder neue Wege anzulegen, auf denen das Radfahren erlaubt sein soll. Außerdem kommt es darauf an, ob eine gemeinsame oder getrennte Wegeführung von Radfahrern und Fußgängern und eine Mitbenutzung durch Inline-Skater vorgesehen ist. Wichtig ist auch die Fußgängerdichte und das Radver-

¹⁵⁶ GÄLZER 2001, S. 185

¹⁵⁷ H. Nabrowsky, Bezirksamt Lichtenberg, im Gespräch am 15.10.2008.

¹⁵⁸ vgl. C.R.O.W. INSTITUT FÜR NORMUNG UND FORSCHUNG IM ERD-, WASSER- UND STRAßENBAU UND IN DER VERKEHRSTECHNIK 1994, S. 106

kehr- und ggf. Skateraufkommen sowie eine eventuelle Einbindung des Weges ins Fahrradrouthenetz.¹⁵⁹

Bei vorhandenen Wegen stellt sich die Frage, ob sie breit genug sind, um eine Mitbenutzung durch Radfahrer zuzulassen.

Bei einer Neuanlage von Wegen muss geprüft werden, mit welchem Nutzeraufkommen zu rechnen ist und ob es Naturschutz- oder denkmalpflegerische Belange gibt, die Einfluss auf die mögliche Breite des Weges haben.

In der ERA 95 wird für baulich vom Gehweg getrennte Radwege von einer Regelbreite von 3,00 bis 4,00 m ausgegangen. Bei direkt nebeneinander liegenden Wegen für Fußgänger und Radfahrer wird eine gemeinsame Breite von 5,00 bis 6,00 m angesetzt. Bei einem gemeinsamen Geh- und Radweg, der nach ERA 95 auf Hauptverbindungen des Radverkehrs nur bei geringem Fußgängeraufkommen infrage kommt, wird eine Regelbreite von 3,00 bis 4,00 m vorgesehen. Die Mindestbreite hierfür liegt bei 2,50 m.¹⁶⁰ Um den Eingriff in die Natur möglichst gering zu halten und um auch weitläufige Erholungsgebiete für den Radverkehr zu öffnen, ist es laut ERA 95 auch möglich, schmale Wege für Radfahrer freizugeben, die nur einen geringen Standard befestigter Wege aufweisen. Solche Wege sollten als Gehweg (Zeichen 239 StVO¹⁶¹) mit dem Zusatzschild „Radfahrer (Sinnbild) frei“ gekennzeichnet werden, um den Vorrang der Fußgänger deutlich zu machen.¹⁶² (Abb. 17)

EGER UND RETZKO stellen in ihrer Untersuchung von 1986 in verschiedenen Städten fest, dass für gemeinsame Wege in Grünanlagen je nach örtlichen Gegebenheiten und dem Verkehrsaufkommen Breiten von 2,50 bis 3,50 m genannt werden. Eine größere Breite als 3,50 m scheint ihnen problematisch. Erstens halten sie die Eingriffe in die Grünanlage für zu groß und zweitens haben sie Angst, dass Radfahrer dann in Gruppen nebeneinander fahren.¹⁶³

Die niederländische Stiftung C.R.O.W. geht dagegen davon aus, dass die Wege so breit sein sollen, dass Fußgänger und Radfahrer bequem auch zu mehreren nebeneinander unterwegs sein können und ein Überholen möglich ist. Sie fordern deshalb eine Mindestbreite von 3,00 - 4,00 m für gemeinsam genutzte Wege. Die Autoren gehen davon aus, dass für Freizeitradwege keine geringeren Breiten angesetzt werden dürfen als für Alltagsradwege. Sie stellen fest, dass sich beim Fahren mit mäßiger Geschwindigkeit ein mögliches Schlingern eher verstärkt und dass Wege „auch für Behindertenfahrzeuge bis zu einer Breite von 1,00 m“ zugänglich sein müssen.¹⁶⁴

¹⁵⁹ vgl. FUSS E.V. 2005: Empfehlungen: Spazierwege und Fahrradnutzung

¹⁶⁰ vgl. ERA 95, S.70

¹⁶¹ Straßenverkehrsordnung

¹⁶² ERA 95, S. 69

¹⁶³ vgl. EGER UND RETZKO 1986, S. 46

¹⁶⁴ vgl. C.R.O.W. 1994, S. 85

In seinen Empfehlungen zu Spazierwegen und Fahrradnutzung schlägt der Fachverband Fußverkehr Deutschland (FUSS e.V.) Mindestbreiten für gemeinsam genutzte Wege vor, die sich an den Vorgaben in den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen orientieren.¹⁶⁵ Bei einer geringen Fußgängerdichte von bis zu 40 Fußgängern/Stunde und einem geringen bis mittleren Radverkehrsaufkommen von 20 bis 30 Radfahrern/Stunde ist eine gemeinsame Nutzung bei einer Mindestbreite von 2,50 m vertretbar. Bei 40 bis 60 Fußgängern und 20 bis 30 Radfahrern pro Spitzenstunde sollten Radfahrer mindestens 2,40 m und Fußgänger 2,00 bis 2,50 m zur Verfügung haben, das ergibt eine Gesamtbreite von mindestens 4,40 m. Trotz getrennter Bereiche für Fußgänger und Radfahrer schlägt FUSS E.V. vor, dass die Fußgänger überall Vorrang haben, um zu vermeiden, dass Radfahrer rücksichtslos fahren. Bei einer hohen Fußgängerdichte von mehr als 100 Fußgängern in der Spitzenstunde und einem mittleren bis hohen Radfahreraufkommen von mehr als 40 Radfahrern pro Stunde wird die Einrichtung eines deutlich getrennten Sonderweges für Radfahrer für angemessen gehalten.¹⁶⁶

In Berlin gibt es sehr unterschiedlich breite Wege, die für eine gemeinsame Nutzung durch Fußgänger und Radfahrer freigegeben sind. Zählungen über Fußgänger- und Radverkehrsmengen liegen diesen Freigaben jedoch nicht zugrunde. Es ist schwierig, grundsätzliche Festlegungen über die benötigte Breite zu machen. Wichtig ist, die jeweiligen örtlichen Gegebenheiten zu untersuchen und auch die Bedeutung des Weges für den Fuß- und den Radverkehr zu prüfen. Letztendlich ist die Freigabe eines Weges für die Mitbenutzung durch Radfahrer immer ein Abwägungsprozess.

Im Großen Tiergarten wurden 1984 alle Wege zum Radfahren freigegeben, die breiter als 2 m waren.¹⁶⁷ In Tempelhof-Schöneberg dagegen wurde 2005 eine Mindestbreite von 3 m angesetzt, um Wege freizugeben.¹⁶⁸

SCHÄFER-BREDE U.A. gehen davon aus, dass Radfahrprobleme in städtischen Parks selten eine Frage des Querprofils sind, da es immer ein paar Wege gibt, die breit genug sind. Daneben gibt es stille Pfade mit Baumwurzeln, wo Fußgänger ungestört spazieren gehen können.¹⁶⁹

Bei einem Neubau von Wegen, wie er bei der Neuanlage von Grünanlagen vorkommt, sieht die Situation etwas anders aus. Hier sollte man beachten, welche Nutzer in welcher Größenordnung zu erwarten sind und die Breite des Weges entsprechend festlegen. Einschränkungen gibt es unter Umständen durch Belange des Na-

¹⁶⁵ Die Vorgaben in den Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen beziehen sich auf die Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr und sind nur bedingt auf Grünanlagen übertragbar.

¹⁶⁶ vgl. FUSS E.V. 2005: Empfehlungen: Spazierwege und Fahrradnutzung

¹⁶⁷ Aussage von Herrn Schaaf, ehem. technischer Leiter für den Tiergarten, am 7.11.2008.

¹⁶⁸ Aussage von Herrn Teuber, Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg, am 6.10.2008.

¹⁶⁹ vgl. SCHÄFER-BREDE U.A. 1986, S. 57

turschutzes oder des Landschaftsbildes. Bei der Neuplanung von Wegen in einem neuen Grünzug zwischen Gleisdreieck und Südkreuz ist eine Wegebreite von 4 m vorgesehen. Dieser Weg wird für die Benutzung durch Fußgänger, Radfahrer und Inline-Skater gebaut.¹⁷⁰ Die gleiche Wegebreite von 4 m wurde auch für den gemeinsamen Fuß- und Radweg im Nelly-Sachs-Park in Schöneberg gewählt, der 2007 neu gestaltet wurde (Abb. 14).¹⁷¹

In sensiblen Naturschutzbereichen spielt die Breite des Weges vor allem aus tierökologischer Sicht eine Rolle. Eine geringere Breite des Weges vermindert den Verlust an Lebensraum und macht es Kleintieren einfacher, den Weg zu überwinden. Das Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen Rheinland-Pfalz geht in seiner Analyse zu Radwegen in freier Landschaft von einer vertretbaren Breite von 2,20 bis 2,30 m für sensible Bereiche aus. Die minimal vertretbare Breite liegt in besonders sensiblen Bereichen demnach bei 2,00 m.¹⁷²

5.3 Befestigung der Wege

Es gibt verschiedene Möglichkeiten Wege in Grünanlagen zu befestigen. Die wichtigsten Befestigungsarten sind Asphalt, Beton, Platten, Klinker und wassergebundene Wegedecken.¹⁷³

Für welche Lösung man sich entscheidet, hängt unter anderem von der Intensität und Art der Nutzung, von der Lage des Weges und von den finanziellen Möglichkeiten ab. Sowohl bei der Anlage als auch bei der Pflege und Unterhaltung der Wege fallen unterschiedliche Kosten an. Vor allem die Kosten für die nötige Unterhaltung werden oft nicht angemessen berücksichtigt. Je nach Grünanlage können auch Naturschutzaspekte und die Gartendenkmalpflege eine wichtige Rolle spielen. Durch die Befestigung der Wege kann man aber auch die Geschwindigkeit von Radfahrern beeinflussen. Auf einem asphaltierten Weg fährt es sich mit dem Fahrrad leichter als auf einer wassergebundenen Decke und deshalb ist die Geschwindigkeit von Radfahrern auf Asphaltdecken im Allgemeinen deutlich höher als z. B. auf wassergebundenen Decken. Für einen Radweg ist es wichtig, dass die Oberfläche des Belages auch bei Nässe griffig ist.¹⁷⁴

¹⁷⁰ Stadtrat Schworck auf einer Informationsveranstaltung im Rathaus Schöneberg am 13.11.2008.

¹⁷¹ Pressemitteilung des Bezirksamts Tempelhof-Schöneberg vom 16.3.2007.

¹⁷² vgl. LANDESAMT FÜR STRAßEN- UND VERKEHRSWESEN RHEINLAND-PFALZ, S.6

¹⁷³ vgl. C.R.O.W. INSTITUT FÜR NORMUNG UND FORSCHUNG IM ERD-, WASSER- UND STRAßENBAU UND IN DER VERKEHRSTECHNIK - Niederlande 1994, S. 137

¹⁷⁴ vgl. ERA 95, S. 85

Asphalt:

Asphaltdecken, auch bituminöse Decken genannt, werden von allen Autoren als der Wegebelaag angesehen, der Radfahrern den besten Komfort bietet (Abb. 2). Laut ERA 95 sind Asphaltdecken anderen Befestigungsarten vorzuziehen, um einen optimalen Fahrkomfort für Radfahrer zu erreichen. Allerdings ist die Qualität der baulichen Ausführung wichtig für den Fahrkomfort und die Verkehrssicherheit. Dies darf bei Radwegen nicht vernachlässigt werden¹⁷⁵ Auch das niederländische Planungsbüro C.R.O.W. hält Asphalt für das ideale Befestigungsmaterial für Radverkehrsverbindungen. Asphalt hat einen geringen Rollwiderstand¹⁷⁶ und es kommt nicht so schnell zu Unebenheiten wie z. B. bei einem Plattenweg. Auch sie betonen die Notwendigkeit, dass der Unterbau gut gemacht wird.¹⁷⁷

Asphalt ist preiswerter in der Unterhaltung als andere Befestigungsarten.¹⁷⁸

Auch der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC)¹⁷⁹ hält Asphalt für die Befestigungsart, die sich bei Radwegen am besten bewährt hat. Auch er betont, dass der Unterbau gut gemacht werden muss. Sonst kann es zum Beispiel zu Schäden durch Baumwurzeln kommen.¹⁸⁰

Aus ökologischer Sicht haben Asphaltwege einige Nachteile und sind deshalb für sensible Bereiche, wie z. B. Naturschutzgebiete, ungeeignet. Asphaltdecken sind die Wegedecken, die die größten Beeinträchtigungen für die Fauna aufweisen. Die Aufheizung des Materials führt für viele Tierarten zum Falleneffekt.¹⁸¹ Außerdem sind Asphaltwege für viele Tiere eine größere Barriere als unbefestigte Wegedecken. Weitere Probleme entstehen, weil sich durch den Asphalt, der sich stärker aufheizt als umliegende Pflanzen, das Mikroklima ändert.¹⁸²

Beton:

Über Radwege, die mit Beton befestigt werden, gehen die Meinungen auseinander. Das niederländische Institut C.R.O.W. hält Beton für ein gutes Befestigungsmaterial, wenn die Dehnungsfugen gut gemacht werden. Beton ist im Vergleich zu anderen Befestigungsarten relativ unempfindlich gegen Baumwurzeln und unempfindlich gegen Maulwürfe. Die Anlage eines Betonradweges ist sehr teuer, dafür benötigt er so gut wie keine Unterhaltung.¹⁸³ Der ADFC findet allerdings, dass Betonwege nur ei-

¹⁷⁵ vgl. ERA 95, S. 85

¹⁷⁶ Das bedeutet für Radfahrer, dass sie leichter schnell fahren können als auf einem Weg mit einem höheren Rollwiderstand.

¹⁷⁷ C.R.O.W. 1994, S. 237f

¹⁷⁸ C.R.O.W. 1994, S. 138

¹⁷⁹ Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club

¹⁸⁰ vgl. ADFC BUNDESVERBAND UND SRL: Radwegebau in Wald und Flur, S. 4

¹⁸¹ Betroffen sind hiervon Reptilien, Amphibien, Schmetterlinge (Raupen), Käfer, Heuschrecken, Regenwürmer und andere Weichtiere. Die Tiere werden durch den wärmeren Weg angezogen, sind dann ungeschützt und fallen dadurch leichter Beutegreifern zum Opfer.

¹⁸² vgl. LANDESAMT FÜR STRAßEN- UND VERKEHRSWESSEN RHEINLAND PFALZ 2000, S. 6f.

¹⁸³ C.R.O.W. 1994, S. 138

nen geringen Fahrkomfort bieten, weil sie nur eine geringe Längsebenheit aufweisen und die notwendigen Fugen stören.¹⁸⁴

Platten:

Ein Radweg, der mit Platten befestigt ist, bietet wesentlich weniger Fahrkomfort als eine geschlossene Befestigung (Abb. 5). In der Praxis ist die Unterhaltung eines Plattenweges meist schlecht, sodass Absackungen und lose Platten vorkommen. Wenn ein Radweg mit Platten befestigt wird, ist eine gute Randeinfassung notwendig, damit keine Schäden an den Rändern entstehen. Die Platten sollten mindestens 6 cm dick sein, da sie sonst leicht brechen und sich verschieben. Bei Plattenwegen muss für eine gute Entwässerung gesorgt werden, da sonst der Sand unter den Platten weggespült wird und die Qualität des Weges sich schnell verschlechtert.¹⁸⁵

Klinker und Betonpflastersteine:

Radwege mit Klinkern und Betonpflastersteinen (Abb. 4 und 11) sind im Komfort ähnlich wie Platten-Radwege. Auch hier ist eine gute Randeinfassung wichtig. Es muss darauf geachtet werden, dass die Fugen nicht zu breit sind. Außerdem müssen sie gut verfüllt werden.¹⁸⁶ Am besten ist es, wenn ungefaste¹⁸⁷ Steine verwendet werden, weil dadurch die notwendigen Fugen kleiner werden. Das minimiert den Rollwiderstand.¹⁸⁸ Bei nassem Wetter und bei Frost sind Klinker glatt, Betonpflastersteine machen diesbezüglich weniger Probleme.¹⁸⁹ Herr Nabrowsky hat in Lichtenberg die Erfahrung gemacht, dass ein Betonpflasterweg trotz der Fugen zum Radfahren gut geeignet ist, wenn die Pflastersteine gut verlegt sind. Ein solcher Weg passt oft besser ins Landschaftsbild als ein Asphaltweg.¹⁹⁰

Wassergebundene Wegedecken:

Wassergebundene Wegedecken gibt es in verschiedenen Ausführungen. (Abb. 3 bis 7) Bei wassergebundenen Wegedecken ist es besonders wichtig, dass sie richtig eingebaut werden. Der Wegebau besteht aus einer Tragschicht, die ungefähr 12 bis 20 cm stark ist, je nach erwarteter Belastung. Dann kommt eine Zwischendecke. Darauf kommt die eigentliche Decke, die den gut befahrbaren und gut begehbaren Weg ausmacht. Sie besteht aus mineralischen Feinanteilen, die eine besondere Mischung haben und dann glatt gewalzt und gepflegt werden müssen. Es gibt Deck-

¹⁸⁴ vgl. ADFC BUNDESVERBAND UND SRL: Radwegebau in Wald und Flur, S. 4

¹⁸⁵ C.R.O.W.1994, S. 139

¹⁸⁶ C.R.O.W.1994, S. 139

¹⁸⁷ Ungefaste bedeutet, dass die Kanten der Steine nicht abgeschrägt sind. Durch die scharfen Kanten lassen sie sich enger verlegen.

¹⁸⁸ vgl. ADFC BUNDESVERBAND UND SRL: S. 4

¹⁸⁹ C.R.O.W. 1994, S. 139

¹⁹⁰ Aussage von H. Nabrowsky, Bezirksamt Lichtenberg, am 15.10.2008.

schichten aus Diabas. Diese sind dunkelgrau (Abb. 5 und 7). Außerdem gibt es helle wassergebundene Wegedecken, deren Deckschicht aus einem Gemisch aus Lehm, Sand und Kies besteht (Abb. 3, 4 und 6).¹⁹¹

Wassergebundene Decken haben einen mehr als doppelt so großen Rollwiderstand wie Asphalt- oder Betondecken. Sie weisen einen günstigen Temperatur- und Feuchtigkeitsausgleich auf und sind deshalb auch für landschaftlich sensible Bereiche geeignet.¹⁹²

Wassergebundene Wegedecken müssen gut gepflegt und jedes Jahr überarbeitet werden, weil sie ansonsten schnell verschleifen. Wenn Radfahrer bei feuchtem Wetter durch Pfützen fahren, werden die Wege ausgespült. Dadurch beschleunigt sich die Pfützenbildung und es bilden sich Rinnen im Belag (Abb. 6). Diese wellige Oberfläche trocknet und bleibt dann über Wochen so erhalten, bis sie sich von selber wieder nach und nach einglättet. Mit dem nächsten Niederschlag werden wieder neue Rinnen in den Boden gefahren. Besonders der helle wassergebundene Belag aus einem Kies-Lehm-Gemisch wird bei Feuchtigkeit weich. Wassergebundene Wege können nicht von Eis und Schnee befreit werden.¹⁹³

Gartendenkmalschützer bevorzugen helle wassergebundene Wegedecken aus einer Kies-Lehm-Mischung, weil sie den historischen Wegebenbelägen am nächsten kommen.¹⁹⁴

SCHÄFER-BREEDE U.A. sind der Meinung, dass eine Versiegelung des Bodens für Radwege nicht unbedingt nötig ist. Wassergebundene Wegedecken bieten verschiedene natur- und fahrradfreundliche Lösungsmöglichkeiten. Sie halten wassergebundene Wege für naturnaher. Auch wenn es „*hinsichtlich der Qualität umweltschonender Oberflächengestaltung deutliche Unterschiede.*“ gibt, gehen sie davon aus, dass sich bewusste Radler über jeden Meter unversiegelten Boden freuen.¹⁹⁵

EGER und RETZKO kommen in ihrer Untersuchung über gemeinsamen Verkehrsflächen für Fußgänger und Radfahrer zu dem Schluss, dass gemeinsam genutzte Wege eine wassergebundene Decke oder einen Pflasterbelag bekommen sollen, damit sie nicht zu schnellem Fahren verleiten.¹⁹⁶

H. Schaaf sieht aus seinen langjährigen Erfahrungen mit dem Großen Tiergarten dagegen viele Vorteile von Asphalt gegenüber wassergebundenen Wegedecken, so-

¹⁹¹ Aussage von H. Schaaf, ehem. techn. Leiter für den Tiergarten, am 7.11.2008.

¹⁹² ERA 95, S.85

¹⁹³ Aussage von H. Schädel, Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, am 5.11.2008.

¹⁹⁴ Aussage von H. Schaaf, ehem. techn. Leiter für den Tiergarten, am 7.11.2008.

¹⁹⁵ vgl. SCHÄFER-BREEDE U.A. 1986, S. 158

¹⁹⁶ vgl. EGER UND RETZKO 1986, S. 171

wohl wirtschaftlich wie auch pflegetechnisch. Radfahrer und Fußgänger schätzen demnach Asphalt als festen Untergrund. Für den Tiergarten ist es günstig, dass die Vegetation rund um einen Asphaltweg mit großen Wasserkanonen gewässert werden kann, ohne dass die Feinanteile einer wassergebundenen Decke in die Vegetation gespült werden. Die Herstellung eines Asphaltweges ist im Wesentlichen nicht viel teurer als die einer wassergebundenen Decke. Der Unterbau ist fast gleich, aber die ölgebundene Asphaldeckschicht ist teurer als eine wassergebundene Deckschicht. Da der Asphalt viel länger hält und fast keine Pflege benötigt, ist er aber insgesamt deutlich kostengünstiger als ein wassergebundener Weg. Im Tiergarten halten die asphaltierten Wege 40 bis 50 Jahre, die wassergebundenen dagegen höchstens 20 Jahre.¹⁹⁷

Durch den Einsatz verschiedener Wegedecken kann der Radverkehr gelenkt werden. Radfahrer fahren im Allgemeinen lieber auf Wegen, die einen geringen Rollwiderstand aufweisen, das bedeutet, dass sie einen Asphaltweg einem wassergebundenen vorziehen. Außerdem sollten die Wege, auf denen Radfahrer fahren sollen, eben und gut ausgeschildert sein.¹⁹⁸

5.4. Markierungen

Markierungen auf dem Weg werden vorgenommen, wenn der gemeinsame Weg in je einen Bereich für Fußgänger und einen für Radfahrer aufgeteilt wird. In diesem Fall wird eine weiße Linie in der Mitte des Weges aufgebracht. Laut ERA 95 wird als Abgrenzung zu Fußgängerwegen ein durchgehender Schmalstrich als Radwegbegrenzung vorgesehen (Abb. 10 und 11).¹⁹⁹

Dazu kommen auf dem für Radfahrer vorgesehenen Streifen oft noch Fahrradpiktogramme, um ihn besser kenntlich zu machen (Abb. 10).

WACKER UND WINKELMANN halten es für bedenklich, dem Radverkehr auf Fußgängerwegen durch Markierung oder Beschilderung einen eigenen Fahrstreifen auszuweisen. Dadurch wird ein Radweg geschaffen, auf dem die Fußgänger untergeordnet sind. Diese sollten aber in Fußgängerbereichen²⁰⁰ eindeutig Vorrang vor dem Radverkehr haben.²⁰¹

¹⁹⁷ Aussage von Herrn Schaaf, ehem. techn. Leiter für den Tiergarten, am 7.11.2008.

¹⁹⁸ vgl. DONSZYK 2006, S. 127

¹⁹⁹ vgl. ERA 95, S. 86

²⁰⁰ Hierzu sind auch Grünanlagen zu zählen.

²⁰¹ vgl. WACKER UND WINKELMANN 1992, S. 10

5.5 Beschilderung

Es gibt verschiedene Möglichkeiten der Beschilderung von Wegen, die von Fußgängern und Radfahrern gemeinsam genutzt werden.

Grundsätzlich ist es wichtig, dass die Schilder deutlich erkennbar und verständlich sind. Sie dürfen nicht zu klein sein und müssen so angebracht werden, dass sie von den Nutzern wahrgenommen werden.

Wege, die von Fußgängern und Radfahrern gemeinsam genutzt werden, können als gemeinsame Fuß- und Radwege mit dem Zeichen 240 der StVO²⁰² (gemeinsamer Fuß- und Radweg, Abb. 14) beschildert werden. Es ist aber auch möglich das Vorschrittszeichen „Fußgänger“ (Z 239 StVO) mit dem Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ zu benutzen (Abb. 17).²⁰³ Um den Vorrang der Fußgänger zu verdeutlichen, ist es möglich, weitere nichtamtliche Zusatzschilder zu verwenden, wie z. B. „mit Schrittgeschwindigkeit“ oder „langsame Radfahrer frei“.²⁰⁴ Bei einer Beschilderung „gemeinsamer Fuß-/Radweg“ dürfen Radfahrer mit einer höheren Geschwindigkeit fahren als bei einer Beschilderung „Radfahrer frei“. Allerdings geht BRACHER davon aus, dass die meisten Radfahrer den Unterschied zwischen den beiden Verkehrsregelungen „Gemeinsamer Geh- und Radweg“ und „Fußweg - Radfahrer frei“ nicht kennen.²⁰⁵

In den verschiedenen Berliner Bezirken, werden zur Kennzeichnung von Wegen in Grünanlagen unterschiedliche Schilder verwendet. Zum Teil haben die Bezirke eigene Schilder entworfen, um den Vorrang von Fußgängern vor Radfahrern deutlich zu machen, wie z. B. „Fußgänger haben Vorrang“ in Lichtenberg (Abb. 16). In den Grünanlagen ist die Beschilderung oft unter dem dreieckigen, grünen Schild „Geschützte Grünanlage“ untergebracht und demzufolge meist relativ klein und weit unten (Abb 14 bis 18). Dadurch werden sie von vielen Nutzern nicht wahrgenommen. Fraglich ist allerdings, ob die Mehrzahl der Besucher von Grünanlagen an den Eingängen angebrachte Schilder überhaupt zur Kenntnis nimmt. Eine weitere Frage ist, ob die Schilder ernst genommen werden und die Nutzer sich an Gebote und Verbote halten, das gilt sowohl für Radfahrer als auch für Fußgänger. Die Vielzahl der in Berlin verwendeten Schilder sorgt für Unübersichtlichkeit und fördert, dass sie nicht ernst genommen werden. Herr Nabrowsky sagt für Lichtenberg, dass die Schilder vor allem für die Mitarbeiter des Ordnungsamtes sind, *„damit die wissen, wo sie abkassieren dürfen.“*²⁰⁶

Von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung gab es den Versuch, die Beschilderung

²⁰² Straßenverkehrsordnung

²⁰³ vgl. BRACHER 2006, S. 8

²⁰⁴ vgl. BRACHER 2006, S. 9

²⁰⁵ vgl. BRACHER 1997, S. 14

²⁰⁶ Aussage von H. Nabrowsky, Bezirksamt Lichtenberg, am 15.10.2008.

rung an Grünanlagen mit Fahrradfreigabe berlinweit zu vereinheitlichen. Das ist jedoch aus Kostengründen gescheitert.²⁰⁷

5.6 Abstellanlagen

Beim Radverkehr in Grünanlagen stellt sich auch die Frage nach Fahrradabstellanlagen. Da es in Grünanlagen nicht nur Durchfahrtsverkehr mit dem Fahrrad gibt, sondern auch Radfahrer, die ein Ziel im Park erreichen wollen, müssen sie ihr Fahrrad auch vernünftig abstellen können. Das ist in vielen Berliner Grünanlagen nicht möglich. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung hat dazu 2008 festgestellt: *„Selbst in vielen Grünanlagen mit Liegewiesen, Aussichtspunkten und Spielplätzen als Zielen des Radverkehrs fehlen Abstellanlagen.“*²⁰⁸ Wie bereits in Kapitel 4.2 erwähnt, ist das Anlehnen von Fahrrädern an Bäume problematisch, vor allem, wenn es sich um junge Bäume handelt. Außerdem ist das Befahren der Wiesen mit dem Rad nicht erwünscht, weil es häufig Spuren hinterlässt. Deshalb ist es notwendig, an ausgewählten Stellen im Park, vor allem an Zielen wie Spielplätzen u.ä., Abstellanlagen in ausreichender Menge aufzustellen. Damit diese auch angenommen werden, muss es sich um vernünftige Fahrradständer handeln, wie zum Beispiel Fahrradbügel, an die man das Rad nicht nur sicher anschließen, sondern auch mit Gepäck oder Kleinkindern im Kindersitz stabil anlehnen kann.

5.7 Verkehrssicherung

In mehreren Bezirksverwaltungen herrscht Unsicherheit bezüglich der Verkehrssicherungspflicht in Grünanlagen bei einer Freigabe von Wegen zum Radfahren.

In der ERA 95 heißt es, dass für selbständig geführte Radwege, die dem Alltagsverkehr dienen, die soziale Sicherheit gewährleistet sein muss, da sie sonst ihre Funktion für den Alltagsradverkehr nicht voll erfüllen können. Es ist an solchen Wegen für ausreichende Beleuchtung zu sorgen, da der morgendliche Schulweg sowie der Berufsverkehr im Winter oft bei Dunkelheit stattfinden. Außerdem sollen die Wege übersichtlich und einsehbar sein.²⁰⁹ Von diesen grundsätzlich richtigen Überlegungen sollte man in der Sondersituation Grünanlage Abstand nehmen und für eine Alternativstrecke im Straßenland sorgen, die bei Dunkelheit benutzt werden kann.

Die ERA 95 ist nicht rechtsverbindlich. Für Grünanlagen gilt in Berlin das Grünanlagengesetz, das eine Beleuchtung von Grünanlagen nicht vorsieht. Die Benutzung von Grünanlagen geschieht darüber hinaus grundsätzlich auf eigene Gefahr.²¹⁰

²⁰⁷ Aussage von Herrn Schmidt, Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf, am 30.10.2008.

²⁰⁸ SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG 2008a, S.36

²⁰⁹ vgl. ERA 95, S. 69

²¹⁰ vgl. Grünanlagengesetz § 5 Abs. 2

Das Landesgericht Fulda hat 2003 in einem Urteil festgestellt, dass „bei Rad/Wanderwegen geringere Anforderungen an die Straßenverkehrssicherungspflicht zu stellen“ sind, „da grundsätzlich nicht sämtliche Gefahren ausgeschlossen werden können und auf viele reizvolle Touren verzichtet werden müsste, wenn man eine völlige Gefährlosigkeit der Radwege fordern würde.“²¹¹

Statt das Radfahren in einer unbeleuchteten Grünanlage gar nicht erst zu erlauben, ist es hinnehmbar, wenn solche Wege bei Dunkelheit, wie auch bei Eis und Schnee, nicht befahrbar sind.

5.8 Öffentlichkeitsarbeit

Durch eine wirksame Öffentlichkeitsarbeit kann für gegenseitige Toleranz und angemessenes Verhalten geworben werden. In der ERA 95 wird festgestellt, dass für Maßnahmen, die die Belange anderer Verkehrsteilnehmer betreffen „häufig erst um Verständnis geworben werden“ muss. „Dazu zählen z. B. die Freigabe von Fußgängerbereichen für Radfahrer“.²¹² Bei einer gemeinsamen Nutzung von Wegen ist gegenseitige Toleranz und Rücksichtnahme wichtig, wie in Kapitel 4.4.2 erwähnt. Da Fußgänger sensibel auf das Eindringen anderer Verkehrsteilnehmer in ihren Bereich reagieren, wie BRACHER feststellt²¹³, ist es sinnvoll, ihnen das Vorgehen und die Gründe für eine Zulassung von Radverkehr in „Ihrem Park“ zu erklären.

Auch in der Radverkehrsstrategie für Berlin wird vorgeschlagen, durch Öffentlichkeitsarbeit ein gutes Fahrradklima in Berlin zu schaffen.²¹⁴

Gleichzeitig muss es in einer solchen Kampagne auch darum gehen, wie Radfahrer sich in Grünanlagen verhalten sollen.

Denkbar wäre z. B. eine Plakatierung oder die Verteilung von gedruckten Informationsblättern. Auch Zeitungsanzeigen oder entsprechende Berichte sind möglich.

Zusammenfassung

Um ein konfliktfreies Miteinander von Fußgängern und Radfahrern auf gemeinsam genutzten Wegen zu gewährleisten, ist es wichtig, wie die Wege gestaltet sind. Grundsätzlich ist dabei die Entscheidung, ob man eine getrennte oder gemeinsame Wegführung ausweist. Damit Radfahrer vorsichtiger fahren ist die gemeinsame Wegführung günstiger. Das haben mehrere Autoren festgestellt und es wird auch

²¹¹ vgl. BRAUN 2008, S. 123. Der Autor hat eine Übersicht der einschlägigen Rechtsurteile zu Verkehrssicherungspflichten auf Radwegen zusammengestellt, da hier die gesetzlichen Grundlagen unzureichend sind.

²¹² ERA 95, S. 21

²¹³ vgl. BRACHER 1997, S. 12

²¹⁴ Radverkehrsstrategie, S. 5

in verschiedenen Berliner Bezirken so gesehen (s. Kapitel 6).

Bei der Frage der Breite des Weges kommt es darauf an, ob man vorhandene Wege für den Radverkehr freigeben möchte oder ob neue Wege für eine gemeinsame Nutzung angelegt werden sollen. Bei vorhandenen Wegen muss geprüft werden, ob der Weg breit genug ist, um das Radfahren zuzulassen. In der ERA 95 gibt es Angaben zu den notwendigen Breiten je nach Nutzeraufkommen, in der Regel 3 bis 4 m. Im Zuge wichtiger Fahrradverbindungen können auch Kompromisse zugunsten des Radverkehrs eingegangen und schmalere Wege freigegeben werden.

Bei der Befestigung der Wege ist Asphalt die für Radfahrer komfortabelste Lösung. Wassergebundene Wege sind in ökologisch sensiblen Bereichen günstiger. Sie werden auch aus denkmalpflegerischer Sicht bevorzugt und deshalb in vielen Gartendenkmalbereichen angelegt. Da der Rollwiderstand einer wassergebundenen Decke wesentlich höher ist als der eines Asphaltweges, sind Radfahrer auf wassergebundenen Wegen langsamer. Dadurch können Konflikte mit Fußgängern reduziert werden. Andererseits verschleißten wassergebundene Wegedecken sehr viel schneller und sind empfindlicher als andere Wegedecken, vor allem bei intensivem Radverkehr. Sie müssen regelmäßig gepflegt werden und können im Winter nicht geräumt werden. Ein Asphaltweg hält wesentlich länger als eine wassergebundene Wegedecke. Wege, die mit Platten oder Pflaster befestigt sind, sind wegen der Fugen für Radfahrer nicht so günstig. Grundsätzlich ist bei allen Wegedecken notwendig, dass sie gut gebaut werden und einen vernünftigen Unterbau bekommen.

Bei der Beschilderung ist es wichtig, den Vorrang der Fußgänger deutlich zu machen und die Schilder so zu gestalten und anzubringen, dass sie wahrgenommen werden.

Wirksamer ist es wahrscheinlich über eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit für mehr Rücksicht und Toleranz zwischen Fußgängern und Radfahrern zu werben.

Um den Besuch von Grünanlagen mit dem Fahrrad attraktiv zu machen, müssen gute Fahrradabstellanlagen zur Verfügung stehen.

Grundsätzlich kann man durch eine vernünftige Gestaltung von Wegen für die gemeinsame Nutzung von Fußgängern und Radfahrern in Grünanlagen Einfluss auf ein konfliktfreies Miteinander der verschiedenen Nutzer nehmen. Leider haben die Bezirke oft nicht die finanziellen Möglichkeiten für eine optimale Gestaltung. Aus dem gleichen Grund können die Wege nicht so instand gehalten werden, wie es nötig ist, und auch für eine berlinweite gemeinsame Beschilderung fehlt das Geld.²¹⁵

Im folgenden Kapitel werde ich untersuchen, wie verschiedene Berliner Bezirke mit der Umsetzung von Radverkehr in Grünanlagen umgehen und wie die Lösungsmöglichkeiten vor Ort aussehen.

²¹⁵ Aussage von Herrn Schmidt, Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf, am 30.10.2008.



Abb. 2: Asphaltierter gemeinsamer Weg für Fußgänger und Radfahrer im Heidekampgrabenpark als Teil des Mauerradweges.

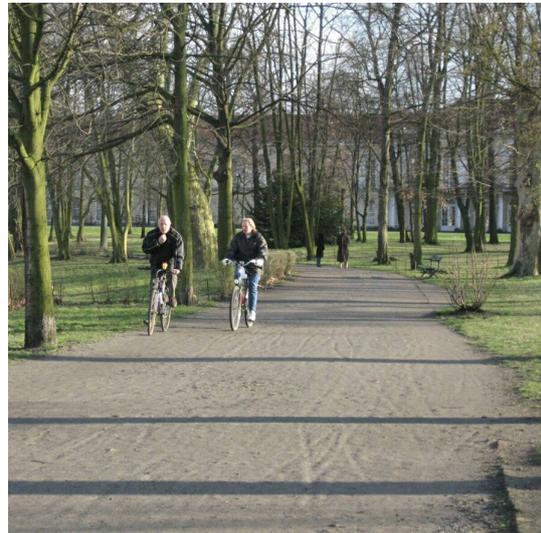


Abb. 3: Wassergebundener Weg im Schlosspark Charlottenburg, Fußweg mit Radfahrerlaubnis.



Abb. 4: Getrennter Weg am Wulfila-Ufer in Tempelhof: Pflaster für Radfahrer und wassergebundener Weg für Fußgänger.



Abb. 5: Wassergebundener Weg, Radfahrstreifen mit Platten befestigt, an der Rummelsburger Bucht in Friedrichshain.



Abb. 6: Wassergebundener Weg mit starker Pfützenbildung und Fahrradspuren am Landwehrkanal in Kreuzberg.

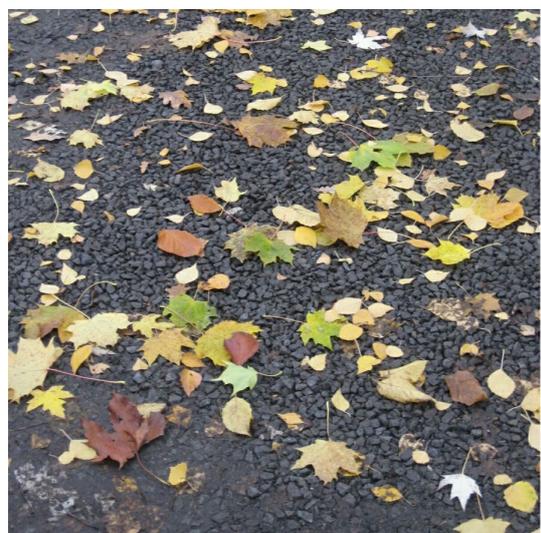


Abb. 7: Wassergebundener Weg mit grauer Diabasdecke. Durch ungenügende Pflege kommt es zur Entmischung der Schichten.



Abb. 8: Konfliktfreies Nebeneinander von Fußgängern und Radfahrern im Schlosspark Charlottenburg.



Abb. 9: Brücke im Schlosspark Charlottenburg, hier wird der Bau einer eigenen Brücke für Radfahrer geprüft.



Abb. 10: Asphaltweg mit getrennter Wegeführung im Volkspark Mariendorf: Das Piktogramm verdeutlicht den Fahrradstreifen.



Abb. 11: Durch Markierung getrennter Weg im Franckepark in Tempelhof. Durch die Befestigung mit Pflastersteinen gibt es Fugen.



Abb. 12: Getrennte Wege im Böcklerpark in Kreuzberg: Asphalt für Radfahrer und wassergebundene Decke für Fußgänger. Das Schild ist nicht erkennbar und die schmalen Wege sind unübersichtlich.



Abb. 13: Wegekreuzung Bellevuealle/Große Querallee im Großen Tiergarten: Breite Wege bieten genug Platz. Der Großsteinpflasterstreifen im Asphaltweg soll Radfahrer an der Kreuzung verlangsamen.



Abb. 14: Asphaltierter gemeinsamer Fuß- und Radweg im Nelly-Sachs-Park in Schöneberg. Foto: Benno Koch, Fahrradbeauftragter Berlin



Abb. 15: Getrennter Rad- und Fußweg am Wulfila-Ufer in Tempelhof. Fußgänger sollen rechts gehen, Radfahrer links fahren.



Abb. 16: Schild an der Rummelsburger Bucht in Lichtenberg: gemeinsamer Fuß- und Radweg.



Abb. 17: Schild an der Rummelsburger Bucht in Friedrichshain-Kreuzberg: Fußweg mit Radfahrerlaubnis.



Abb. 18: Schild im Großen Tiergarten bei gemeinsamer Wegebenutzung: Radfahren auf breiten Wegen erlaubt.



Abb. 19 Schild an der Wegekreuzung Bellevueallee/Große Querallee im Großen Tiergarten.

6. Situation in ausgewählten Berliner Bezirken und Grünanlagen

Die Berliner Bezirke gehen sehr unterschiedlich mit der Förderung des Radverkehrs um. Einige Bezirke betreiben eine intensive Planung und Umsetzung von Radverkehrsanlagen, andere tun in diesem Bereich eher wenig. Das spiegelt sich auch im Umgang mit der Frage nach einer Freigabe von Wegen in Grünanlagen wider.

„Es gibt in den Berliner Bezirken keine einheitliche Meinung zum Radfahren in Grünanlagen.“²¹⁶

In den Jahren 2004 und 2005 gab es eine bezirksübergreifende Diskussion zum Thema Radverkehr in Grünanlagen, die dazu geführt hat, dass die verschiedenen Bezirke sich mit der Freigabe von Wegen für Radfahrer in Grünanlagen beschäftigt haben.

In diesem Kapitel gehe ich der Frage nach, wie mit der Problematik Radverkehr in Grünanlagen in den Bezirken umgegangen wird und inwieweit die Vorgaben aus der Berliner Radverkehrsstrategie vor Ort umgesetzt werden.

Ich habe für meine näheren Betrachtungen vier Bezirke ausgewählt, die die Senatsvorgaben sehr unterschiedlich umgesetzt haben, um das Spektrum aufzuzeigen, in dem sich die Radwegeplanung in Berlin bewegt. Dazu habe ich Experten aus den jeweils für Grünanlagen zuständigen Ämtern interviewt.²¹⁷

Außerdem habe ich ein Interview zum Großen Tiergarten geführt, wo es seit fast 25 Jahren Erfahrungen mit der Radfahrerlaubnis gibt.

In Zusammenhang mit dem Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf gehe ich genauer auf den Schlosspark Charlottenburg ein, da hier die Konflikte mit der Gartendenkmalpflege besonders deutlich werden.

6.1 Bezirk Tempelhof-Schöneberg

Der Bezirk Tempelhof-Schöneberg liegt zu einem großen Teil im innerstädtischen Bereich, zieht sich aber nach Süden bis zur Stadtgrenze hin. In Tempelhof-Schöneberg wurde in den letzten Jahren wenig zur Förderung des Radverkehrs getan.

Ende 2008 wurde der bezirkliche FahrRat einberufen um die Situation für den Radverkehr im Bezirk zu verbessern. Längerfristig ist geplant, eine bezirkliche Radverkehrsstrategie zu erarbeiten.²¹⁸

²¹⁶ H. Nabrowsky, Bezirksamt Lichtenberg, im Gespräch am 15.10.2008.

²¹⁷ Der Fragenkatalog, der den Interviews zugrunde lag, ist im Anhang abgedruckt. Für dieses Kapitel habe ich die Antworten unter bestimmten Fragestellungen zusammengefasst.

²¹⁸ Aussage von Herrn Schworck, Stadtrat für Bürgerdienste, Ordnungsaufgaben, Natur und Umwelt in Tempelhof-Schöneberg, auf der Sitzung des FahrRates am 17.12.2008.

In Tempelhof-Schöneberg gehören das Amt für Umwelt und Natur sowie das Tiefbauamt gemeinsam zum Dezernat für Bürgerdienste, Ordnungsaufgaben, Natur und Umwelt. Beide Ämter arbeiten bei der Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen bis jetzt jedoch kaum zusammen.

Zur Situation im Bezirk habe ich am 6.10.2008 ein Gespräch mit Herrn Teuber vom Amt für Umwelt und Natur geführt. Er ist Bereichsleiter für den Südbereich des Bezirks. Die folgenden Ausführungen beziehen sich auf die Aussagen von Herrn Teuber, wenn sie nicht anderweitig gekennzeichnet sind.

a) Welche Wege sind zum Radfahren freigegeben?

Es sind nur Wege freigegeben, die eine Gesamtbreite von mindestens 3 m aufweisen und die mit Asphalt, Pflaster oder Platten befestigt sind. Wege mit einer wasser gebundenen Decke werden grundsätzlich nicht zum Radfahren freigegeben. Es gibt keine wasser gebundenen Decken, auf denen Radfahren erlaubt ist, weil dabei zu große Schäden am Belag entstehen und der Bezirk kein Geld für die dann nötige Pflege hat.

Bei zu hohem Fußgängeraufkommen wie z. B. im Rudolf-Wilde-Park in Schöneberg wird das Radfahren ebenfalls nicht erlaubt.

b) Wie sind die Wege gestaltet? Welche Regelungen bestehen?

Fast alle zum Radfahren freigegebenen Wege sind 2005 freigegeben worden und wurden als getrennte Wege ausgewiesen. Der vorhandene Weg wird fast immer durch eine weiße Trennlinie aufgeteilt (Abb. 10 und 11). Es gibt aber auch Wege, bei denen der Radweg gepflastert und der Fußweg wasser gebunden ist (z. B. am Teltowkanal, Abb. 4).

Mischverkehrsflächen für Fußgänger und Radfahrer werden erst seit 2007 ausgewiesen. Bis jetzt gibt es nur einen von Fußgängern und Radfahrern gemeinsam genutzten Weg im Nelly-Sachs-Park in Schöneberg (Abb. 14).

Die Ausschilderung der Wege erfolgt an den Eingängen der Grünanlagen. Unter dem dreieckigen Schild „Geschützte Grünanlage“ befindet sich ein Schild „Getrennter Fuß- und Radweg“ (Abb. 15) bzw. im Nelly-Sachs-Park „Gemeinsamer Fuß- und Radweg“ (Abb. 14). Auf den Weg aufgetragene Fahrradpiktogramme gibt es am Beginn von Radwegen und an Wegekrenzungen, wenn der kreuzende Fußweg direkt auf den Radweg trifft (Abb. 10).

c) Wie war das Vorgehen, um zur umgesetzten Lösung zu kommen?

Im Jahr 2005 wurden im Bezirk Tempelhof-Schöneberg Wege zum Radfahren freigegeben, nachdem es davor nur sehr vereinzelte Freigaben gab.

Eine mögliche Freigabe von Wegen in Grünanlagen wurde im Amt für Umwelt und Natur geprüft, eine Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt gab es damals nicht. 2005 hat das Amt für Umwelt und Natur vom Rechtsamt die Vorgabe bekommen, Radwege getrennt vom Fußgängerverkehr auszuweisen, weil es davon ausging, dass die getrennte Wegeführung sicherer ist: *„Aufgrund des dann noch hinzukommenden hohen Geschwindigkeitsunterschiedes zwischen Fahrradfahrern und Fußgängern halte ich etwa die Zulassung eines Mischverkehrs unter dem Gesichtspunkt der zu gewährleistenden Verkehrssicherungspflicht grundsätzlich für nicht vertretbar.“*²¹⁹

Für den Nelly-Sachs-Park, in dem 2007 ein gemeinsamer Rad- und Fußweg angelegt wurde, gab es die Vorgabe, den geplanten Radweg als Mischverkehrsfläche mit den Fußgängern anzulegen (Abb. 14). Stadtrat Schworck hat angewiesen, dort keine Markierungen vorzunehmen. Das Rechtsamt hatte nach Rücksprache mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung aufgrund der hohen Geschwindigkeitsunterschiede zwischen Fußgängern und Radfahrern aus Sicherheitsgründen inzwischen seine Meinung geändert. Es geht jetzt davon aus, dass die gemeinsame Benutzung des Weges durch Radfahrer und Fußgänger sicherer ist, weil Radfahrer bei einer getrennten Wegeführung: *„ihre Rolle als stärkerer Verkehrsteilnehmer rücksichtslos ausspielen“*²²⁰ Diese Anordnung gilt seither auch für weitere Grünanlagen. Darüber hinaus werden vorhandene alte Bodenmarkierungen nicht mehr erneuert.

d) Wie funktioniert die Pflege/die laufende Unterhaltung?

Mit der Pflege der Wege hat der Bezirk Probleme, weil das Geld, das insgesamt für Grünflächen zur Verfügung steht, zu knapp ist. Zusätzliche Finanzmittel für die Einrichtung und Pflege der Radwege erhält das Amt nicht. Der erhöhte Verkehrssicherheitsaufwand muss aus dem normalen Haushalt gewährleistet werden.

e) Wie sind die Erfahrungen mit der Freigabe von Wegen für Radfahrer?

Unfälle zwischen Fußgängern und Radfahrern in Grünanlagen sind dem Amt seit der Freigabe 2005 nicht bekannt.

Eine weitere Freigabe von Wegen ist zurzeit nicht geplant.

Das Ordnungsamt kontrolliert vor allem in größeren Grünanlagen, wo das Radfahren verboten ist.

f) Gibt es weitere Planungen?

Zwischen Gleisdreieckpark und Südkreuz ist ein neuer Grünzug geplant. Dort soll überwiegend auf einer ehemaligen Bahntrasse ein 4 m breiter, asphaltierter Weg zur gemeinsamen Nutzung von Radfahrern, Fußgängern und Inline-Skatern angelegt

²¹⁹ Zitat aus dem Schreiben vom Rechtsamt an das Amt für Umwelt und Natur von 2005.

²²⁰ Zitat aus dem Schreiben vom Rechtsamt an das Amt für Umwelt und Natur von 2007.

werden.²²¹

Es gibt in Tempelhof-Schöneberg noch kein bezirkliches Fahrradrouthenetz. Seit 2008 gibt es einen Runden Tisch zum Radverkehr, den bezirklichen FahrRat, in dem ein bezirkliches Routennetz sowie Verbesserungen für den Radverkehr im Bezirk erarbeitet werden. Außerdem ist geplant, eine bezirkliche Radverkehrsstrategie aufzustellen.²²²

Nelly-Sachs-Park

Der Nelly-Sachs-Park liegt im Norden Schönebergs und wurde 2007 umgestaltet. Im Rahmen der Neugestaltung wurde ein Weg zur Durchfahrt für Radfahrer als Teil des Radfernweges Berlin-Leipzig freigegeben (Abb. 14). Im östlichen Bereich des Parks wurde dafür ein 4 m breiter, asphaltierter Weg als gemeinsamer Rad- und Fußweg angelegt²²³. Im Rahmen dieser Bauarbeiten wurden 20 Bäume gefällt und viele Sträucher und Hecken gerodet. Das führte zu heftigen Protesten von Anwohnern und Naturschützern.²²⁴

6.2 Friedrichshain-Kreuzberg

Der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg ist der einzige von mir untersuchte Bezirk, der sich aus einem ehemaligen West-Berliner und einem ehemaligen Ost-Berliner Bezirk zusammensetzt. Er liegt im innerstädtischen Bereich. Das Amt für Umwelt und Natur ist in Friedrichshain-Kreuzberg der Abteilung für Bauen, Wohnen und Immobilienservice zugeordnet.

Ich habe am 5.11.2008 ein Gespräch mit Herrn Schädel vom Amt für Umwelt und Natur geführt. Er leitet den Fachbereich Naturschutz und Grünflächen. Die folgenden Ausführungen beziehen sich auf die Aussagen von Herrn Schädel.

a) Welche Wege sind zum Radfahren freigegeben?

Es gibt sowohl gepflasterte als auch wassergebundene Wege, die freigegeben wurden. Außerdem gibt es Wege, die mit Kleinsteinpflaster befestigt sind, weil sie für eine wassergebundene Decke zu stark geneigt sind. Der Wegebelag ist für die Freigabe zum Radfahren nachrangig.

Insgesamt ist nur ein kleiner Teil der Wege in den Grünanlagen des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg zum Radfahren freigegeben.

²²¹ Stadtrat Schworck auf einer Informationsveranstaltung im Rathaus Schöneberg am 13.11.2008

²²² Aussage von Stadtrat Schworck auf der Sitzung des FahrRates am 17.12.2008.

²²³ vgl. Pressemitteilung des Bezirksamts Tempelhof-Schöneberg vom 16.3.2007

²²⁴ vgl. Berliner Zeitung vom 4.5.2007

b) Wie sind die Wege gestaltet? Welche Regelungen bestehen?

An den Eingängen der Grünanlagen stehen Schilder, die die Radfahrer darauf hinweisen, dass sie vorsichtig oder langsam fahren sollen (Abb. 17). Radfahrer, die zu schnell fahren, müssen mit einer Verwarnung durch Mitarbeiter des Ordnungsamtes rechnen. Bei Uneinsichtigkeit droht ein Bußgeld.

Es gibt in Friedrichshain-Kreuzberg in den Grünanlagen fast nur von Fußgänger und Radfahrer gemeinsam genutzte Wege. Eine Trennung der Wege in Bereiche für Fußgänger und Radfahrer gibt es nicht.²²⁵

c) Wie war das Vorgehen, um zur umgesetzten Lösung zu kommen?

Die Freigabe bestimmter Wege in Grünanlagen zum Radfahren war ein Prozess, der sich über die Jahre 2005 und 2006 hinzog. Es gab damals einen entsprechenden Auftrag aus der Bezirksverordnetenversammlung Friedrichshain-Kreuzberg. Im Amt für Umwelt und Natur wurden Wege daraufhin überprüft, ob sie zum Radfahren geeignet sind. Dabei war wichtig, ob die Wege breit genug und barrierefrei sind. Die Beleuchtung hat auch eine Rolle gespielt. Mit dem bezirklichen Rechtsamt wurde geklärt, welche Bedingungen für die Freigabe zum Radfahren erforderlich sind und wie die entsprechende Beschilderung sein soll. Fachlich wurde die Freigabe vom Fachbereich Naturschutz und Grünflächen entschieden. Danach wurde über eine Bezirksamtsvorlage beschlossen *„die in einer Anlage aufgeführten Wege für die Mitbenutzung zum Radfahren für die Erholungsnutzung freizugeben und dies der BVV zur Kenntnis zu geben und im Internet zu veröffentlichen“*.

Vor der offiziellen Freigabe bestimmter Wege im Jahr 2006 gab es zwar keine offizielle Genehmigung zum Radfahren in Grünanlagen, es wurde aber geduldet. Im Amt wurde damals lange darüber diskutiert, ob dieser Status nicht der beste ist und man Radfahrer gewähren lässt, solange es nicht zu Konflikten kommt. Dann wäre die rechtliche Situation für das Bezirksamt einfacher, weil im Falle eines Konfliktes immer der Radfahrer Schuld hätte, der dann ja unerlaubterweise in der Grünanlage Rad gefahren wäre. Das wurde aber nicht gewünscht und deshalb kam es zur jetzigen Regelung.

Der zuständige Mitarbeiter hat damals in einer bezirksübergreifenden Arbeitsgruppe mitgearbeitet, die von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung organisiert wurde (AG Wege). Dort wurde versucht, gemeinsame Rahmenbedingungen für eine gemeinsame Nutzung von Wegen in Grünanlagen zu definieren.

²²⁵ Eine Ausnahme bildet der Böcklerpark, wo es an einer Stelle eigene Wege für Fußgänger und Radfahrer gibt. (Abb. 12) Die Wege dort sind jedoch sehr unübersichtlich und die Schilder sind so beschmiert, dass man darauf nichts erkennen kann.

d) Wie funktioniert die Pflege/die laufende Unterhaltung?

Für die Pflege der wassergebundenen Wege fehlt es an den notwendigen finanziellen Mitteln.

Es gibt kein eigenes Budget für die Wartung und Pflege der Wege. Die Beseitigung von Unfallgefahren in Wegebelägen wird meist auf Kosten anderer wichtiger Aufgaben, wie zum Beispiel Rasen- und Sträucherpflege, vorgenommen.

e) Wie sind die Erfahrungen mit der Freigabe von Wegen für Radfahrer?

Es sind bisher keine Freigaben in Grünanlagen wieder rückgängig gemacht worden. Es gibt zwar Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern, aber keine Häufung von Beschwerden. Das Amt erfährt nur sehr selten von Unfällen.

Zum Teil gibt es Probleme im Naturschutzbereich. So werden zum Beispiel auf der Halbinsel Stralau manchmal Vögel, wie Enten und Schwäne, von Radfahrern gestört. Außerdem kommt es vor, dass Radfahrer auf Wiesen ausweichen und dadurch den Rasen schädigen. Auch Fußgänger gehen immer wieder neben den Wegen, wenn dort Pfützen sind.

Anfangs wurden an den entsprechenden Parkeingängen, z. B. im Volkspark Friedrichshain und im Görlitzer Park, Übersichtspläne angebracht, auf denen die zum Radfahren freigegebenen Wege farblich markiert waren. Diese Tafeln haben aber nicht lange gehalten, weil sie entweder abmontiert, überklebt oder beschmiert wurden. Auch die normalen Schilder, die an den Eingängen der Grünanlagen stehen und auf die erlaubten Nutzungen hinweisen, werden immer wieder beschmiert oder überklebt und sind deshalb oft in einem desolaten Zustand (Abb. 12).

Durch die Freigabe wurde das ohnehin vorhandene Aufkommen an Radfahrern in bestimmten Bereichen legalisiert. Die Legalisierung bewirkt aber weder, dass auf anderen Wegen nicht mehr Rad gefahren wird, noch dass auf den freigegebenen Wegen mehr Radfahrer fahren als davor.

Unsicherheiten gibt es bezüglich der Verkehrssicherungspflicht. Vor ein paar Jahren gab es im Volkspark Friedrichshain einen Unfall, bei dem ein Radfahrer im Dunkeln über eine Kette gestürzt ist, die zwischen zwei Pollern gespannt war. Es kam zum Prozess, der mit einem Vergleich endete.

f) Gibt es weitere Planungen?

Eine weitere Freigabe von Wegen zum Radfahren ist zurzeit nicht geplant.

Es gibt eine interne Diskussion darüber, Wege in Grünanlagen mit hohem Nutzungsdruck bei einer notwendigen Erneuerung mit Asphalt zu befestigen. Zum Teil werden Wege bereits asphaltiert, wie zum Beispiel ein Trampelpfad im Görlitzer Park, der in der Mitte des Parks durch eine große Mulde führt.

Bei der Neuanlage von Grünanlagen, wie dem Gleisdreieckpark, wird der Radverkehr mit berücksichtigt. Dort hat der Bezirk die Chance, die Wege von vornherein so zu planen, dass sie für die gemeinsame Benutzung von Fußgängern und Radfahrern geeignet sind. Die Breite der Wege, die Befestigung oder Kurvenradien werden auf die entsprechende Nutzung abgestimmt.

Auch entlang der Spree entstehen auf der Friedrichshainer Seite zurzeit neue Grünanlagen. Dort wird direkt am Ufer ein Weg für Fußgänger hergestellt und mit Tennenasphalt²²⁶ befestigt. Für Radfahrer gibt es weiter weg vom Ufer parallel dazu einen befestigten Weg, der früher von Kontrollfahrzeugen der DDR befahren wurde und unter Denkmalschutz steht.

g) Gibt es eine Zusammenarbeit mit anderen Verwaltungen?

Eine Zusammenarbeit gibt es mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abteilung Stadt- und Freiraumplanung. Ein Mitarbeiter des Bezirks hat an der bezirksübergreifenden Arbeitsgemeinschaft Wege teilgenommen, die von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung geleitet wurde.

6.3 Bezirk Lichtenberg

Der Bezirk Lichtenberg liegt überwiegend im Außenbereich Berlins.

Im Bezirk Lichtenberg gehört das Amt für Umwelt und Natur zur Abteilung Stadtentwicklung, Bauen, Umwelt und Verkehr.

Ich habe am 15.10.2008 ein Gespräch mit dem Leiter des Amtes für Naturschutz, Herrn Nabrowsky geführt. Die folgenden Ausführungen beziehen sich auf die Aussagen von Herrn Nabrowsky, wenn sie nicht anders gekennzeichnet sind.

a) Welche Wege sind zum Radfahren freigegeben?

Im Bezirk Lichtenberg sind grundsätzlich alle geeigneten und wichtigen Wege in Grünanlagen zum Radfahren freigegeben. Es handelt sich dabei zum einen um Wege, die dem Verbindungsverkehr dienen und zum anderen um Wege, die im Rahmen von Radtouren zur Erholung genutzt werden. Eigentlich soll man in den freigegebenen Grünanlagen auf dem kürzesten Weg durch den Park fahren, es werden aber auch Nebenwege befahren. Das lässt sich nicht verhindern und wird in Kauf genommen.

In den Grünanlagen gibt es sowohl Wege, die dem Verbindungsverkehr dienen, als auch Wege, auf denen Leute sich im Rahmen von Radtouren erholen.

²²⁶ Tennenasphalt ist Asphalt mit einer Einstreu obendrauf. Aussage von H. Schädel am 5.11.2008.

Es gibt aber auch kleinere Grünanlagen, wie z.B. in Alt-Lichtenberg, wo das Radfahren nicht erlaubt ist. Es gibt im Bezirk auch wenige schmale, mit Rindenmulch belegte Wege, wie z. B. die Parkanlage an den Malchower Seen. Diese Wege sind bei feuchtem Wetter kaum passierbar und für Radfahrer nicht freigegeben.

b) Wie sind die Wege gestaltet? Welche Regelungen bestehen?

Eine Beschilderung befindet sich jeweils an den Eingängen der Parkanlagen. Unter dem dreieckigen „Tulpenschild“, das geschützte Grünanlagen kennzeichnet, ist ein rechteckiges blaues Schild mit einem Fahrrad- und einem Fußgängersymbol und dem Text „Fußgänger haben Vorrang“ (Abb.16).

In den Lichtenberger Grünanlagen gibt es sowohl Wege mit wassergebundenen als auch asphaltierten und gepflasterten Wegedecken, die zum Radfahren freigegeben sind. Viele Wege sind mit Asphalt befestigt. Das spart Kosten und ermöglicht einer größeren Benutzergruppe die Nutzung, wie Fußgängern, Joggern, Radfahrern und Inline-Skatern. Im Landschaftspark Wartenberg wurden ca. 50% der neu angelegten Wege asphaltiert. Aus Sicht des Amtes spielt diese Versiegelung aus Naturschutzgründen, prozentual auf die Gesamtfläche bezogen, keine große Rolle.

Es gibt auch Wege, die mit Betonpflastersteinen befestigt sind, weil der Bezirk nicht alle Wege asphaltieren möchte. Ein Betonpflasterweg hat zwar Fugen, ist aber zum Radfahren sehr gut geeignet, wenn die Pflastersteine gut verlegt sind. So einen Weg gibt es zum Beispiel am S-Bahnhof Ahrensfelde. Aus Gründen des Landschaftsbildes gibt es auch in Malchow einen Betonpflasterweg.

Innerhalb der Grünanlagen gibt es keine getrennte Wegeführung. Radfahrer und Fußgänger benutzen die Wege gemeinsam, aber die Fußgänger haben Vorrang. Es gibt keine Bodenmarkierungen, damit klar ist, dass man gegenseitig aufeinander Rücksicht nehmen muss.

Eine Ausnahme bildet der Weg zwischen der Großsiedlung Hohenschönhausen und Malchow, der zu schmal geplant wurde. Dort gibt es eine Trennung des Weges für Fußgänger und Radfahrer durch eine unterschiedliche Befestigung. Für Fußgänger gibt es einen 2 m breiten Streifen und für Radfahrer einen 1,20 m breiten Asphaltstreifen.

Es gibt im Bezirk eine Diskussion über die Breite der Wege, weil diese nicht zu schmal angelegt werden dürfen, um Konflikte zwischen verschiedenen Nutzern zu vermeiden. Es gibt innerhalb des Bezirks keine festgelegte Breite. Die Unterschiede, sind sehr groß, so ist der Barnimer Dörferweg zum Beispiel zum Teil 5 m breit.

c) Wie war das Vorgehen, um zur umgesetzten Lösung zu kommen?

Der Impuls zur Freigabe bestimmter Wege in Grünanlagen für Radfahrer ging vom

Bezirksamt aus. Nach der Gründung des Ordnungsamtes 2004 wurden verstärkt Radfahrer abgestraft, die unerlaubterweise in Grünanlagen Rad gefahren sind. Das führte zu Unmut und gehäuften Protesten beim Bezirksamt bis hin zur Bürgermeisterin. Das Bezirksamt hat die Thematik daraufhin diskutiert und kam zu dem Ergebnis, Radfahren in Grünanlagen zu erlauben. Das Amt für Naturschutz hat die Entscheidung mitgetragen und gemeinsam mit dem Tiefbauamt umgesetzt. Die Wege in den Lichtenberger Grünanlagen wurden daraufhin von Herrn Nabrowsky als Leiter des Amtes für Naturschutz und dem Leiter des Tiefbauamtes unter Hinzuziehung weiterer Mitarbeiter daraufhin überprüft, ob sie für die Mitbenutzung durch Radfahrer infrage kommen. Wichtig war dabei die Vervollständigung eines sinnvollen Fahrradroutennetzes. Der Wegebelaag war nachrangig.

Untersuchungen zum Radfahren in Parks gibt es in Lichtenberg nicht.

d) Wie funktioniert die Pflege/die laufende Unterhaltung?

Über 50% der Wege in den Lichtenberger Parkanlagen sind in einem schlechten Zustand. Für Wartung und Pflege der Wege ist nicht genug Geld vorhanden. Deshalb sind Asphaltwege die einfachste Lösung. Die Asphaltwege, die in Lichtenberg gebaut wurden, halten jetzt schon seit 10 Jahren.

Bei Wegen mit wassergebundener Decke, die nicht so stark genutzt werden, gibt es außerdem das Problem, dass sie im Laufe der Zeit zuwachsen. Dann gibt es Diskussionen darüber, mit Herbiziden zu arbeiten, was auch problematisch ist. Auch deshalb sind Asphaltwege besser geeignet.

Aus finanziellen Gründen ist es nicht möglich, Schilder aufzustellen, die auf bestimmte Radwegeverbindungen hinweisen. Auch für anderes Informationsmaterial steht kein Geld zur Verfügung. Die Sachmittel werden von Jahr zu Jahr halbiert, sodass im Jahr 2008 nur noch ein Viertel des Geldes zur Verfügung stand, dass es 2006 gab.

e) Wie sind die Erfahrungen mit der Freigabe von Wegen für Radfahrer?

Das Angebot wird von Radfahrern gut genutzt.

Die in den Grünanlagen auftretenden Konflikte sind dabei unerheblich. Es gibt fast keine Beschwerden von Fußgängern über Radfahrer in Grünanlagen.²²⁷ Unfälle oder sonstige Schadensfälle sind nicht bekannt. Vor der Freigabe der Wege gab es Diskussionen, in denen Schreckensszenarien prophezeit wurden, die nicht eingetreten sind. Möglicherweise kommt es aber zu einer schrittweisen Verdrängung bestimmter Nutzergruppen in den Grünanlagen, je mehr diese von Radfahrern, Hundehaltern und Joggern dominiert werden.

²²⁷ Telefonische Auskunft von Fr. Fischer vom Ordnungsamt Lichtenberg am 17.10.2008.

Es hat sich herausgestellt, dass es problematisch ist, wenn man die Wege zu schmal plant. Das ist beim Weg zwischen der Großsiedlung Hohenschönhausen und Malchow der Fall, der sehr schmal ist und eine getrennte Wegeführung aufweist. Dort kommt es zu erheblichen Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern, vor allem an den Wochenenden, wenn viele Spaziergänger unterwegs sind, weil die Leute nicht auf die Wegemarkierungen achten.

In manchen Grünanlagen gibt es das Problem, dass auch Nebenwege von Radfahrern befahren werden, die eigentlich Fußgängern vorbehalten bleiben sollen. Das lässt sich nicht verhindern und wird in Kauf genommen.

Eine Schwierigkeit ist, dass die Mitarbeiter des Ordnungsamtes es nicht schaffen, die eher rowdyhaft fahrenden Radfahrer zu stellen, sondern nur langsamer fahrende, die gar nicht das eigentliche Problem darstellen.

Konflikte mit dem Naturschutz gibt es durch das Radfahren in den Grünanlagen nicht.

f) Gibt es weitere Planungen?

Am S-Bahnhof Ahrensfelde wird in Zusammenarbeit mit dem Bezirk Marzahn-Hellersdorf und der Gemeinde Ahrensfelde-Blumberg ein neuer Weg geplant, mit dem Ziel, aus der Gemeinde Ahrensfelde besser zu Fuß und mit dem Fahrrad zum S-Bahnhof Ahrensfelde zu kommen. Der Bezirk Lichtenberg baut dabei das Anschlussstück, das auf Lichtenberger Gebiet liegt.

Insgesamt gibt es im Bezirk eine aktive Radverkehrsplanung mit dem Ziel, das bezirkliche Fahrradrouthenetz zu verbessern.

g) Gibt es eine Zusammenarbeit mit anderen Verwaltungen?

Es gibt eine intensive Zusammenarbeit mit anderen Bereichen des Bezirksamtes, aber auch mit anderen Bezirken, dem Senat und den benachbarten Brandenburger Gemeinden.

Bei den Entscheidungen über eine Freigabe von Wegen kooperiert das Amt für Umwelt und Natur mit dem Tiefbauamt. Es gibt eine gemeinsame, aktive Radwegeplanung und eine Zusammenarbeit mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, die einen Teil der Radwege in Grünanlagen finanziert. Beispiele dafür sind der Weg auf der Niederbarnimschen Eisenbahntrasse und der Landschaftspark Herzberge. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung stellt dabei die finanziellen Mittel zur Verfügung und der Bezirk übt die Bauherrenfunktion aus. Die Mittel, die der Bezirk vom Senat bekommt, korrespondieren meist mit dem Fahrradrouthenauptnetz. Die Entwicklung des Fahrradrouthenetzes ist ein Prozess, der nicht abgeschlossen ist. Es kommt z. B. vor, dass eine Route auf Vorschlag eines Bezirkes geändert wird. Lich-

tenberg ist dabei im Gespräch mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung. Es gibt neben der Zusammenarbeit mit dem Senat auch eine intensive Zusammenarbeit mit den benachbarten Bezirken und Umlandgemeinden, dort wo Wege angrenzen. Ein Weg westlich von Malchow wurde z.B. mit dem Bezirk Pankow gemeinsam realisiert.

6.4 Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf

Der Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf liegt überwiegend im innerstädtischen Bereich. Hier gibt es einen bezirklichen FahrRat, der eine aktive Fahrradrouutenplanung betreibt.

Im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf gehört das Grünflächenamt zusammen mit dem Tiefbauamt zur Abteilung Bauwesen. Das Umweltamt dagegen ist der Abteilung Soziales, Gesundheit, Umwelt und Verkehr zugeordnet.

Ich habe am 30.10.2008 ein Gespräch mit Herrn Schmidt vom Grünflächen- und Tiefbauamt geführt. Er ist Inspektionsleiter im Fachbereich Grünflächen. Die folgenden Ausführungen beziehen sich auf seine Aussagen.

a) Welche Wege sind zum Radfahren freigegeben?

In Charlottenburg-Wilmersdorf gibt es keine Vorgabe, wie breit die Wege in Grünanlagen sein müssen, damit sie zum Radfahren freigegeben werden können. Grundsätzlich sollen aber nur Wege zum Radfahren freigegeben werden, die breit genug sind. Das lässt sich aber nicht immer durchhalten, weil wichtige Verbindungen, zum Beispiel an den Ufern, teilweise sehr schmal sind. Hier werden dann zugunsten des Radverkehrs Kompromisse eingegangen.

Der Gesamtanteil der für Radverkehr freigegebenen Wege in den Grünanlagen ist gering. Im Volkspark Wilmersdorf ist es z. B. nur ein Weg; im Jungfernheidepark, dem nach dem Großen Tiergarten zweitgrößten Berliner Park, sind es dagegen alle Wege. Außerdem sind mehrere Uferwege freigegeben.

In den kleinen Parks und auf Schmuckplätzen, die es im Bezirk zahlreich gibt, ist das Radfahren nicht erlaubt.

b) Wie sind die Wege gestaltet? Welche Regelungen bestehen?

Es gibt in den Grünanlagen des Bezirks nur von Fußgängern und Radfahrern gemeinsam benutzte Wege. Eine Trennung von Fußgängern und Radfahrern gibt es nicht, weil die Wege dafür nicht breit genug sind.

Die meisten zum Radfahren freigegebenen Wege haben wassergebundene Decken. Es gibt aber auch einen Weg mit großen Granitplatten (an der Schlossstraße). Bodenmarkierungen gibt es nicht.

Die Beschilderung besteht aus rechteckigen Schildern, auf denen ein Fußgänger- und ein Radfahrersymbol übereinander angeordnet sind. Es gibt zum Teil den Zusatz, dass Fußgänger Vorrang haben. Die Schilder sind in Sichthöhe angebracht, zum Teil an den Parkeingängen, wie z. B. im Volkspark Jungfernheide, und zum Teil am Weg, wie im Volkspark Wilmersdorf.

c) Wie war das Vorgehen, um zur umgesetzten Lösung zu kommen?

Es gibt im Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf keine direkte Radwegeplanung für die Grünanlagen. Viele der heute zum Radfahren freigegebenen Wege wurden früher regelwidrig von Radfahrern befahren und sind dann offiziell freigegeben worden. Die Freigabe der Wege war eine Entwicklung, die Wege sind ursprünglich nicht zum Radfahren geplant worden.

Vor der Freigabe von Wegen gab es keine Untersuchungen dazu.

Eine Zusammenarbeit mit anderen Bereichen des Bezirksamtes gibt es kaum, auch vom bezirklichen FahrRat bekommt das Grünflächenamt kaum etwas mit.

Entscheidungen über Freigaben von Wegen in Grünanlagen werden von der Abteilung Bauen, zu dem das Grünflächenamt gehört, getroffen.

d) Wie funktioniert die Pflege/die laufende Unterhaltung?

Das Amt hat nicht genug Geld, um die Grünanlagen und die wassergebundenen Wege so zu pflegen, wie man es eigentlich müsste. Wartung und Pflege sind sehr teuer und kaum zu schaffen. Die Mittelzuweisung und die Anzahl der Mitarbeiter sind in den letzten Jahren stark zurückgegangen.

e) Wie sind die Erfahrungen mit der Freigabe von Wegen für Radfahrer?

Es gibt relativ wenig Konflikte und keine gehäuften Beschwerden von Fußgängern, die sich durch Radfahrer gestört fühlen. Unfälle zwischen Radfahrern und Fußgängern in den Grünanlagen sind dem Amt nicht bekannt.

Die wassergebundenen Wege leiden durch das Radfahren. Weil Radfahrer sich nicht daran halten, wo das Radfahren erlaubt ist und wo nicht, sind alle Parkwege in Mitleidenschaft gezogen. Bei den wassergebundenen Wegen kommt im Laufe der Zeit der Unterbau hoch. Die Wege leiden besonders stark, wenn bei Feuchtigkeit Rad gefahren wird (Abb. 6 und 7).

Die Verbindungen an den Wasserläufen, z. B. dem Landwehrkanal, werden stark von Radfahrern genutzt, aber auch von Joggern, Spaziergängern und Hundehaltern. Es gibt aber keine Zählungen über das Aufkommen.

f) Gibt es weitere Planungen?

Eine Asphaltierung der Wege ist nicht geplant, weil man keine weitere Versiegelung möchte und weil es sich zum Teil um Gartendenkmale handelt.

Es gibt eine Tendenz, Grünverbindungen auszubauen und zu komplettieren. Zurzeit sind aber keine weiteren Freigaben geplant.

Es wurden noch keine Freigaben wieder zurückgenommen.

Es gibt keine Evaluation, wie die gemeinsame Nutzung der Wege funktioniert.

g) Gibt es eine Zusammenarbeit mit anderen Verwaltungen?

Eine Zusammenarbeit mit anderen Bezirken gibt es, wenn gemeinsame Probleme zu lösen sind.

Vertreter des Bezirks nehmen an Arbeitsleiterfachrunden teil, bei denen auch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung vertreten ist.

Außerdem gibt es eine Zusammenarbeit mit der Stiftung Schlösser und Gärten, um die Probleme im Schlosspark Charlottenburg zu lösen.

6.5 Schlosspark Charlottenburg

Das Radfahren im Schlosspark Charlottenburg war lange Zeit umstritten. Seit März 2008 ist es auf einigen Wegen erlaubt (Abb. 8, 9 und 20).

Für den Schlosspark Charlottenburg war das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf zuständig, bis die Stiftung Preußischer Schlösser und Gärten den Park im Jahr 2000 übernommen hat. Die Stiftung hat damals die Pflege übernommen. Ordnungsgemäß ist immer noch der Bezirk zuständig.²²⁸ Das Bezirksamt hat früher das Radfahren auf dem Spreeuferweg geduldet, weil die Strecke eine wichtige Fahrradverbindung darstellt und Teil des europäischen Radwegenetzes ist.²²⁹ Die Stiftung Preußischer Schlösser und Gärten hat nach der Übernahme das Radfahren im gesamten Schlosspark untersagt, was sich jedoch nicht durchsetzen ließ.²³⁰

Nachdem der Schlosspark an die Stiftung übergeben wurde, hat auch die Stiftung das Radfahren zunächst eine Zeit lang toleriert. Dann begann die Stiftung Schlösser und Gärten die Parkordnung, die ein generelles Radfahrverbot auf dem gesamten Parkgelände vorsieht, strenger auszulegen. *„Gegen eine Radfahrerlaubnis spricht aus Sicht der Stiftung Schlösser und Gärten vor allem die Tatsache, dass Wegeführung, -breite und -befestigung denkmalpflegerischen Anforderungen unterliegen.“*

²²⁸ Telefonische Auskunft von Herrn Rohde, Gartendirektor der Stiftung Preußischer Schlösser und Gärten am 10.11.2008.

²²⁹ vgl. Tagesspiegel vom 15.3.2008

²³⁰ Aussage von Herrn Schmidt vom Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf am 30.10.2008.

Die Wege sind mit einer wassergebundenen Wegedecke befestigt und für eine Benutzung durch Fußgänger ausgelegt. Das Radfahren auf diesen Wegen würde zu dauerhaften Schäden führen. Außerdem findet die Stiftung, dass das Radfahren aus Sicherheitsgründen mit der Nutzung des Gartens als Erholungsort nicht vereinbar ist und Spaziergänger Priorität haben.²³¹

Im März 2008 wurden zwei Wege in Nord-Süd-Richtung und eine Ost-West-Verbindung zum Radfahren freigegeben, unter anderem der Spreeuferweg.²³² (Abb. 8, 9 und 20) Vorausgegangen waren Forderungen der Bezirksverordnetenversammlung Charlottenburg-Wilmersdorf, des Abgeordnetenhauses und von Initiativen und Anwohnern. Es wurde schließlich eine Einigung zwischen der Stiftung Schlösser und Gärten und dem Bezirk erzielt.²³³ Im Gegenzug zur Radfahrerlaubnis auf bestimmten

Wegen werden die übrigen Wege im Schlossgarten vom bezirklichen Ordnungsamt verstärkt kontrolliert.²³⁴

Im Jahr 2009 soll der Spreeuferweg neu gebaut werden, wobei ein Planungsbüro den Wegeverlauf prüft.²³⁵ Im Rahmen eines Gutachtens wird untersucht, ob eine neue Brücke für Radfahrer über den Stichkanal sinnvoll ist (Abb. 9 und 20). Ein besonderes Problem besteht im Bereich des Belvedere, wo es eine Engstelle gibt und sich viele Fußgänger aufhalten, um das Denkmal zu besichtigen. Es sollen neue Schilder aufgestellt werden, die auf den gemeinsamen Fuß- und Radweg hinweisen.²³⁶ Es wird auch geprüft, ob im Park Fahrradständer aufgestellt werden können. Das Gutachten wird im Frühjahr 2009 der Öffentlichkeit vorgestellt. Die Umsetzung der darin vorgeschlagenen Maßnahmen hängt von den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln ab und muss mit dem

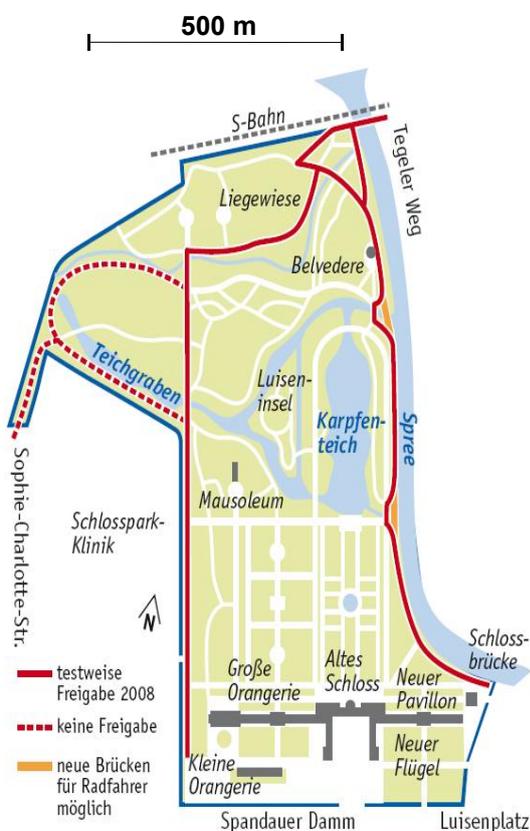


Abb. 20: Schlosspark Charlottenburg: Die rote durchgezogene Linie zeigt die zum Radfahren freigegebenen Wege, gelb sind die möglichen neuen Brücken für Radfahrer.
Quelle: ADFC

²³¹ ABGEORDNETENHAUS VON BERLIN (2003): Drucksache 15/10 596; Antwort der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung auf eine kleine Anfrage von Christian Gaebler.

²³² vgl. Tagesspiegel vom 15.3.2008

²³³ Aussage von Herrn Schmidt vom Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf am 30.10.2008.

²³⁴ Aussagen von Herrn Gröhler, Bezirksstadtrat für Bauwesen von Charlottenburg-Wilmersdorf, bei einer Begehung des Schlosspark Charlottenburg am 6.3.2008.

²³⁵ vgl. Pressemitteilung der Stiftung Schlösser und Gärten vom 14.3.2008

²³⁶ Aussagen von Herrn Rohde, Gartendirektor, bei einer Begehung des Schlossparks Charlottenburg am 6.3.2008.

Landesdenkmalamt abgestimmt werden.²³⁷

Die Stiftung Preußischer Schlösser und Gärten ist grundsätzlich gegen eine Asphaltierung von Wegen im Schlosspark.

Trotz der Freigabe mehrerer Wege zum Radfahren gibt es immer noch das Problem, dass kreuz und quer durch den Park Rad gefahren wird.²³⁸

6.6 Großer Tiergarten

Der Große Tiergarten ist mit rund 210 ha²³⁹ die größte Berliner Grünanlage. Im Landschaftsprogramm des Berliner Senats heißt es, dass der Große Tiergarten „*das Herz des Berliner Freiraumsystems bildet*“, und das Bindeglied zwischen den beiden Stadtzentren ist. Weiter heißt es, dass er „*ein breites Spektrum an kulturellen, politischen und freizeitorientierten Betätigungen*“ ermöglicht.²⁴⁰ Der Große Tiergarten ist die einzige Berliner Grünanlage, in der das Radfahren seit fast 25 Jahren erlaubt ist. Bis vor ein paar Jahren war der Tiergarten die einzige Berliner Grünanlage, in der man Rad fahren durfte.

Es ist der Park, der von den Berlinern in der Freizeit am häufigsten aufgesucht wird²⁴¹ und darüber hinaus die Berliner Grünanlage mit dem größten Radverkehrsaufkommen.²⁴²

Ich habe am 7.11.2008 im Rahmen einer Begehung des Tiergartens ein Gespräch mit Herrn Schaaf geführt. Er war von 1976 bis 2005 als stellvertretender Amtsleiter und technischer Leiter im Grünflächenamt des Bezirks Tiergarten, später Mitte, für den Großen Tiergarten zuständig. Die folgenden Ausführungen beziehen sich auf die Aussagen von Herrn Schaaf, wenn sie nicht anders gekennzeichnet sind.

a) Welche Wege sind zum Radfahren freigegeben?

Alle Wege, die breiter als 2 m sind, sind zum Radfahren freigegeben.²⁴³

b) Wie sind die Wege gestaltet? Welche Regelungen bestehen?

Es gibt im Großen Tiergarten bis auf die Bellevueallee nur von Fußgängern und

²³⁷ Telefonische Aussagen von Herrn Rohde am 11.12.2008.

²³⁸ Telefonische Aussagen von Herrn Rohde am 11.12.2008.

²³⁹ vgl. SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG, Internet: Großer Tiergarten.

²⁴⁰ vgl. SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELTSCHUTZ BERLIN (o.J.), S. 11

²⁴¹ vgl. Bürgerumfrage „Qualität und Nutzung öffentlicher Grünanlagen in Berlin“, 2000, 18% der Befragten gaben an, den Großen Tiergarten in ihrer Freizeit aufzusuchen.

²⁴² vgl. Kapitel 3.5.2

²⁴³ Die einzige Ausnahme stellt der Ahornsteig im Bereich der Luiseninsel dar, wo das Radfahren trotz ausreichender Wegebreite verboten ist.

Radfahrern gemeinsam genutzte Wege. Die Bellevueallee hat als einziger Weg eine getrennte Wegeführung für Fußgänger und Radfahrer. Es gibt hier einen gepflasterten und beleuchteten Weg für Fußgänger und einen wassergebundenen Weg für Radfahrer.

Bodenmarkierungen gibt es im Tiergarten nicht.

Die Regelungen zum Radfahren sowie die Beschilderung haben sich im Laufe der Jahre nicht verändert. An den Eingängen stehen Schilder mit der Aufschrift „Radfahren auf breiten Wegen erlaubt. Bitte vorsichtig fahren! Fußgänger haben Vorrang.“ (Abb. 18) oder „Radfahren auf befestigten Wegen erlaubt. Fußgänger haben Vorrang“ Im Park stehen an größeren Kreuzungen Schilder mit der Aufschrift „Vorsicht! Radweg kreuzt“ (Abb. 19).

Im Tiergarten haben die meisten Wege bis jetzt eine wassergebundene Decke.

Es gibt aber auch wenige schon länger asphaltierte Wege, unter denen Hochspannungsleitungen liegen.

Außerdem gibt es einige gepflasterte Wegeabschnitte, wie zum Beispiel die Rampe an der Schleuse. Kurze gepflasterte Abschnitte sind an Stellen, wo Radfahrer dazu bewegt werden sollen, zur Vermeidung von Konflikten langsamer zu fahren, zum Beispiel an der Wegkreuzung Bellevueallee/Große Querallee (Abb. 13).

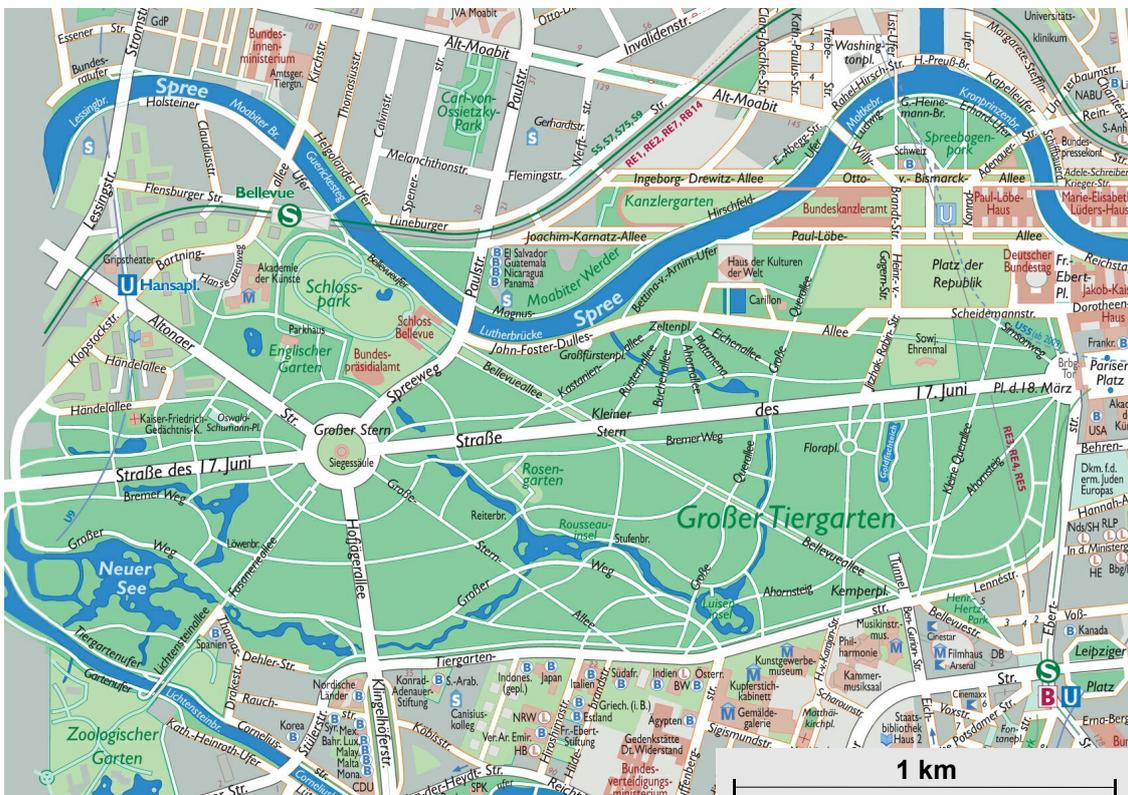


Abb. 21: Der Große Tiergarten. Auf den weiß dargestellten Wegen ist das Radfahren erlaubt. Quelle: Plan von Tilo Schütz

An der Peripherie des Tiergartens gibt es Fahrradbügel, an denen man sein Rad abstellen kann. Das wird von vielen Leuten genutzt und fördert, dass Tiergartenbesucher mit dem Fahrrad statt mit dem Auto kommen.

c) Wie war das Vorgehen, um zur umgesetzten Lösung zu kommen?

1984 wurden im Großen Tiergarten alle Wege, die breiter als 2 m waren, zum Radfahren freigegeben. Man wollte Familien mit Kindern und älteren Menschen das Radfahren in einer ungefährlichen Umgebung und zur Erholung ermöglichen, weil West-Berliner damals durch die Teilung der Stadt nicht so einfach ins Umland fahren konnten. Später kamen die Radverkehrs-Verbindungswege dazu, wie der R1-Radweg, der parallel zur Straße des 17. Juni führt.

Es gibt keine Untersuchungen zum Radverkehr im Tiergarten.

d) Wie funktioniert die Pflege/die laufende Unterhaltung?

Für die Pflege des Großen Tiergartens ist der Bezirk Mitte zuständig. Dafür fehlt aber sowohl Personal als auch Geld. Da die Kapazitäten nicht reichen, um die Wege zu pflegen, und diese nicht ausreichend instand gehalten werden können, sind Asphaltwege geeigneter als wassergebundene Wege, die erheblich mehr Pflege benötigen. Im Parkpflegewerk²⁴⁴ wird das Radfahren überhaupt nicht beachtet.

e) Wie sind die Erfahrungen mit der Freigabe von Wegen für Radfahrer?

Es gibt insgesamt nur wenige Konflikte und Beschwerden von Fußgängern, aber es gibt immer wieder auch Fußgänger, die sich durch Radfahrer gestört fühlen. Zu Unfällen zwischen Radfahrern und Fußgängern kommt es selten.

Die Bellevueallee hat als einziger Weg im Tiergarten eine getrennte Wegeführung für Fußgänger und Radfahrer. Hier fahren viele Radfahrer auf dem Weg, der eigentlich den Fußgängern vorbehalten ist, weil er gepflastert und beleuchtet ist. Im Winter wird auch nur der für Fußgänger vorgesehene Bereich schneegereinigt. Leider nehmen viele Radfahrer wenig Rücksicht auf Fußgänger, aber es kommt trotzdem nur selten zu Beschwerden.

Technisch kann man nur wenig Einfluss darauf nehmen, dass Radfahrer vorsichtig fahren. Deshalb ist es sehr wichtig, dass alle Nutzergruppen aufeinander Rücksicht nehmen.

Im Bereich Naturschutz gibt es große Probleme mit Mountainbike-Fahrern, die nicht auf den Wegen bleiben, sondern quer durch die Vegetation fahren, auch durch Stau-

²⁴⁴ Im Parkpflegewerk wird beschrieben, wie der Große Tiergarten weiter entwickelt werden soll. Dabei stehen die Planungen von Knobelsdorff und Lenné im Vordergrund, die den Park im 18. und 19. Jahrhundert gestaltet haben.

denrabatten und Rosenbeete. Dadurch werden die Pflanzen zum Teil stark geschädigt.

f) Gibt es weitere Planungen?

Der Bremer Weg, der parallel zur Straße des 17. Juni verläuft, ist 2008 zwischen Siegestsäule und Platz des 18. März asphaltiert worden. 2009 wird der westliche Teil bis zum S-Bhf. Tiergarten asphaltiert. Der Bremer Weg wird von Berlin-Touristen sehr stark genutzt und soll durch die Asphaltierung auch im Winter gut begehbar sein. Außerdem ist der Weg als Rettungsweg wichtig für die vielen Feste, die im Tiergarten und am Brandenburger Tor stattfinden.

Des Weiteren soll der Weg am Landwehrkanal auf der Tiergartenseite von der Unterschleuse bis zur Lichtensteinbrücke asphaltiert werden.

Weitere Asphaltierungen sind nicht geplant. Die anderen Wege im Tiergarten werden auch saniert, aber aus denkmalpflegerischen Gründen mit einer wassergebundenen gelben Wegedecke.²⁴⁵

g) Welche Probleme gibt es mit der Gartendenkmalpflege?

Der Große Tiergarten ist ein Gartendenkmal und deshalb gibt es denkmalpflegerische Vorgaben. Eingriffe und Veränderungen, wie z. B. Asphaltierungen, müssen deshalb mit dem Landesdenkmalamt abgestimmt werden.

Im Tiergarten haben die meisten Wege bis jetzt eine wassergebundene Decke. Viele davon bestehen aus Diabas und sind dunkelgrau (Abb. 7). Dieses dunkle Material wird, wie auch die Asphaltierungen, von den Gartendenkmalschützern überhaupt nicht gern gesehen, weil die Wege ursprünglich sandig - also gelb - waren.

Es gibt aber auch Wege mit einer hellen wassergebundenen Decke, die aus einem Gemisch aus Lehm, Sand und Kies besteht und eine bestimmte Körnung hat. (vgl. Abb. 3) Dieses Material wird von der Gartendenkmalpflege bevorzugt, weil es dem ursprünglichen Wegebelag am nächsten kommt. Durch Laub, Erde und Umwelteinflüsse wird dieser Belag aber auch im Laufe der Zeit dunkler.

6.7 Zusammenfassung und Vergleich der Bezirke

Im Umgang der vier untersuchten Bezirke mit der Thematik wird deutlich, dass es in Berlin kein einheitliches Vorgehen gibt. Mit der Forderung, Radverkehr durch Grünanlagen zu führen, wird in den Berliner Bezirken sehr unterschiedlich umgegangen. Auch die Planung von Radverkehrsanlagen und -netzen wird in den verschiedenen

²⁴⁵ Herr Götte, für den Tiergarten zuständiger Inspektionsleiter, telefonisch am 3.12.2008.

Bezirken sehr unterschiedlich gehandhabt. In Lichtenberg wird zum Beispiel intensiv mit anderen Abteilungen und Verwaltungen sowie mit den benachbarten Umlandgemeinden zusammengearbeitet. In Tempelhof-Schöneberg dagegen hat das Amt für Umwelt und Natur alleine über die Freigabe einzelner Wegeabschnitte in Grünanlagen entschieden. Es gibt Bezirke, wie Lichtenberg und Charlottenburg-Wilmersdorf, die aktiv an Fahrradroustennetzen arbeiten, und bei denen Wege durch Grünanlagen in diesem Zusammenhang behandelt werden. In Lichtenberg sind deutlich mehr Wege in Grünanlagen zum Radfahren freigegeben als in den anderen Bezirken.

Nach welchen Kriterien Wege in Grünanlagen zum Radfahren freigegeben werden ist von Bezirk zu Bezirk verschieden. Vor allem gibt es Unterschiede, wie restriktiv mit solchen Kriterien umgegangen wird.

Tempelhof-Schöneberg ist der einzige von mir untersuchte Bezirk, in dem fast alle Wege eine getrennte Wegführung von Fußgängern und Radfahrern aufweisen. In den anderen untersuchten Bezirken gibt es diese Regelung nur im Ausnahmefall. Inzwischen wird aber auch in Tempelhof-Schöneberg die gemeinsame Wegführung priorisiert und bei neuen Wegen umgesetzt. In den anderen Bezirken ist das von Anfang an so gewesen. Die Bezirke sind sich einig, dass eine getrennte Wegführung eher zu Konflikten führt, weil sie in der Realität nicht funktioniert. Wenn Fußgänger die Trennung nicht beachten, weil sie sie oft gar nicht wahrnehmen, und Radfahrer sich aber auf ihrem Wegebereich im Vorrecht fühlen und entsprechend schnell fahren, kann es leicht zu Konflikten kommen. Um die Radfahrer zu mehr Rücksicht zu bewegen, wird deshalb die gemeinsame Wegführung bevorzugt. Hier müssen Radfahrer immer auf dem gesamten Weg mit Fußgängern rechnen und entsprechend vorsichtig fahren. Die gemeinsame Wegführung bewährt sich sogar bei eigentlich zu geringen Wegebeniten wie in Charlottenburg-Wilmersdorf - selbst hier werden kaum Konflikte oder gar Unfälle beobachtet.

Eine einheitliche Beschilderung gibt es in den Bezirken nicht, obwohl sich alle darin einig sind, dass Fußgänger Vorrang vor den Radfahrern haben. In Lichtenberg wurde dafür ein eigenes Schild mit der Aufschrift „Fußgänger haben Vorrang“ entworfen (Abb. 16). Tempelhof-Schöneberg benutzt die blauen, runden Schilder „getrennter Fuß- und Radweg“ und „gemeinsamer Fuß- und Radweg“ aus der Straßenverkehrsordnung (Abb. 14 und 15). Im Großen Tiergarten gibt es wieder andere Schilder, auf denen darauf hingewiesen wird, dass das Radfahren auf breiten Wegen erlaubt ist und Fußgänger Vorrang haben (Abb. 18).

Bei der notwendigen Breite von Wegen für eine gemeinsame Benutzung durch Fußgänger und Radfahrer gibt es ebenfalls eine unterschiedliche Vorgehensweise. Die Bezirke sind aber alle der Meinung, dass die Wege breit genug sein müssen. Was darunter verstanden wird, ist verschieden. Meist gibt es keine klare Regelung. Nur Tempelhof-Schöneberg hat feste Vorgaben: Hier müssen die Wege mindestens eine Gesamtbreite von 3 m haben, um zum Radfahren freigegeben zu werden. Im Großen Tiergarten ist dagegen auf allen Wegen ab einer Breite von 2 m das Radfahren erlaubt. Lichtenberg und Charlottenburg-Wilmersdorf handhaben die Frage der Breite weniger restriktiv. Zwar sollen auch hier die freigegebenen Wege breit genug sein. Es werden jedoch bei wichtigen Fahrradverbindungen Kompromisse eingegangen und zum Teil auch schmalere Wege freigegeben.

Auch in der Frage der Befestigung der Wege gibt es kein einheitliches Bild. Es gibt sowohl wassergebundene, als auch asphaltierte und gepflasterte Wege, auf denen das Radfahren erlaubt ist. Die Bezirke haben auch hier unterschiedliche Vorgaben. So sind in Tempelhof-Schöneberg grundsätzlich keine wassergebundenen Wege zum Radfahren freigegeben. In den anderen untersuchten Bezirken ist der Belag für eine mögliche Freigabe nachrangig. In Charlottenburg-Wilmersdorf gibt es vor allem wassergebundene Wege, die zum Radfahren freigegeben sind. In Lichtenberg gibt es viele asphaltierte Wege, aber auch wassergebundene und gepflasterte. In Friedrichshain-Kreuzberg dagegen sind die meisten Wege wassergebunden, es gibt aber auch asphaltierte und gepflasterte Wege.

Auch wenn die Umsetzung in den verschiedenen Bezirken sehr unterschiedlich geschieht, so sind die Probleme, die die Bezirke haben, die gleichen. Alle haben zu wenig Geld und Personal für die Pflege von Grünanlagen zur Verfügung und können deshalb ihre Wege nicht angemessen pflegen und instand halten. In allen Bezirken gibt es deshalb Probleme mit den wassergebundenen Wegedecken. Diese werden durch den Radverkehr stark in Mitleidenschaft gezogen, vor allem bei feuchter Witterung. Wenn sie nicht gut gepflegt werden, nehmen die Schäden zu und es kommt zu einer verstärkten Pfützenbildung (Abb. 6). Darunter leiden dann vor allem auch die Fußgänger. Die Bezirke ziehen aus diesen Problemen unterschiedliche Konsequenzen. Während Tempelhof-Schöneberg das Radfahren auf wassergebundenen Wegen grundsätzlich nicht erlaubt, werden in anderen Bezirken, wie z. B. in Lichtenberg, Wege asphaltiert.

In allen Bezirken sowie im Großen Tiergarten wurde die Erfahrung gemacht, dass es durch eine Freigabe von Wegen zum Radfahren nicht zu einer Häufung von Be-

schwerden durch Fußgänger kommt und auch nur selten Unfälle passieren. Konflikte halten sich in Grenzen.

In den Bezirken besteht aber ein Gefühl der Unsicherheit bezüglich der nötigen Verkehrssicherungspflicht.

Probleme im Bereich des Naturschutzes gibt es in den verschiedenen Bezirken kaum.

Zum Teil kommt es durch das Ausweichen von Fußgängern und Radfahrern auf die neben dem Weg liegenden Wiesen zu Schäden am Rasen. Dieses Ausweichen liegt aber zum Teil an den oben genannten Problemen mit den wassergebundenen Wegen, auf denen sich bei mangelnder Pflege verstärkt Pfützen bilden.

Ein Beispiel für Konflikte mit dem Naturschutz ist der Nelly-Sachs-Park in Schöneberg, in dem im Zuge der Anlage eines gemeinsamen Rad- und Fußweges 20 Bäume gefällt wurden.

Im Großen Tiergarten stellen Mountainbike-Fahrer ein großes Problem dar. Sie fahren häufig abseits der Wege quer durch Vegetation und führen so den Pflanzen zum Teil große Schäden zu.

Die Probleme mit der Gartendenkmalpflege sind in den verschiedenen Bezirken die gleichen, wenn es um Gartendenkmale geht. Hier sind vor allem Asphaltierungen umstritten, die von Denkmalschützern meist abgelehnt werden.

Untersuchungen zur gemeinsamen Nutzung von Wegen in Grünanlagen durch Fußgänger und Radfahrer gibt es in keinem der untersuchten Bezirke. Solche Untersuchungen werden weder vor noch nach einer Freigabe von Wegen durchgeführt. Deshalb kann man auch schlecht sagen, wie stark die Wege von Radfahrern benutzt werden, und ob und in welchem Ausmaß es durch die Zulassung von Radverkehr in Grünanlagen zu einer Verdrängung anderer Nutzer kommt.

7. Zusammenfassung

Jahrzehntelang war das Radfahren in den Berliner Grünanlagen verboten. Nachdem es zuerst 1984 im Großen Tiergarten erlaubt wurde, kam es erst 2005 zu einer Freigabe in größerem Umfang. Dies wird jedoch in den verschiedenen Bezirken sehr unterschiedlich gehandhabt. In einigen Bezirken werden großzügig Wege freigegeben, in anderen wird restriktiv mit einer möglichen Freigabe umgegangen.

Auslöser für die Diskussion, Radverkehr durch Grünanlagen zu führen, war das Bestreben des Berliner Senats, den Radverkehr in Berlin insgesamt zu fördern, um die steigenden Umweltbelastungen durch den Autoverkehr zu verringern. Zu diesem Zweck wurde in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung das 660 km lange Fahrradrouthenauptnetz aufgestellt. Außerdem wurde die Berliner Radverkehrsstrategie erarbeitet, die die Umsetzung dieses Hauptnetzes und die Ergänzung durch bezirkliche Nebennetze vorsieht. Diese Fahrradrouthen sollen auf attraktiven und sicheren Routen, möglichst abseits von Hauptverkehrsstraßen, führen. So führen die Strecken auch durch ruhige und grüne Bereiche der Stadt, wie zum Beispiel Grünanlagen.

Da diese Grünanlagen bis dahin den Fußgängern vorbehalten waren, kam es zu erheblichen Diskussionen über die entstehenden Konflikte. Je nach Grünanlage handelt es sich um Konflikte mit anderen Nutzern, vor allem Fußgängern, aber auch mit dem Naturschutz und der Gartendenkmalpflege.

Die Berliner Grünanlagen haben ihre vorrangige Bedeutung für die Erholung der Bevölkerung. Sie sind aber auch aus ökologischen Gründen und zum Teil aus Denkmalschutzgründen wichtig. Dabei unterscheiden sich die Grünanlagen sehr stark, sowohl in der Größe als auch in der Nutzung. Da die verschiedenen Nutzer, vor allem Fußgänger und Radfahrer, unterschiedliche Anforderungen an die Grünanlagen haben, kommt es zu Konflikten.

Erfahrungen zeigen jedoch, dass es in der Realität wesentlich seltener zu Konflikten zwischen den verschiedenen Nutzern kommt als erwartet. Die subjektive Wahrnehmung steht dabei im Widerspruch zur objektiven Gefährdung. Unfälle zwischen Radfahrern und Fußgängern in Grünanlagen sind nur sehr selten.

Trotzdem gibt es Fußgänger, die ein Gefühl der Unsicherheit bis hin zu Angst haben, wenn Radfahrer auf den gleichen Wegen wie sie unterwegs sind. Obwohl sich die meisten Radfahrer angemessen verhalten, gibt es immer auch einzelne, deren rowdyhaftes Verhalten Fußgänger ängstigt oder sogar gefährdet. Hier muss eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit ansetzen und für gegenseitige Toleranz und Rücksichtnahme werben.

Um ein konfliktfreies Miteinander von Fußgängern und Radfahrern auf gemeinsam genutzten Wegen zu gewährleisten, ist eine angemessene Gestaltung der Wege

wichtig. Diese hat Einfluss auf das Verhalten der Nutzer, zum Beispiel auf die Geschwindigkeit von Radfahrern. Oft reichen aber die finanziellen Möglichkeiten nicht aus, um eine optimale Gestaltung umzusetzen.

Grundsätzlich ist dabei die Entscheidung, ob man eine getrennte oder gemeinsame Wegeführung ausweist. Für Berlin ist hier in den meisten Fällen die gemeinsame Wegeführung zu bevorzugen. Die positiven Erfahrungen in den Bezirken sprechen dafür.

Bei der Breite des Weges kommt es darauf an, ob man vor der Frage steht, vorhandene Wege für den Radverkehr freizugeben oder neue Wege für eine gemeinsame Nutzung anzulegen. Bei vorhandenen Wegen muss geprüft werden, ob der Weg breit genug ist, um das Radfahren zuzulassen. Im Zuge wichtiger Fahrradverbindungen können auch Kompromisse zugunsten des Radverkehrs eingegangen und schmalere Wege freigegeben werden. Bei der Neuanlage von Wegen muss die Breite der erwarteten Nutzungsintensität angepasst werden.

Bei der Befestigung der Wege ist Asphalt die für Radfahrer beste Lösung. Wassergebundene Wege sind für ökologisch sensible Bereiche günstiger. Sie werden auch aus denkmalpflegerischer Sicht bevorzugt und deshalb in vielen Gartendenkmalbereichen angelegt.

Da Radfahrer auf wassergebundenen Wegen langsamer sind als auf Asphalt, können dadurch Konflikte mit Fußgängern reduziert werden. Andererseits verschleißten wassergebundene Wegedecken sehr viel schneller und sind empfindlicher als andere Wegedecken, vor allem bei intensivem Radverkehr. Die Folgekosten sind viel höher als bei Asphaltwegen. Da ein Asphaltweg etwa doppelt so lange oder länger hält wie eine wassergebundene Wegedecke, ist er insgesamt kostengünstiger.

Grundsätzlich ist bei allen Wegedecken notwendig, dass sie gut gebaut werden und einen vernünftigen Unterbau bekommen.

Auch ein gutes Angebot an Fahrradabstellanlagen in Grünanlagen ist wichtig.

Bei der Beschilderung ist es notwendig, den Vorrang der Fußgänger deutlich zu machen und die Schilder so zu gestalten und anzubringen, dass sie wahrgenommen werden. Dafür wäre eine berlinweite Vereinheitlichung der Beschilderung zweckdienlich.

Die Berliner Bezirke gehen bei der Förderung des Radverkehrs sehr unterschiedlich vor. Das spiegelt sich auch im Umgang mit der Frage nach einer Freigabe von Grünanlagen für Radfahrer wider. Sowohl die Zusammenarbeit der Bezirke untereinander wie auch mit dem Senat muss verbessert werden, gerade wenn es sich um bezirksübergreifende Fahrradrouten handelt oder andere übergeordnete Aspekte wie etwa eine einheitliche Beschilderung..

8. Diskussion der gewonnenen Resultate

In der vorliegenden Arbeit bin ich den Fragestellungen nachgegangen, welche Konflikte durch Radverkehr in Grünanlagen entstehen, welche Möglichkeiten es gibt, diese zu lösen und wie in Berlin mit der Problematik umgegangen wird.

Meine Erwartung, dass es beim Radverkehr in Grünanlagen eher selten zu Konflikten kommt, fand ich in den Experteninterviews bestätigt. Überraschend war für mich allerdings, dass in Grünanlagen fast keine Unfälle zwischen Radfahrern und Fußgängern passieren, was selbst für die zuständige Mitarbeiterin beim Polizeipräsidenten unerwartet war. Zu dieser Problematik gab es für Berlin bisher keine Zahlen.

Meine eigene Vermutung, dass sich gemeinsam genutzte Wege am besten eignen, um Radverkehr möglichst konfliktfrei durch Grünanlagen zu führen, hat sich sowohl durch die Literaturrecherche als auch durch die Experteninterviews bestätigt.

Beeindruckt hat mich, wie unterschiedlich in den Berliner Bezirken mit der Problematik umgegangen wird und wie verschieden die Vorgaben der Radverkehrsstrategie umgesetzt werden. Bemerkenswert war dabei auch, wie unterschiedlich die Ressortverteilung in den verschiedenen Bezirken ist und wie sehr die Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen auch an einzelnen Entscheidungsträgern hängt.

Schwierig erwies sich anfangs die Recherche. „Radverkehr in Grünanlagen“ als Thema fand sich in der Literatur selten. Aussagen dazu waren sehr verstreut. Mehr Informationen gab es zur Thematik „von Radfahrern und Fußgängern gemeinsam genutzte Flächen“. Diese habe ich zum Teil auf die Situation in Grünanlagen übertragen, wenn mir das vom Kontext her möglich schien. In meiner Arbeit bringe ich die verschiedenen Aussagen und Informationen zusammen, was für diese Thematik neu ist.

Eigene Beobachtungen habe ich nur eingeschränkt vorgenommen, weil es sich als schwierig erwiesen hat. Ich hatte dabei immer nur einen Teil des Weges in einem Park im Blick, also nur einen kleinen Ausschnitt. Die Situationen vor Ort gestalten sich jedoch sehr unterschiedlich, je nach Charakter der Grünanlage und des Weges, je nach Tageszeit, Wochentag, Jahreszeit und Wetter. Insofern kann eine solche, eigentlich wichtige Beobachtung, auch nur einen Ausschnitt abbilden. Im Rahmen dieser Arbeit war es nicht möglich, repräsentative Ergebnisse zu gewinnen.

Ebenso wichtig sind Befragungen der beteiligten Parknutzer vor Ort, die ich nicht durchgeführt habe, weil es mir nicht möglich gewesen wäre, genügend Interviews zu führen, um repräsentative Ergebnisse zu bekommen. Dabei ist es besonders schwierig, Radfahrer zu interviewen, da viele hierfür ungerne anhalten.

Es wäre sinnvoll, zum Miteinander von verschiedenen Nutzern in Grünanlagen ein eigenständiges, größer angelegtes Forschungsprojekt durchzuführen.

Im Rahmen der Recherche bin ich auf zahlreiche interessante Beispiele aus dem In- und Ausland gestoßen. So haben zum Beispiel München und London durch eine intensive Förderung des Radverkehrs große Zuwächse des Radverkehrsanteils erreicht. Vor allem München hat dabei unter anderem eine großzügige Freigabe von Grünanlagen zum Radfahren umgesetzt. Leider konnte ich diese interessanten Ansätze nicht verfolgen, weil sie den Rahmen dieser Arbeit gesprengt hätten. Es lohnt sich sicher, diese Beispiele daraufhin näher zu untersuchen, was man daraus für Berlin lernen kann.

Ich hatte den Eindruck, dass es sich beim Thema Radverkehr in Grünanlagen um ein aktuelles und wichtiges Thema handelt, das viele Menschen angeht. Im Gespräch, sowohl mit Laien als auch mit Fachleuten, bin ich immer wieder auf zum Teil großes Interesse und regen Diskussionsbedarf gestoßen.

9. Fazit

Die Förderung des Radverkehrs ist wichtig, um den steigenden Umweltbelastungen durch den motorisierten Individualverkehr entgegenzuwirken. Dafür ist ein gutes Angebot an differenzierten Fahrradrouthenetzen notwendig. Die Führung von Radverkehr durch Grünanlagen ist ein wichtiger Teil dieser Netzplanung. Dabei müssen jedoch die Belange des Fußverkehrs angemessen berücksichtigt werden.

Wichtig ist hierbei allerdings, dass die Planung von Radverkehr durch Grünanlagen auf keinen Fall dazu führen darf, dass die umliegenden Straßenbereiche für Radfahrer vernachlässigt werden. Um Radfahren für ein breites Bevölkerungsspektrum attraktiv zu machen, müssen gute Radverkehrsverbindungen für die unterschiedlichen Ansprüche der Radfahrer zur Verfügung stehen.

Gerade, wenn Radverkehr durch so sensible Bereiche wie Grünanlagen geführt wird, wo es zu Konflikten mit anderen Nutzern, dem Naturschutz und ggf. der Gartendenkmalpflege kommen kann, muss die Umsetzung gut durchdacht sein.

Lösungen müssen für jede Grünanlage individuell gefunden werden. Wesentliche Einflussfaktoren sind die Breite und die Gestaltung der Wege. Universallösungen sind bei der Unterschiedlichkeit der Berliner Grünanlagen nicht möglich, aber es lassen sich meist gute Kompromisse finden. Dies zeigt das Beispiel des Schlossparks Charlottenburg. Sehr nützlich wäre eine Sammlung guter Umsetzungsbeispiele. Diese sollte den betreffenden Ämtern in den Bezirken zur Verfügung gestellt werden.

Leider scheitern sinnvolle Gestaltungsmöglichkeiten allzu oft an den mangelnden finanziellen Mitteln, den personellen Möglichkeiten und am Willen der Verantwortlichen.

Der Ausbau des Fahrradrouthenetzes darf nicht nur durch finanzielle Aspekte geprägt sein. Es muss möglich sein, sinnvolle Konzepte umzusetzen. Dabei sind Anlagen für den Radverkehr in der Regel deutlich billiger als solche für den Autoverkehr.

Ein großes Problem ist die Tatsache, dass die Bezirke kaum zusammenarbeiten. Die Probleme vor Ort werden vielfach vereinzelt betrachtet und sind nicht in eine gemeinsame Strategie der Bezirke eingebunden und auch der Einfluss des Senats auf die Bezirke ist begrenzt.

Konflikte in Grünanlagen werden sich nicht völlig vermeiden lassen, eine Reduzierung ist aber möglich. Viele Beispiele zeigen, dass Radverkehr in Grünanlagen sich so umsetzen lässt, dass es nicht zu einer Häufung von Konflikten kommt. In Berlin wird das in verschiedenen Bezirken mit unterschiedlichem Engagement verfolgt. Wichtig ist, dass es nach der Freigabe von Wegen zum Radfahren eine Evaluation

gibt, ob die getroffenen Maßnahmen sinnvoll sind. Je nach Ergebnis kann dies zu einer Änderung der Regelung führen. Das gibt es bisher in Berlin nicht.

Die Berliner Radverkehrsstrategie enthält alle wichtigen Aspekte zur Förderung des Radverkehrs, es mangelt jedoch an der berlinweiten und koordinierten Umsetzung. Viele Bezirke haben die Notwendigkeit einer intensiven Fahrradförderung und dabei der bezirksübergreifenden Zusammenarbeit noch nicht erkannt. Eine berlinweite Vernetzung und Schulung der bezirklichen Mitarbeiter ist nötig, so wie es auf Bundesebene die sehr erfolgreich agierende Fahrradakademie praktiziert.²⁴⁶ Innerhalb der Bezirke ist eine intensive Zusammenarbeit der verschiedenen Bereiche Tiefbau und Grünflächen und anderer wichtiger Akteure notwendig.

Wenn die auf Senats- und Bezirksebene vorhandenen guten Ansätze systematisch vernetzt und gefördert werden, kann das Fahrradfahren in Grünanlagen ein wichtiger Baustein sein, um das Radfahren in Berlin noch attraktiver zu machen und somit den Radverkehrsanteil zu steigern.

²⁴⁶ Die Fahrradakademie ist im Rahmen des nationalen Radverkehrsplans eingerichtet worden. Sie bietet bundesweit Seminare für Kommunalpolitiker und Planer zu verschiedensten Themen rund um die Förderung des Radverkehrs an. Dabei geht es z. B. um Anlage und Bau von Radverkehrsanlagen oder um rechtliche Fragen. Wichtig ist außerdem die Vernetzung sowie der Austausch von Erfahrungen unter den Teilnehmern.

10. Abbildungsverzeichnis

Abb. 1	Radverkehrsaufkommen in verschiedenen Berliner Grünanlagen.....	S. 17
Abb. 2	Asphaltierter gemeinsamer Weg für Fußgänger und Radfahrer.....	S. 49
Abb. 3	Wassergebundener Weg im Schlosspark Charlottenburg.....	S. 49
Abb. 4	Getrennter Weg am Wulfila-Ufer in Tempelhof.....	S. 49
Abb. 5	Wassergebundener Weg, Radfahrstreifen mit Platten befestigt.....	S. 49
Abb. 6	Wassergebundener Weg mit starker Pfützenbildung.....	S. 49
Abb. 7	Wassergebundener Weg mit grauer Diabasdecke.....	S. 49
Abb. 8	Konfliktfreies Nebeneinander von Fußgängern und Radfahrern.....	S. 50
Abb. 9	Brücke im Schlosspark Charlottenburg.....	S. 50
Abb. 10	Asphaltweg mit getrennter Wegeführung im Volkspark Mariendorf....	S. 50
Abb. 11	Durch Markierung getrennter Weg im Franckepark in Tempelhof.....	S. 50
Abb. 12	Getrennte Wege im Böcklerpark in Kreuzberg.....	S. 50
Abb. 13	Wegekreuzung Bellevuealle/Große Querallee im Gr. Tiergarten.....	S. 50
Abb. 14	Asphaltierter gemeinsamer Fuß- und Radweg im Nelly-Sachs-Park..	S. 51
Abb. 15	Getrennter Rad- und Fußweg am Wulfila-Ufer in Tempelhof.....	S. 51
Abb. 16	Schild an der Rummelsburger Bucht in Lichtenberg	S. 51
Abb. 17	Schild an der Rummelsburger Bucht in Friedrichshain-Kreuzberg.....	S. 51
Abb. 18	Schild im Großen Tiergarten bei gemeinsamer Wegebenutzung.....	S. 51
Abb. 19	Schild an der Wegekreuzung Bellevuealle/Große Querallee.....	S. 51
Abb. 20	Plan: Schlosspark Charlottenburg.....	S. 65
Abb. 21	Plan: Der Große Tiergarten.....	S. 67

11. Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
BAST	Bundesanstalt für Straßenwesen
BUND	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland
C.R.O.W.	Institut für Normung und Forschung im Erd, Wasser- und Straßenbau und in der Verkehrstechnik Niederlande
EFA	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
FUSS	Fachverband Fußverkehr Deutschland
GA	Gemeinschaftsaufgabe
GrünanlG	Grünanlagengesetz
LaPro	Landschaftsprogramm
SRL	Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung
StEP	Stadtentwicklungsplan
StVO	Straßenverkehrsordnung
VLB	Verkehrslenkung Berlin
Z	Zeichen

12. Literatur und andere Quellen

- ABGEORDNETENHAUS VON BERLIN (2003): Drucksache 15/10 596; Antwort der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Frau Krautzberger, auf eine kleine Anfrage von Christian Gaebler. Berlin
- ABGEORDNETENHAUS BERLIN (2004): Drucksache 15/3360 vom 4.11.2004: Radverkehrsstrategie für Berlin. Berlin
- ADFC BUNDESVERBAND UND SRL (o.J.): Radwegebau in Wald und Flur. Bremen
- ALRUTZ, D., FECHTEL, H. W., KRAUSE, J. (1989): Dokumentation zur Sicherung des Straßenverkehrs. Bremerhaven
- ALRUTZ, D. UND GÜNDEL, D. (2003): Nutzung von Inline-Skates im Straßenverkehr. In: APEL U.A.: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. Bonn
- BAIER, H. (1987): Radweg ohne Benutzungspflicht und andere Darmstädter Beispiele. In: ADFC HESSEN (Hg.): Fahrrad Stadt Verkehr. II. Sammelband. Darmstadt
- BRACHER, T. (1996): Die Neuorientierung der Radverkehrsplanung. In: APEL U.A.: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. Bonn
- BRACHER, T. (1997): Wie lassen sich Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern vermeiden. In: APEL U.A.: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. Bonn
- BRAEUER, D., BRACHER, T. (2006): Von Radfahrern und Fußgängern gemeinsam genutzte Wege. In: APEL U.A.: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. Bonn
- BRAUN, A. (2008): Verkehrssicherungspflichten auf Radwegen. In: BUNDESARBEITSGEMEINSCHAFT DEUTSCHER KOMMUNALVERSICHERER: BADK - Information 3/2008. Köln
- BUND FÜR UMWELT UND NATURSCHUTZ DEUTSCHLAND BUND (2006): Radverkehrsanlagen in Park- und Grünanlagen, Wäldern, in der Feldflur und sonstigen Freiflächen. Berlin
- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND WOHNUNGSWESEN (2004): Radverkehr in der Praxis. Erfahrungen aus dem In- und Ausland. Berlin
- C.R.O.W. INSTITUT FÜR NORMUNG UND FORSCHUNG IM ERD-, WASSER- UND STRAßENBAU UND IN DER VERKEHRSTECHNIK - NIEDERLANDE (1994): Radverkehrsplanung von A bis Z. Das niederländische Planungshandbuch für fahrradfreundliche Infrastruktur. Ede
- DEUTSCHE VERKEHRSWACHT E.V. (HG) (2002): Skate & Roll. Inline-Skaten - aber sicher. Meckenheim
- DONSZYK, K. (2006): Planung touristischer Radwegenetze - ein Leitfaden. Dargestellt am Beispiel des Naturparks Hoher Fläming. Berlin
- EGER, R.; RETZKO, H. (1986): Führung des Radverkehrs im Innerortsbereich. Teil 6: Gemeinsame Verkehrsflächen für Fußgänger und Radfahrer. Bergisch-Gladbach
- EINEM, T. VON (2006): Verkehrsregeln für den Radverkehr - Kenntnisse und Verhalten. Kaiserslautern
- ELLINGHAUS, D. UND STEINBRECHER, J. (1993): Radfahrer - Jäger und Gejagte. Untersuchung über die Unfallgefährdung von Radfahrern und der durch sie heraufbe-

schworenen Gefahren. Köln/Aachen

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN. ARBEITSGRUPPE STRASSENENTWURF (1995): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 95. Köln

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN. ARBEITSGRUPPE STRASSENENTWURF (2002): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). Köln

FUSS E. V. FACHVERBAND FUßVERKEHR DEUTSCHLAND (2005): Empfehlungen: Spazierwege und Fahrradnutzung. Berlin

GÄLZER, R. (2001): Grünplanung für Städte. Stuttgart

Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege von Berlin (Berliner Naturschutzgesetz - NatSchGBln) in der Fassung vom 9.November 2006

Gesetz zum Schutz von Denkmälern in Berlin (Denkmalschutzgesetz Berlin DSchG Bln) vom 24.April 1995, zuletzt geändert am 14.12.2005

Gesetz zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung der öffentlichen Grün- und Erholungsanlagen (Grünanlagengesetz – GrünanlG) vom 24.11.1997, zuletzt geändert durch § 15 Abs. 1 des Gesetzes vom 29.9.2004

KGST IKO-NETZ (2008): Bundesweite Internetbefragung zur Messung der Bürgerzufriedenheit mit den kommunalen Grünflächen. Abschlussbericht. Köln

Koalitionsvereinbarung zwischen der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands (SPD), Landesverband Berlin, und der Linkspartei PDS (Die Linke), Landesverband Berlin, für die Legislaturperiode 2006-2011

KONSALT GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND REGIONALANALYSEN UND PROJEKTENTWICKLUNG MBH (2000): Bürgerumfrage „Qualität und Nutzung öffentlicher Grünanlagen in Berlin“. Hamburg und Berlin

KONSALT GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND REGIONALANALYSEN UND PROJEKTENTWICKLUNG MBH (2001): Vor-Ort-Untersuchung zu „Qualität und Nutzung öffentlicher Grünanlagen in Berlin“. Hamburg und Berlin

LANDESAMT FÜR STRAßEN- UND VERKEHRSWESEN RHEINLAND PFALZ (2000): Radwege in der freien Landschaft. Art der Befestigung. Koblenz

MONHEIM, H. , MONHEIM-DANDORFER, D. (1990): Straßen für alle. Analysen und Konzepte zum Stadtverkehr der Zukunft. Hamburg

PAUEN-HÖPPNER, U. (1990): Verhalten und Erleben von Radfahrerinnen und Radfahrern – Innenansichten zum Sicherheitsproblem. Vortrag zum 4. internationalen Planungsseminar für Fahrradverkehr, Veloforum `90, am 13./14.September in Aarau

SCHÄFER-BREDE, K.; TEBBE, J.; KASSACK, H.; LÜERS (1986), A.: pro fahrrad. Eine Bilddokumentation mit modellhaften Beispielen. Herausgegeben vom Umweltbundesamt. Wiesbaden und Berlin

SCHNEIDER, H. (2008): Naturschutz – Hindernis bei der Planung und Durchsetzung von Radverkehrsnetzen

SCHÜTZ, T. (2005): BUND Fahrradplan Berlin. Innere Stadt. Berlin

SENATSWERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG (o. J.): Bundesweite Internetbefragung zur Messung der Bürgerzufriedenheit mit den kommunalen Grünflächen 2004. Berliner Ergebnisse. Berlin

SENATSWERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG (2003): mobil 2010. Mobilitätsprogramm 2006 des Stadtentwicklungsplanes Verkehr (SteP Verkehr). Berlin

SENATSWERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG (2005): Fahr Rad - aber sicher. Ausbau des Fahrradrouthenetzes in Berlin. Berlin

SENATSWERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG (2007a): Mobilität der Stadt. Berliner Verkehr in Zahlen. Berlin

SENATSWERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG (2007b): natürlich BERLIN! Naturschutz- und NATURA 2000-Gebiete in Berlin. Berlin

SENATSWERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG (2007c): Nahbereichskonzepte für den Radverkehr. Arbeitshilfe für die Planung. Berlin

SENATSWERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG (2008): Karte: Ausbau des Fahrradrouthenetzes. Stand: März 2008. Berlin

SENATSWERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG (2008a): Fahrradparken in Berlin. Berlin

SENATSWERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELTSCHUTZ (1994): Landschaftsprogramm Artenschutzprogramm. LaPro 94. Berlin

SUKOPP, H. (Hg.) (1990): Stadtökologie. Das Beispiel Berlin. Berlin

WACKER, H., WINKELMANN, C. (1992): Infrastruktur für den Radverkehr. In: APEL U.A.: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. Bonn

Zeitungsartikel/Pressemitteilungen

ELTZEL, B.: Anwohner kämpfen für mehr Grün. In: BERLINER ZEITUNG vom 4.5.2007

MILLER, T.: Radeln im Park entzweit Rot-Rot. In: BERLINER ZEITUNG vom 16.10.2007

Radfahren im Schlosspark jetzt erlaubt. In: DER TAGESSPIEGEL vom 15.3.2008.

BEZIRKSAMT TEMPELHOF-SCHÖNEBERG: Radfernweg durch den Nelly-Sachs-Park in Berlin-Schöneberg. Pressemitteilung Nr. 122 vom 16.03.2007

SENATSWERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG: Weiterer Abschnitt des Radfernweges Berlin-Usedom fertiggestellt. Pressemitteilung vom 24.7.2007

STIFTUNG PREUBISCHER SCHLÖSSER UND GÄRTEN BERLIN BRANDENBURG (2008): Radfahren und Liegewiesen im Schlossgarten Charlottenburg. Pressemitteilung vom 14.3.2008

Unveröffentlichte Papiere

Überarbeiteter und ergänzter Arbeitsbericht der „AG Wege“. Berlin 2005

Umsetzung der Radverkehrsstrategie für Berlin. Bericht für die Sitzung des FahrRat am 4.9.2008

Experteninterviews

Gespräch mit Herrn Teuber, Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg, Amt für Umwelt und Natur, Bereichsleiter für den Südbereich des Bezirks, am 6.10.2008 im Amt für Umwelt und Natur Tempelhof-Schöneberg

Gespräch mit Herrn Nabrowsky, Bezirksamt Lichtenberg, Leiter des Amtes für Naturschutz, am 15.10.2008 im Bezirksamt Lichtenberg

Gespräch mit Herrn Schmidt, Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf, Abteilung Bauwesen, Grünflächen- und Tiefbauamt, Fachbereich Grünflächen, Inspektionsleitung, am 30.10.2008 im Rathaus Wilmersdorf

Gespräch mit Herrn Schädel, Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Amt für Umwelt und Natur, Leiter Naturschutz und Grünflächen, am 5.11.2008 im Rathaus Kreuzberg

Gespräch mit Herrn Schaaf, von 1976 bis 2005 stellvertretender Amtsleiter und technischer Leiter im Grünflächenamt Tiergarten, später Mitte, am 7.11.2008 im Großen Tiergarten

Telefongespräche

Frau Cloos, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Abteilung I E Stadt- und Freiraumplanung (Naturschutz, Landschaftsplanung und Forstwesen) am 3.12.2008

Herr Götte, Bezirksamt Mitte, für den Tiergarten zuständiger Inspektionsleiter im Straßen- und Grünflächenamt, am 3.12.2008

Herr Guggenthaler, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Abteilung VII B Planung und Gestaltung von Straßen und Plätzen am 17.10.2008

Herr Rohde, Stiftung Preußischer Schlösser und Gärten, Gartendirektor, am 10.12.08

Frau Wünnecke, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, am 26.11.2008

Internetquellen

Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen: Aktuelle Themen des Radverkehrs. www.fgsv.de/384.html (9.1.2009)

SENATSV ERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG: Großer Tiergarten. www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/stadtgruen/gruenanlagen/de (12.10.2008)

SENATSV ERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG: Mehr Sicherheit für Radfahrer. Unfälle mit Radfahrereteiligung. www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/radverkehr/sicherheit/de/unfaelle.shtml (8.12.2008)

SENATSV ERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG: Wege für den Fahrradverkehr. www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/radverkehrsanlagen/de/radwege.shtml (8.12.2008)

STIFTUNG PREUBISCHER SCHLÖSSER UND GÄRTEN: Schlösser und Parks von Potsdam und Berlin. Denkmalrechtliche Zuständigkeit und Umgebungsschutz. www.spsg.de/index_5758_de.html (30.11.2008)

13. Anhang

Fragenkatalog für die Experteninterviews in den Bezirken

1. Welche Regelungen gibt es im Bezirk?
 - a) gemeinsam benutzte Wege?
 - b) Trennung Fußgänger/Radfahrer auf einem Weg?
 - c) getrennte Wege?
2. Warum diese Regelungen?
 - a) Auf welcher Basis beruht die jeweilige Entscheidung?
 - b) Welche Wege werden für Radfahrer freigegeben und welche nicht?
 - c) Warum werden bestimmte Wege freigegeben und andere nicht?
 - d) Ist die Freigabe weiterer Wege geplant?
3. Gibt es Zahlen/Gutachten zur Parknutzung?
4. Bei Radfahrerlaubnis:
 - a) Wie sind die Wege beschaffen (Breite/Trennstrich/gemeinsame Nutzung)?
 - b) Wie sind die Wege befestigt? Warum diese Befestigung?
 - c) Wie ist die Beschilderung
 - d) Wie stark ist die Nutzung der Wege durch Fußgänger und Radfahrer?
 - e) Gibt es Untersuchungen zu Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern?
 - f) Gibt es Zahlen über Unfälle?
 - g) Wie hoch schätzen Sie die Dunkelziffer?
 - h) Wie sieht die Wartung und Pflege der Wege aus?
 - i) Wie sieht die Finanzierung aus?
5. Welche Erfahrungen gibt es mit den jetzigen Regelungen?
 - a) Gibt es Evaluationen?
Wie wird ggf. mit den Ergebnissen umgegangen?
6. Sind schon mal Freigaben wieder zurückgenommen worden?
7. Wer trifft die Entscheidungen?
 - a) Freigabe von Wegen?
 - b) Konkrete Umsetzung?
8. Wie sieht es bei bezirksübergreifenden Grünzügen aus?
 - a) Gibt es eine Zusammenarbeit mit anderen Bezirken?
 - b) Wie sieht diese aus?
9. Wie ist die Zusammenarbeit mit dem Senat und anderen Bezirken?

Fragenkatalog für das Experteninterview zum Großen Tiergarten

1. Seit wann ist das Radfahren im Tiergarten erlaubt?
2. Wie kam es dazu?
3. Waren von Anfang an alle breiten Wege freigegeben?
4. Wie sind die Erfahrungen damit?
5. Gibt es Untersuchungen/Evaluationen zum Radfahren im Tiergarten?
6. Gibt es Veränderungen der Regelungen im Laufe der Jahre?
(Z.B. Beschilderung?)
7. Gibt es viele Konflikte mit anderen Parknutzern?
8. Was gibt es für Probleme mit dem Naturschutz?
9. Was gibt es für Probleme mit der Gartendenkmalpflege?
10. Gibt es Probleme bzgl. der Verkehrssicherungspflicht?
11. Wie sieht es mit der Pflege aus?
12. Wie ist die Finanzierung geregelt?
13. Gibt es weitere Planungen?
14. Sind Asphaltierungen geplant?
Welche Wege werden asphaltiert und warum?
15. Gibt es eine Zusammenarbeit mit dem Senat?