



Beirat
für die Teilhabe von Menschen mit Behinderung
der Stadt Falkensee
kontakt@beirat-falkensee.de

Falkensee, den 25.01.2021

Stellungnahme zum Radverkehrskonzept der Stadt Falkensee

Wir begrüßen sehr, dass sich die Stadt nun endlich des Radverkehrs annimmt.

Eine sogenannte „Verkehrswende“ wird mit diesem Plan sicher noch nicht eingeläutet, aber ein erster Anfang auf dem Weg dahin scheint möglich.

Damit die geplanten Maßnahmen eine spürbare Verbesserung für ALLE werden, möchten wir besonderen Aspekte und Bedarfe für Menschen mit Behinderungen und Beeinträchtigungen hier beschreiben:

Neben Fahrrädern, Lastenrädern, Kinderanhängern, Rikschas usw. sind Menschen mit Behinderungen auf den Fahrradwegen mit weiteren, unterschiedlichsten Mobilen unterwegs. Je nach individuellem Bedarf werden unterschiedliche Mobile angepasst. (siehe Foto ganz unten)



„Geschützte Radwege“ und „Bauliche Radwege“ sind immer zu bevorzugen, da sie vom Autoverkehr getrennt sind und da schwächere Verkehrsteilnehmer*innen hier am sichersten unterwegs sind.

Unsichere Teilnehmer*innen oder Anfänger*innen bleiben hier im sicheren Bereich.



„Schutzstreifen“ können nur als Kompromiss angesehen werden, da PKW/LKW jederzeit die gestrichelte Linie überfahren können. Kinder und Handbiker*innen sind kleiner und werden leicht übersehen.

Handbikes, Kinderanhänger, Lastenfahrräder sind breiter und der Abstand zum vorbei fahrenden PKW/LKW wird geringer.

Keine gemeinsamen Geh- und Radwege, da die dauernden Unterbrechungen durch Grundstückseinfahrten den Fahrtfluss stören. Die Grundstückseinfahrten haben oft Kopfsteinpflaster oder grobe Pflastersteine.

Für blinde und gehörlose Fußgänger*innen bedeutet der gemeinsam genutzte Geh- und Radweg wegen der eingeschränkten Wahrnehmung eine besondere Gefährdung.

Wird der Radweg nur optisch markiert, helfen Blinden auch keine Bodenindikatoren vor der Nullabsenkung. Deshalb ist eine gemeinsame Führung von Rad- und Fußgängerverkehr "nur dort vertretbar, wo die Netz- und Aufenthaltsfunktion beider Verkehre gering ist".

Der Fahrbahnuntergrund sollte so leicht zu befahren sein wie Autostraßen, also kein Split, kein Schotter, keine grobe Pflasterung.

Die 2 cm Absätze müssen gänzlich entfallen. Bei der Überquerung von Stichstraßen sind die 2 cm–Absätze besonders hinderlich. Der Weg soll möglichst eben sein, ohne Stufen und Schwellen.

Baustellen-Überfahrungen müssen abgeflacht angeschüttet werden, damit sich nicht der Effekt einer Stufe, also einer Barriere ergibt.



Schranken und Absperrungen müssen weit genug auseinander anordnen sein, damit auch längere Radmodell hindurch passen wie Handbyke, Tandem ...)

Zur weiteren Information haben wir hier einige Quellen angefügt.

<https://nullbarriere.de/radwege-barrierefrei.htm>

<https://www.adfc-nrw.de/aktuelles/aktuelles/article/inklusion-fahrradclub-fuer-alle.html>

JANA KÜHL

36, ist Geografin, hat in der Raumplanung promoviert und ist seit November Professorin für Radverkehrsmanagement an der Ostfalia Hochschule am Standort Salzgitter. Für ihre Habilitation will Jana Kühl untersuchen, ob die Einrichtung von Radverkehrsinfrastrukturen – wie etwa dem Radschnellweg Veloroute 10 in Kiel – Menschen motivieren kann, noch viel mehr im Alltag das Fahrrad zu nutzen. Insgesamt entstehen derzeit an sieben Hochschulen in Deutschland Professuren für Radverkehr.

<https://www.ardmediathek.de/ndr/video/hallo-niedersachsen/jana-kuehl-deutschlands-erste-professorin-fuer-radverkehr/ndr-niedersachsen/Y3JpZDovL25kci5kZS8wMzlyZmQ0Mi01YmJkLTQ5ZWQtODYxMS00MDVhZWMTkzNDQ/>



Verkehrsteilnehmer*innen mit den unterschiedlichsten Radfahrmodellen.

Mit freundlichen Grüßen,

Angelika Falkner-Musial

1. Vorsitzende

Beirat für die Teilhabe
von Menschen mit Behinderung der Stadt Falkensee

Silke Boll

Beirat für die Teilhabe
von Menschen mit Behinderung der Stadt Falkensee