Wege zur Fahrradstadt Bersenbrück

Vorschläge zur Verbesserung der Fahrrad-Infrastruktur

Initiative Pro Fahrrad Bersenbrück

Initiative Pro Fahrrad Bersenbrück

Die **Initiative Pro Fahrrad Bersenbrück** ist ein Zusammenschluss von Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Bersenbrück und möchte Anregungen geben, wie unsere Stadt sicherer und fahrradfreundlicher gestaltet werden kann.

Ansprechpersonen

Dr. Matthias Wesselkamp
Am Holzplatz 7
49593 Bersenbrück

0171-9784593
matthias.wesselkamp@t-online.de

Dr. Beate Heuberger
Schillerstr. 35
49593 Bersenbrück

0151-21447963
beate.heuberger@web.de

Vorschläge zur Verbesserung der Fahrrad-Infrastruktur

Diese Übersicht weist auf viele (teilweise leicht lösbare) Probleme für Radfahrende in Bersenbrück hin. Eine wirksame Verbesserung und Förderung des Fahrradverkehrs setzt jedoch die Entwicklung eines langfristig tragenden Mobilitätskonzepts voraus. Vorschläge hierzu sind:

- **Tempo 30** in ganz Bersenbrück (siehe z.B.: **hier**).
- Einrichtung von **Fahrradstraßen mit Zulassung des motorisierten Verkehrs** im innerörtlichen Bereich und in Wohngebieten (siehe z.B: **hier**).
- Fahrradzufahrten aus den **Ortsteilen und Wohngebieten** in den innerörtlichen Bereich verbessern.
- Fahrradverkehr zu den Schulen und den Einkaufsbereichen ***aktiv*** entwickeln.

Wie ist die Übersicht zu lesen?

Es wird eine Auflistung verschiedener Themen gegeben, die wir (Initiative Pro Fahrrad Bersenbrück) als Problem für den Fahrradverkehr innerhalb von Bersenbrück sehen.

Jedes Thema wird mit 2-3 Folien in folgender Struktur dargestellt:

1. Folie: (Exemplarisches) Photo und Ortsbeschreibung

2. Folie: Beschreibung des Problems
   (Hintergrundfarbe ockergelb)

3. Folie: Lösungsvorschlag
   (Hintergrund grün - durch Verwaltung zu lösen, Hintergrund blau - durch Politik anzustossen)

Einige Themen (Lindenstraße, Bramscher Straße) werden umfassender darstellt und sind in mehrere Problembereiche und/oder Lösungsvorschläge unterteilt.

1. Probleme und Hindernisse, die durch die Verwaltung gelöst werden können

1.1. Sicherheitsrisiko Bahnübergang Lindenstraße

1.1. Bahnübergang Lindenstraße, Fahrtrichtung stadtauswärts

Sicherheitsrisiko bei geschlossenen Schranken

Problem

- Von der Gerstlandstraße kommend müssen Fahrradfahrende zunächst auf der Lindenstraße fahren.
- Kurz vor dem Bahnübergang müssen die Radfahrenden dann auf den Fuß-/Radweg wechseln.
- Dies ist ein *Sicherheitsrisiko*, insbesondere bei geschlossenen Schranken, wenn Radfahrende auf der Straße an den wartenden Autos vorbei auf den Fuß-/Radweg fahren.

1.1. Bahnübergang Lindenstraße, Fahrtrichtung stadtauswärts

Lösungsvorschlag: Fußweg freigeben

Lösungsvorschlag

- Getrennter oder kombinierter Fuß- / Radweg ab Gerstlandstraße bis zum Bahnübergang.
- Aufbringen von Piktogrammen auf dem Pflaster.
- Anbringen deutlicher Markierungen an der Ausfahrt des Parkplatzes Combi.

1.2. Bahnübergang Lindenstraße: Fahrtrichtung stadteinwärts

Unsinnige Verkehrsführung für Radfahrende

1.2 Bahnübergang Lindenstraße: Fahrtrichtung stadteinwärts

Unsinnige Verkehrsführung für Radfahrer

Problem

- Ab der Einmündung "Am Brink" bis zum Bahnübergang besteht für Radfahrende *Fahrgebot* auf dem Bürgersteig.
- Direkt hinter dem Bahnübergang endet der Radweg noch vor der Straße "Am Bahnhof".
- Radfahrende müssen sich dort auf die Lindenstraße in den fließenden Autoverkehr einordnen.
- Abbiegende Radfahrende Richtung Bahnhof müssen den Bürgersteig verlassen, auf der Straße rechts abbiegen und können erst nach einigen Metern entlang der Straße Am Bahnhof wieder auf den Rad-/Fußweg fahren.
- *Sicherheitsrisiko*, insbesondere nach Öffnung der Schranken!

1.2 Bahnübergang Lindenstraße: Fahrtrichtung stadteinwärts

Lösungsvorschlag: Schild versetzen

Lösungsvorschlag

- Versetzen des Schildes "Radweg Ende", so dass der Radweg erst auf der Straße Am Bahnhof endet.
- Freigabe des Fußweges für rechtsabbiegende Radfahrende.

1.3. Holzbrücke am Kindergarten Arche Noah

Zu enge Abbiegung

1.3. Holzbrücke am Kindergarten Arche Noah

Zu enge Abbiegung

Problem

- Die Abbiegung von Arche Noah kommend über die Holzbrücke Richtung Brink ist zu scharf.
- Radfahrer geraten leicht auf den gepflasterten Platz und dort auf die Umrandungskante: Sturzgefahr!

1.3. Holzbrücke am Kindergarten Arche Noah

Abbiegung entschärfen

Lösungsvorschlag

- Verbreiterung des Weges.
- Berücksichtigung des Wendekreises von Radfahrern.

1.4. Holzbrücken: Beschichtungen

Rutschgefahr auf den Holzbrücken reduzieren

Problem

- Bersenbrück besitzt sechs Holzbrücken auf vielgenutzten Radwegen (Priggenhagener Straße an der KITA Arche Noah, Priggenhagener Straße Nähe Wasserverband, Amtsgericht, Freude, Hertmann I, Museum - Hase).
- Bei Nässe oder Frost werden diese Brücken spiegelglatt und stellen ein erhebliches *Sicherheitsrisiko* für Radfahrende dar.
- Die Folge sind häufige Stürze mit teilweise schweren Verletzungen.
- Dabei sind die Radwege häufig so geführt, dass vor oder hinter der Brücke ein Kurve gefahren wird. Dies erhöht die Gefahr von Stürzen!

Lösungsvorschlag

- Beschichtung der Brücken mit einem Epoxidharzbelag. Hierdurch wird die Oberfläche angeraut und gefestigt.
- Die Fahrradreifen erhalten bessere Haftung.

1.5. Am Bahnhof

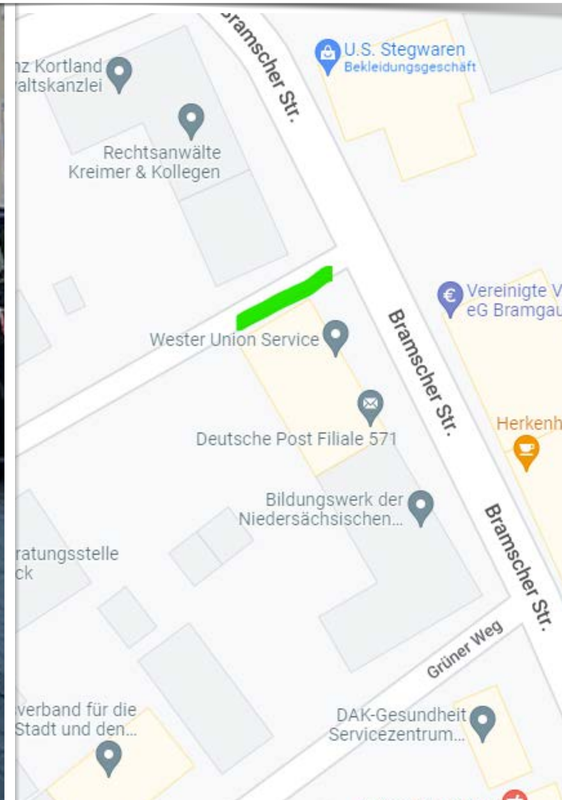
Autos parken auf dem Rad- und Fußweg vor dem Bahnhof

1.5. Am Bahnhof

Radweg verbreitern und deutlich markieren

Lösungsvorschlag

- Rad- und Fußweg-Piktogramme auf dem Pflaster anbringen.
- Verbreiterung des viel zu engen Weges zu Lasten des Kopfsteinpflasters.



1.6. Gesamter Innenstadtbereich

Falsch parkende Autos:
Hindernisse für andere Verkehrsteilnehmer

1.6. Gesamter Innenstadtbereich

Falsch parkende Autos: Hindernisse für andere Verkehrsteilnehmer

Problem

- Im Innenstadtbereich gilt die Parkerlaubnis nur für 2h mit Parkscheibe, dieses wird weithin ignoriert und auch nicht kontrolliert.
- Falschparkende Autos auf Geh- und Radwegen im gesamten Stadtgebiet.

Beispiel: Bürgermeister-Kreke-Str.

- An der Einmündung Bürgermeister-Kreke-Str.-Bramscher Str. parken sehr oft Autos (grün markiert) auf dem Weg um eben schnell zur Post zu laufen.
- Dann wird es da eng da Rad-/Autofahrende kurz in den Gegenverkehr müssen, um auf die Bramscher Straße einzubiegen.
- Zusätzliche Gefahr für Radfahrende, da hier die Möglichkeit besteht in gerade geöffnete Autotüren zu fahren.

1.6. Gesamter Innenstadtbereich

Regelmäßige Kontrollen des ruhenden Verkehrs

Lösungsvorschlag

- Regelmäßige Kontrollen des ruhenden Verkehrs mit Bußgeldern (siehe Stadt Bramsche).
- Es gibt genügend Parkraum, z.B. den großen Parkplatz in der Bürgermeister-Kreke-Str. Dieser würde genutzt werden, wenn ein Parken seitlich am Gebäude von Brillen Scriba nicht mehr möglich wäre.
- Durch Schilder in der Lindenstraße und Bramscher Straße auf den Parkplatz in der Bürgermeister-Kreke-Straße hinweisen.

1.7. Bahnhofstraße in Höhe Südstraße

Gefährliche Überquerung der Straße in Stoßzeiten

Problem

- Während der Hauptverkehrszeiten gibt es von der Kreuzung Bramscher Straße häufig längere Rückstaus durch Busse und PKW.
- Das Überqueren der Bahnhofstraße Richtung Südstraße wird dadurch insbesondere für Eltern, die ihre Kinder mit dem Fahrrad zur Grundschule bringen zu einem *Sicherheitsrisiko*.

1.7. Bahnhofstraße in Höhe Südstraße

Sichere Querungsmöglichkeit einrichten

Lösungsvorschlag

- Einrichtung eines Zebrastreifens über die Bahnhofstraße in Höhe der Südstraße.
- Die Maßnahme hat einen zusätzlichen bremsenden Effekt auf den Autoverkehr, da sich dieser auf der Bahnhofsstraße häufig nicht an das vorgeschriebene Tempolimit von 30 km/h hält.

1.8. Bramscher Straße zwischen Markt und Bahnhofstraße

Fehlende Möglichkeit zur sicheren Überquerung durch Fußgänger und Radfahrende

1.8. Bramscher Straße zwischen Markt und Bahnhofstraße

Fehlende Möglichkeit zur sicheren Überquerung durch Fußgänger und Radfahrende

Problem

- Zwischen dem Zebrastreifen Am Markt und dem Zebrastreifen in Höhe der Bahnhofstraße fehlen auf der Bramscher Straße sichere Überquerungsmöglichkeiten
- Insbesondere in Höhe der Buchhandlung / Schulstraße, wird die Bramscher Straße von Fußgängern und Radfahrenden überquert.

1.8. Bramscher Straße zwischen Markt und Bahnhofstraße

Fußgängerüberweg einrichten

Lösungsvorschlag

- Einrichtung eines weiteren Zebrastreifens in Höhe der Buchhandlung/ Einmündung Schulstraße.
- Als positiver Nebeneffekt wird der Verkehr auf der Bramscher Straße durch den Zebrastreifen gebremst.

2. Probleme, deren Lösung durch die Politik angestossen werden müssen.

2.1. Lindenstraße: Gesamter Straßenverlauf

Radweg oder Straßennutzung?

2.1. Lindenstraße: Gesamter Straßenverlauf

Radweg oder Straßennutzung?

Problem

- Aufgrund der zentralen Lage der Lindenstraße und der anliegenden Geschäfte sollte der Fahrradverkehr hier besonders gefördert werden.
- Die Gestaltung der Lindenstraße berücksichtig jedoch in erster Linie die Belange des Autoverkehrs und der Fußgänger.
- Es ist vorgesehen, dass Fahrräder auf der Fahrbahn fahren, aus Sicherheitsgründen bevorzugen insbesondere viele junge und ältere Fahrradfahrende jedoch die Nutzung des Bürgersteigs.
- Ein häufigeres Wechseln zwischen Fahrbahn und Bürgersteig ist die Folge.
- Da die Straße ist zeitweise durch recht starken Autoverkehr belastet ist, stellt die Situation insgesamt an mehreren Stellen ein Sicherheitsrisiko für Fahrradfahrende dar.

2.1. Lindenstraße: Gesamter Straßenverlauf

1. Lösungsvorschlag: Fußweg durchgängig freigeben

1. Lösungsvorschlag

- Getrennter Fuß- und Radweg auf dem jetzigen Gehweg ab der Einmündung "Am Bahnhof" bis zur Bramscher Straße, da die Breite des Gehweges dieses ermöglicht.
- Verkleinerung der zweireihigen Parkflächen entlang der Lindenstraße.
- Markierungen auf der Fahrbahn „Am Bahnhof“, Mittelstraße und Bürgermeister-Kreke-Str.

Pro

- Einheitliche Verkehrsführung für Radfahrende auf der gesamten Lindenstraße.
- Die Trennung von Fahrrad- und Autoverkehr trägt dem Sicherheitsbedürfnis aller Radfahrenden Rechnung.

Contra

- Autofahrende werden nicht zu rücksichtsvollem Fahren motiviert.
- Parkende Autofahrende müssen den Radweg überqueren, um in die Geschäfte zu gelangen.
- Das Überqueren der Strasse ist für Radfahrende erschwert.
- Die Trennung von innerörtlichem Auto- und Fahrradverkehr ist nicht durchgängig möglich. Es erscheint langfristig sinnvoller auf ein gleichberechtigtes Strassen-Nutzungs-Konzept zu setzen.

2.1. Lindenstraße: Gesamter Straßenverlauf

2. Lösungsvorschlag: Lindenstr. als Fahrradstraße umgestalten

2. Lösungsvorschlag

- Die Lindenstraße wird zur Fahrradstraße mit zugelassenem Motorverkehr umgestaltet (siehe **hier**).
- Die Maßnahme wird begleitet durch deutliche Markierungen auf der Straße sowie an allen Einfahrten.
- Die Maßnahme kann leicht in einem Zeitraum von 3-6 Monaten getestet werden.

Pro

- Technisch einfache und günstige Umsetzung möglich.
- Dient als Pilotprojekt für den gesamten innerörtlichen Bereich in BSB.
- In einem weiteren Schritt kann der gesamte innerörtliche Bereich in eine Fahrradzone umgestaltet werden.

Contra

- Radfahrende und Autofahrende teilen sich die Fahrbahn.

2.2. Gesamter Straßenverlauf der Bramscher Straße

Eine Reihe von Problemen für Radfahrende

2.2. Allgemeines zur Nutzung der Bramscher Straße durch Fahrradfahrende

Die zentrale Verkehrsader Bersenbrücks - auch für Radfahrende

- Die Bramscher Str. ist die zentrale Verkehrsader Bersenbrücks und der kürzeste Weg in die Ortsmitte.
- Über die Bramscher Str. werden mehrere Schulen (überwiegend mit PKW) angefahren.
- Gleichzeitig dient die Bramscher Str. leider generell als Abkürzung - nicht nur bei Störungen auf der Umgehungsstraße (B68).
- Ein durchgehend sichere Nutzung der Straße ist (insbesondere jungen und älteren) Radfahrenden derzeit nicht möglich.
- Im Rahmen der künftigen Stadtentwicklungsplanung muss der Umbau der Bramscher Straße zu einer zukunftsfähigen und sicheren Zentralachse mit Priorität auf *umweltfreundlicher und gleichberechtigter Mobilität* eine wichtige Rolle spielen.
- Die Planung sollte ebenfalls darauf abzielen Durchgangs- und Ausweichverkehr fernzuhalten, indem das Durchfahren des Ortes zum Zwecke der Zeitersparnis unattraktiv gemacht wird.
- Im innerörtlichen Bereich zwischen Marktplatz und der Kreuzung Bramscher Straße - An der Bleiche sollte die Bramscher Str. als Fahrradstraße mit Kfz-Nutzung angelegt werden.

2.2. Allgemeines zur Nutzung der Bramscher Straße durch Fahrradfahrende

Vorschläge zur Verbesserung der Situation

Lösungsvorschlag 1:

- Im innerörtlichen Bereich zwischen Marktplatz und der Kreuzung Bramscher Straße - An der Bleiche sollte die Bramscher Str. als Fahrradstraße angelegt werden.

Lösungsvorschlag 2:

- Anlegen und Markieren einer Fahrrad-Tangente parallel zur Bramscher Straße.

Pro/Contra:

- Grundsätzlich gelten hier die gleichen gleichen Pro und Contra Argumente wie bei der Lindenstraße.

2.3. Kreuzung Bramscher Straße / Bleiche / Bahnhofstraße

Gefährliche Überquerung aus allen Fahrtrichtungen

2.3. Kreuzung Bramscher Straße / Bleiche / Bahnhofstraße

Gefährliche Überquerung aus allen Fahrtrichtungen

Problem

- Radfahrende, die aus Richtung Süden auf dem Fuß-/Radweg kommen, müssen sich an der Kreuzung Bramscher Straße - An der Bleiche in den Verkehr einfügen.
- Die derzeitige Regelung ist für viele Autofahrende verwirrend, Radfahrende sind durch die häufig unklare Vorfahrt zusätzlich gefährdet.
- Für Kinder ist eine Nutzung dieser Strecke praktisch ausgeschlossen.
- Der derzeitige einzelne Zebrastreifen an dieser Kreuzung liegt sehr ungünstig und wird kaum genutzt.

2.3. Kreuzung Bramscher Straße / Bleiche / Bahnhofstraße

Umschließende Fußgängerüberwege

Lösungsvorschlag

- Priorität für Fußgängerinnen und Radfahrende durch Einrichtung von vier Zebrastreifen, die die Kreuzung "umschließen", Fahrerlaubnis für Radfahrende.
- Als positiver Nebeneffekt wird eine zusätzliche sinnvollere Querungsmöglichkeit für Fußgänger von der Bahnhofstraße Richtung Schwimmbad oder Richtung Stadtmitte geschaffen.

2.4. Bramscher Str.: zwischen Priggenhagen und Bahnhofstraße

Uneinheitliche Geschwindigkeitsregelung für Autofahrende

Problem

- Von Süden kommend gilt ab der Straßenverengung an der Grundschule Tempo 30 km/h.
- Diese Beschränkung wird *nicht aufgehoben* und gilt somit bis zur Kreuzung Quakenbrücker Str./B214.
- Von Norden kommend wird in Höhe der Bahnhofstraße ist die Zone-30 aufgehoben, und es gilt Tempo 50 bis zur ersten Verengung Am Dom.

2.4. Bramscher Str.: zwischen Ortseingang und Bahnhofstraße

Einheitliches Tempolimit auf 30 km/h

Lösungsvorschlag

- Durchgehend Tempo 30 auf der Bramscher Straße ab dem ersten Kreisverkehr (Woltruper Wiesen).
- Deutliche Kennzeichnung der Geschwindigkeitsbegrenzung.

2.5. Am Bahnhof: Bahnhofsgebäude bis Lindenstraße

Sicherheitsrisiko durch zu schnellen PKW-Verkehr und einseitigen Rad- und Fußweg

2.5. Am Bahnhof: Lindenstraße bis Bahnhofsgebäude

Sicherheitsrisiko durch zu schnellen PKW-Verkehr und einseitigen Rad- und Fußweg

Problem

- Zwischen Bahnhof und Lindenstraße beträgt für PKW das Tempolimit 50km/h, aufgrund der geraden, breiten Straße wird häufig auch deutlich schneller gefahren.
- Radfahrende die vom Radweg Am Bahndamm Richtung Lindenstraße fahren, bleiben vielfach auf der linken Seite und nutzen den Fuß-/Radweg in Gegenrichtung.
- In der Folge wird der Rad-/Fußweg von Fahrrädern und Fußgängern in *beiden* Richtungen intensiv genutzt.
- Busse und parkende oder haltende Autos kreuzen den Rad-/Fußweg.
- Die Überquerungsmarkierung für Fußgänger am Bahnhof ist nicht als solche erkennbar.
- Die gesamte Verkehrssituation an der Straße stellt für *Radfahrer und Fußgänger* ein erhebliches *Sicherheitsrisiko* dar, Unfälle sind vorprogrammiert.

2.5. Am Bahnhof: Lindenstraße bis Bahnhofsgebäude

Tempolimit auf 30 km/h, zusätzlicher Radweg auf der anderen Straßenseite

Lösungsvorschlag

- Tempo 30 auf der gesamten Strecke (Aktuell ist "Am Bahnhof" die einzige innörtliche Straße, auf der Tempo 50 erlaubt ist!).
- Einrichtung eines Radstreifens auf der *rechten Straßenseite zwischen Bahnhof und Lindenstraße.*
- Verbesserung der Markierung der Überquerungsmöglichkeit am Bahnhof auf die gegenüberliegende Straßenseite.

2.6. Industrie- und Einkaufsgebiet entlang der B214

2.6. Industrie- und Einkaufsgebiet entlang der B214

Schlechter Zugang für Fußgänger und Radfahrende

Problem

- Der Zugang zu den Einkaufsbereichen Lidl/Kaufland/etc. sowie Baudi/ Hugenberg/etc. ist für Fußgänger und Radfahrende weder an der Otto-Hahn-Straße noch an der Robert-Bosch-Straße gefahrlos möglich.
- Die Robert-Bosch-Straße dient dem Autoverkehr als Abkürzung zum Umgehen der Ampelanlagen auf der B214.
- Radfahrende und Fußgängerinnen, die Richtung Kaufland oder Richtung Baudi unterwegs sind, müssen sich in den Autoverkehr (teilweise auch Bus oder LKW-Verkehr) eingliedern.

2.6. Industrie- und Einkaufsgebiet entlang der B214

Schlechter Zugang für Fußgänger und Radfahrende

Lösungsvorschlag

- Ausreichend breiter Radweg für beide Fahrtrichtungen auf der westlichen Seite der Otto-Hahn-Straße von der Bokeler Straße bis zur B 214.
- Sichere Querungsmöglichkeit an der Kreuzung Bokeler Straße - Robert-Bosch-Straße einrichten.
- Geh- und Radwege in der Robert-Bosch-Straße einrichten.

3. Weitere Handlungsfelder

3.1. Bahnübergang Koppelstr.: ein Engpass - ausser für Autos

3.1. Bahnübergang Koppelstr.: ein Engpass - ausser für Autos

Problem

- Gehsteig am Bahnübergang wird bei geschlossenen Schranken in beiden Fahrtrichtungen von Radfahrenden mitgenutzt.
- Am Ende des Fußweges müssen die Fahrräder wieder auf die Fahrbahn ausweichen.
- Sicherheitsrisiko!

Lösungsvorschlag

- Das Fahren auf der Straße für Radfahrende sicherer machen, indem die Koppelstraße als Fahrradstraße ausgewiesen wird.

Schillerstr.: eine Spielstraße, in der keine Schrittgeschwindigkeit gefahren wird

3.2. Schillerstr.: eine Spielstraße, in der keine Schrittgeschwindigkeit gefahren wird

Problem

- Autos nutzen die Schillerstr. als Ausweichstrecke zur parallel verlaufenden Goethestr., da dort Schwellen vorhanden sind, die den Verkehr bremsen sollen.
- Allgemein wird die in Spielstrassen gebotene Schrittgeschwindigkeit *nicht* eingehalten.

Lösungsvorschlag

- Radarschild mit Geschwindigkeitsanzeige aufstellen

Weitere Problembereiche

Problem

- Verkehrsgefährdung auf dem Geh- und Radweg Bramscher Straße zwischen dem Kreisverkehr Woltruper Wiesen und Dorf Priggenhagen aufgrund der geringen Breite, Begegnungsverkehre und Behinderung durch Laternen.

Lösungsvorschlag

- Ausbau und Verbreiterung des Geh- und Radweges.
- Evtl. Anhebung des Geh- und Radweges auf Straßenniveau.
- Versetzung der Straßenbeleuchtung nach Osten.

Problem

- Verkehrsgefährdung der Fußgänger und Radfahrer innerhalb der wenigen Kreisverkehre im Stadtgebiet durch unterschiedliche Vorfahrtsregelungen.

Lösungsvorschlag

- Einheitliche Verkehrsführung zugunsten der Fußgänger und Radfahrer innerhalb aller Kreisverkehre.
- Zebrastreifen um die Kreisverkehre anlegen.

Weitere Problemfelder

Problemfeld: Fahrradverkehr wird nicht als gleichwertig zu Autoverkehr wahrgenommen

- Autofahrende werden in Bersenbrück nicht animiert, Kurzstrecken mit dem Rad zurückzulegen.
- Radfahrende werden im Stadtgebiet vom motorisierten Verkehr häufig nicht Ernst genommen.

Lösungsvorschlag

- Generell den Fahrradverkehr aufwerten, indem mehr Fahrradstraßen ausgewiesen werden (z. B.: Lindenstr., Bürgermeinster-Kreke-Straße, Grüner Weg, Mittelstraße, Franz-Hecker-Straße, Kantstraße, Südstraße, Liebigstraße, Dorf Priggenhagen, von-Ravensberg-Straße, Im Dom, Gildewart, Schulstraße…)

Problemfeld: Vernachlässigung von Sicherheitsmarkierungen

- Verkehrsgefährdung der Fußgänger und Radfahrenden durch abgenutzte Sicherungsmarkierungen, wie Radfahrstreifen, Radweganlagen, Zebrastreifen, Piktogramme, etc.

Lösungsvorschlag

- Regelmäßige Kontrollen der Markierungen und Durchführen entsprechender Ersatzmaßnahmen.
- Schulwegsicherungen gewährleisten.
- Geschwindigkeitskontrollen im Umkreis von Schulen und Kitas.
- Gezielte Verhaltensschulungen für Radfahrer anbieten.