



Einreicher	Datum	Drucksache Nr.
Bürgermeister - Fachbereich III (Bauen und öffentliche Ordnung)	08.10.2025	154/2025

Beratungsfolge	Sitzung
Ortsbeirat Buchow-Karpzow	04.11.2025
Ortsbeirat Priort	05.11.2025
Ausschuss für Bauen und Wirtschaft	11.11.2025
Gemeindevertretung	25.11.2025

Betreff

Information zum Audit-Bericht für den Radweg entlang der K 6305 zwischen den Ortsteilen Buchow-Karpzow und Priort in der Gemeinde Wustermark

Sachverhalt:

Anlass für die Erstellung des Sicherheitsaudits für die Herstellung des Radwegs entlang der K 6305 zwischen den Ortsteilen Buchow-Karpzow und Priort in der Gemeinde Wustermark war der Wunsch der gemeindlichen Gremien die sicherheitstechnischen Belange der Radfahrer für die geplante Radwegführung überprüfen zu lassen. Insbesondere sollte untersucht werden, ob es ebenso verkehrssicher ist, den Radfahrverkehr in der bebauten Ortslage Buchow-Karpzow auf der Kreisstraße zu führen.

Mit der o.g. Leistung wurde der Sicherheitsauditor Dipl.-Ing. Torsten Raab, Am Schmäh 8, 14669 Ketzin/Havel beauftragt. Die Kosten für das Sicherheits-Audit von ca. 2.500 € sind ebenfalls förderfähig. Herr Raab legte seinen Auditbericht am 01.10.2025 bei der Gemeindeverwaltung vor.

Der Auditbericht wurde auf Grundlage folgender Regelwerke erstellt:

- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2022)
- Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen (E Klima 2022)
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA 2002)
- Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 2023)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL 2012)
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006)
- Runderlass des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft, Abteilung 4, Nummer 11/2013 Land Brandenburg zur Einführung der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraße
- Mobilitätsgesetz des Landes Brandenburg (BbgMobG 2024)
- Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete (ESG 2011)
- Richtlinien für das Sicherheitsaudit von Straßen (RSAS 2019)
- Straßenverkehrsordnung (StVO)
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung VwV-StVO

Der Auditbericht hat insbesondere die folgenden Empfehlungen zu den Planungsunterlagen für dieses Bauvorhaben gegeben:

1. Führung des Radfahrverkehrs auf der Kreisstraße in der bebauten Innerortslage Buchow-Karpzow:

Die beim Sicherheitsauditor eingereichte Planung sieht vor, dass der Radfahrverkehr in der Ortslage Buchow-Karpzow im Kurvenbereich der Kreisstraße (ca. in Höhe des Grundstücks Priorter Str. 8) von der Kreisstraße östlich auf ein Wegeflurstück der Gemeinde geführt wird, dass im weiteren Lauf hinter dem Grundstück Priorter Str. 11 a und hinter dem Friedhofsgrundstück nördlich in den Seitenbereich der Kreisstraße geführt wird. Der große Vorteil dieser Wegeführung besteht in einer deutlich höheren Verkehrssicherheit für den Radfahrer, da er

weder an der befahrenen Kreisstraße noch an den geschaffenen Stellplatzanlagen an der Kreisstraße (am Friedhof) fahren muss.

Ausführungen des Sicherheitsaudit zu diesem Punkt:

“Ein Ziel der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften ist es, den Radverkehr sicherer und attraktiver zu gestalten. Folglich sollte das grundsätzliche Ziel sein, immer eine mögliche Lösung für eine gute Radwegeführung zu finden. Wenn also die optimale Lösung in Form eines Radfahrstreifens nicht umsetzbar ist, sollte zumindest die Prüfung nach anderen Optionen obligatorisch sein. Je nach örtlichen Randbedingungen soll der Radverkehr in Ortsdurchfahrten auf adäquaten Radverkehrsanlagen (Schutzstreifen, Radfahrstreifen einseitigen oder zwei-seitigen Radwegen) oder im Mischverkehr geführt werden. In jedem Fall ist zu prüfen, wie die Führung innerorts mit der Radverkehrsführung außerorts verbunden werden kann. Dazu sind am Ortseingang entsprechende Verknüpfungen zu schaffen. Bei Bedarf sind diese mit gesicherten Fahrbahnquerungen auszustatten.

Neben den vorhandenen Parkständen (Stellplatzanlagen am Friedhof) sind zu den Radverkehrsanlagen (Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen) Sicherheitstrennstreifen mit einer Breite von mindestens 75 cm zu markieren oder baulich auszubilden (s. auch EAR und ad hoc-Papier „Ergänzende Handlungsanleitungen zur Anwendung der RAST 06“, FGSV 2024).

Wenn Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden soll, ist eine Gefahrenlage durch Dooring-Unfälle mit plötzlich aufgehenden Kfz-Türen zu vermindern und ein mindestens 0,75 m breiter zusätzlicher Sicherheitstrennstreifen neben den baulich ausgebildeten Flächen für den ruhenden Verkehr anzuordnen (Ad-hoc-Arbeitspapier Ergänzende Handlungsanleitungen zur Anwendung der RAST 06 Ausgabe Februar 2024). Dabei ist die verbleibende Fahrbahnbreite zu berücksichtigen. Bei der Prüfung der Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn der Priorter Straße sind folgende Kriterien gem. den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA Ausgabe 2010 zu prüfen:

Kriterium Flächenverfügbarkeit

Mit dem Kriterium wird berücksichtigt, ob eine Führungsform bezüglich ihrer Breite sicher benutzbar ausgebildet werden kann. Die Benutzbarkeit wird durch eine Gegenüberstellung der aufgrund der Nutzungsansprüche notwendigen Breiten (vgl. Abschnitt 2.2.1, ERA Ausgabe 2010) mit den im Straßenraum verfügbaren Breiten erfasst.

Kriterium Parken

Das Kriterium berücksichtigt das von den Parkvorgängen für die Nutzer von Radfahrstreifen und Schutzstreifen ausgehende Gefährdungspotenzial. Dies betrifft neben dem Ein- und Ausparken und dem Öffnen von Wagentüren auch das Liefern und Halten in der zweiten Reihe. Die Gefährdung wird durch die anliegenden Nutzungen und die Zahl und Frequenz der Parkwechselvorgänge erfasst. Je höher die Anzahl der Kurzzeitparker und je häufiger der Lieferverkehr oder das Halten in der zweiten Reihe ist, umso mehr spricht dies für eine Führung im Seitenraum und nicht auf der Kreisstraße.

Kriterium Längsneigung

Das Kriterium berücksichtigt die bergab höheren Fahrgeschwindigkeiten des Radverkehrs und den bergauf größeren Breitenbedarf durch instabile Fahrweise. Die Längsneigung ist deshalb richtungsbezogen zu bewerten. Je stärker und länger die Steigung, umso mehr spricht dies für eine Führung im Seitenraum der Kreisstraße.

(Steigung – Tab 7, ERA Ausgabe 2010: max. 4 % bei einer Länge von 120 bis 250 m)“

Die Breite der vorhandenen Fahrbahn der Kreisstraße K6305 beträgt knapp 6,0 m. Gemäß Regelwerk ERA Ausgabe 2010, Abschnitt 2.2.1 beträgt die Regelbreite für einen abmarkierten Schutzstreifen bzw. Fahrradstreifen auf der Fahrbahn für den Radfahrverkehr 1,50 m bzw. 1,85 m. Je nach Lösung (Schutzstreifen oder Fahrradstreifen) ist nach ERA (unter Pkt. 2.2.1 Tabelle 5) mindestens ein zusätzlicher Sicherheitstrennstreifen von 0,50 m oder sogar 0,75 m gefordert. Im Sicherheitsaudit wird ein Sicherheitsraum neben den Stellplätzen von 0,75 m empfohlen. Selbst bei der Annahme des kleineren Sicherheitsstreifens von 0,50 m, ergibt sich die folgende gravierende Problematik:

Damit würde bei einseitiger Anordnung nur eines Schutzstreifens (Breite 1,50m) mit zusätzlichem erforderlichem Sicherheitstrennstreifen (0,50 m) auf der Kreisstraße ortsaußwärts in Richtung Priort für den Kfz-Verkehr für beide Fahrtrichtungen nur noch eine Fahrbahnbreite von knapp 4,0 m verbleiben. In Abschnitt 3.2 der ERA wird jedoch eine Breite von $\geq 4,50$ m für den Begegnungsfall von Fahrzeugen gefordert. Somit wäre die Anordnung eines Schutzstreifens für den Radfahrverkehr nicht zulässig, da die verbleibende Fahrbahnbreite für den Fahrzeugverkehr nicht mehr ausreichend ist.

Die Längsneigung der Fahrbahn K 6305 zwischen dem geplanten Bauanfang des Radwegs (Abzweig Priorter Straße) und Einmündung Parkstraße beträgt zwischen 3 und 4% bei einer Länge dieses Abschnitts von ca. 200 m. Diese Parameter sind gem. ERA grenzwertig für eine Radverkehrsführung auf der Fahrbahn auf Grund der instabilen Fahrweise bergauf und dem damit verbundenen größeren Breitenbedarf.

Zudem besteht durch das Ein- und Ausparken und dem Öffnen von Wagentüren sowie das Liefern und Halten in der zweiten Reihe im Bereich der Stellplätze ein zusätzliches Gefährdungspotential für die Radfahrer.

Eine Anordnung des Radweges an den bestehenden Parkplätzen der K 6305 durch einen Schutzstreifen auf der Fahrbahn ist daher schon allein aufgrund der unzureichenden Fahrbahnbreite nicht möglich.

2. Optimierung der Bereiche an den Querungshilfen

Sowohl am Ortseingang Buchow-Karpzow als auch Priort sind Querungshilfen eingeplant worden. Bei den beiden Querungshilfen ist noch eine größere Aufstellfläche vorzusehen, damit Radfahrende, die queren wollen eine Fläche zum Warten haben und gleichzeitig der durchfahrende Radfahrverkehr nicht behindert wird. Weiterhin sind beide Querungshilfen für eine höhere Verkehrssicherheit zu beleuchten. Diese Anforderung wird durch die Installation von jeweils 2 Solarleuchten erfüllt werden.

3. Optimierung der Fahrradstraße (Wegeführung abseits der Kreisstraße, u.a. hinter Friedhofsgrundstück)

Für diese Fahrradstraße wird die Schaffung von 2 Ausweichstellen für den Begegnungsfall mit einem PKW empfohlen und die Gemeinde beabsichtigt dies auch umzusetzen. An einer der Ausweichstellen ist ein kleiner Flächenerwerb (ca. 10 m²) von einem anliegenden Grundstückseigentümer erforderlich.

Fazit:

Es bleibt bei der ursprünglichen Planung der Wegeführung in der Ortslage Buchow-Karpzow (siehe Pkt. 1). In den Punkten 2 und 3 werden die empfohlenen Anpassungen unter dem Vorbehalt eines positiven Flächenerwerbs in die Planung eingearbeitet. Auch ohne die zweite Ausweichstelle ist die Fahrradstraße unter Beachtung des § 1 StVO umsetzbar.

Zeitlicher Ablaufplan für das Bauvorhaben:

Bis zur Sitzungsrunde April/Mai 2026 erfolgt die Ausschreibung, Submission und Klärung der abschließenden Finanzierung mit dem Landkreis und dem Landesbetrieb.

Der Vergabebeschluss erfolgt auf der Sitzungsrunde April/Mai 2026.

Die Bauzeit ist vom 01.06.2026 bis 31.01.2027 geplant.

Finanzielle Auswirkungen

☐ Ja

☒ Nein

Finanznotiz:

Für das gesamte Bauvorhaben sind im Haushalt 3.558.900 € zur Herstellung des Radwegs eingestellt worden. Die Finanzierung erfolgt in einer Höhe von 2.091.700 € aus Fördermitteln des Landes für den Straßenbau und mit 1.407.000 € aus Haushaltsmitteln des Landkreises. Die Kosten für die Straßenbeleuchtung (einschl. der Mehrkosten i.H.v. ca. 10.000 € im Bereich der Querungshilfen) sind ebenfalls im Haushalt 2026 berücksichtigt.

Es ist mit dem Landkreis und dem Landesbetrieb abgestimmt, dass die abschließende Finanzierung erst mit Vorlage des Submissionsergebnisses im Januar/Februar 2026 erfolgt. Mit dem Vergabebeschluss im April/Mai 2026 werden die politischen Gremien über die dann aktuellen Kosten und die abgestimmte Finanzierung ausführlich informiert.

Auswirkung auf Klima-, Natur- und Umweltschutz? negativ

Ausgleichsmaßnahmen sind bereits in Art und Menge festgelegt. Die Umsetzung erfolgt im Rahmen dieser Teifbaumaßnahme.

Bestehen alternative Handlungsoptionen? Nein

.....
gez. Herr H. Schreiber
Bürgermeister