

Bordsteinabsenkungsvorschläge zur Verbesserung der Radfahr-Infrastruktur und einer fahrradfreundlicheren Innenstadt von KL

Stand 2026

Bei Neubaumaßnahmen, Sanierungen wurden in den letzten Jahren schon einige positive Dinge umgesetzt, wie:

Radwege Überfahrsteine: Kreuzung an der US-Feuerwache,
Ecke Donnersbergstraße / Entersweilerstraße



Rinnen- / Rinnenplatte: Bei Sanierungen in Verkehrsberuhigten Bereichen
Bsp.: Nordbahnstraße / Am Heiligenhäuschen



Rampen von Gehweg auf Straße und umgekehrt:

Beispiele: Mannheimer Straße (B 37), Ludwigstr.



Solche Übergänge von Gehwegniveau geführten Radwegen auf Kfz-Fahrbahn und umgekehrt gibt es mehrere. Hier ist aber von den ausführenden Firmen mit Sorgfalt zu arbeiten, damit die Anpassung auch einer Nullabsenkung entspricht.

Null-Absenkung mit taktilen Betonsteinen

Diese Variante wird schon bei allen Neubaumaßnahmen und Verbesserungen angewandt, da sie allen Verkehrsteilnehmern die auf Gehwegniveau unterwegs sind den Wechsel zwischen Gehweg und Straße erleichtern.



Pariser Straße – Einmündung Gustav- Eifel-Str. (CAP Markt und Autoreinigung)

Altanlagen: Trotzdem gibt es noch Altanlagen mit Bordsteinhöhen von ca. 10 – 15 cm in Querungsbereichen von Straßeneinmündungen. Diese sind für geh- und sehbehinderte Menschen und radelnde Personen, die die Verkehrsfläche Gehweg / Fahrbahn und umgekehrt Fahrbahn / Gehweg wechseln müssen, ein unangenehmes Hindernis.

Somit erfüllen diese Altanlagen nicht mehr den heutigen Qualitätsstandard für eine menschengerechte und benutzerfreundliche Innenstadt.

Für Radelnde ist die **Anprallkante beim Rauffahren** das Unangenehmste ist. Dieses gibt immer einen Schlag auf das Vorderrad und den Lenker.

Auch bei neueren Bordsteinanlagen sind die 2,5 – 3 cm unangenehm, da man einerseits auf den Verkehr achten und gleichzeitig noch die Radwegeführung im Auge behalten muss.

Durch diese veränderten Nutzungsgewohnheiten und unterschiedlicher Mobilität der Menschen und auch veränderten Vorschriften z.B. "ERA R2_2010 Empfehlungen für Radverkehrsanlagen" ist für fast jede Stadt ein erheblicher Nachholbedarf vorhanden.

Nachfolgend zeigen wir auf, welche Möglichkeiten es gibt, die anstehenden Schwachpunkte in einer Innenstadt zu beheben.

1. Klassische Bordsteinabsenkung

1.1 Bordstein: Der Bordstein von ca. 6 – 10 – 15 cm Höhe zum Rinnstein wird bis auf die abgestimmte Höhe von 2 cm (**besser Nullabsenkung**) abgesenkt, auf die erforderliche Länge des Querungsbereiches (für Radfahrer erforderlich ca. 1,0 m) einschließlich seitlichen Anpassungen.

1.2 Rinnen-/Rinnenplatten: Noch besser ist es statt den Bordstein abzusenken eine zweite Reihe Rinnenplatten einzubauen

Hierzu sind die erforderlichen Tiefbauarbeiten einschließlich der Anpassung des hinteren Gehwegbereiches ebenfalls mit auszuführen. *Wird bei Sanierungen auch schon umgesetzt.*

2. Abschrägung des vorhandenen Bordsteins

Der vorhandene Bordstein wird in Abhängigkeit seines Materials (Granit oder Beton) und auf der Breite des Querungsbereiches (für Radfahrer erforderlich ca. 1,0 m) im 35 Grad Winkel mittels einer Diamant-Trennscheibe oder sonstiger Schneidemaschine abgetrennt. Die Enden sind durch Abschrägung zum Altbestand anzupassen.

Falls erforderlich sind die Schnittkanten mittels Tiefengrund oder Markierungsfarbe zu behandeln, damit die Witterung die Schnittflächen nicht beschädigen kann.



Beispiel: Königstraße / Donnerstagsmarkt, Abschrägung Granitbordsteine Höhe 9 – 12 cm für Zufahrt der Beschicker.

Was im Großen funktioniert hat, sollte doch auch im Kleinen funktionieren.

3. Anrampung unter Mitbenutzung der max. halben Rinnenplatte

3.1 Asphalt: Einbringung von **Asphalt** im entsprechenden Winkel und feststampfen.

3.2 Straßenschnellbeton: Auftragung bis max. halber Rinnenplatte mit Abrundung der Endbereiche. Hält max. 2 - 3 Jahre. Die Aufbringung eines Haftmittels verlängert die Dauer.

3.3 Mischung zwischen Abschrägung und Anrampung

Sollte der Höhenunterschied zu groß sein, so dass die Abschrägung nach Punkt 3 und die Anrampung nach 4.2 nicht möglich ist könnte auch eine Mischung zwischen beiden zum Erfolg führen. Dies müsste man ausprobieren

Abschluss: Je nach Schwachstelle sollte die Umsetzung der Maßnahme mit Vertretern der jeweiligen Verkehrsgruppen durchgesprochen werden.
Eventuell durch monatliche Besprechungstermine.

PS: Man sollte für je vorgeschlagene Umsetzungsvariante ein Muster herstellen um festzustellen welche die optimale und kostengünstigste Lösung ist.

Der ADFC Kreisverband KL ist auch bereit, nach Abstimmung mit der zuständigen Behörde diese Arbeiten im Bedarfsfall unter Einhaltung der Verkehrssicherheit selbst auszuführen um der Stadt Kosten zu sparen.

Sonstige Umsetzungen bezüglich Radverkehrsinfrastruktur in KL sind auch auf der Internetseite der Stadt Kaiserslautern zu finden unter:

<https://geoportal.kaiserslautern.de/mportal/>