

Stellungnahme zum Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans Falkensee 2017

Im Folgenden nimmt die ADFC Ortsgruppe Falkensee (ADFC-F) Stellung zum Berichtsentwurf „Novellierung des Verkehrsentwicklungsplans für die Stadt Falkensee“ vom 11. August 2017 (VEP 2017).

Die Stellungnahme bezieht sich ausschließlich auf die Aspekte des Radverkehrs und versteht sich auch nicht als eine umfassende oder vollständige Analyse, da offenbar ein separat beauftragtes oder noch zu beauftragendes Radverkehrskonzept noch aussteht (siehe S. 118, 120, 147).

Vorbemerkungen

Der ADFC-F hat sich frühzeitig als Gesprächspartner für die Belange der Radfahrer bei der Ausarbeitung des neuen Verkehrsentwicklungsplans für Falkensee angeboten. Die im Rahmen der Bürgerbeteiligungen angebotenen Möglichkeiten haben wir intensiv wahrgenommen. So beteiligten sich Mitglieder des ADFC-F am Begleitgruppentreffen im September 2016 und über die Online-Beteiligung „Falkensee bewegt sich“ wurden von uns priorisierte Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs eingebracht.

Der Umfang der in diesen beiden Bürgerbeteiligungen ermöglichten Einwirkung wird aber seitens ADFC-F als absolut unzureichend betrachtet. Insbesondere wurde im Protokoll zum 1. Begleitgruppentreffen die Erwartungshaltung für ein 2. Begleitgruppentreffen erweckt, in welchem eine „gezielte Bürgerbeteiligung zum Thema Radverkehr“ angeregt war. Dieses 2. Begleitgruppentreffen hat nie stattgefunden.

In Ermangelung einer weiteren Beteiligungsmöglichkeit hat der ADFC-F daher proaktiv eine umfassende Auswertung des Verkehrsentwicklungsplans 2002 hinsichtlich der Umsetzung der Maßnahmen zum Radverkehr vorgenommen. Diese Auswertung wurde der Stadtverwaltung, der SVV und der LK Argus zur Verfügung gestellt. Mit Bedauern mussten wir im September 2017 zur Kenntnis nehmen, dass diese Analyse keinen Eingang in die Novellierung des VEP gefunden hat.

Allgemeine Betrachtungen

Der ADFC-F sieht in der Novellierung des VEP eine zu starke Priorisierung des Kfz-Verkehrs. Das widerspiegelt sich u.a. in den für die verschiedenen Verkehrsarten gewidmeten Seitenzahlen und in der Reihenfolge der Betrachtungen. In dieser Hinsicht kann der novellierte VEP als Rückschritt gegenüber dem VEP 1995 gesehen werden, in welchem an erster Stelle der Fuß-, an zweiter der Rad- und an dritter der ÖPNV-Verkehr behandelt wurde. Im Maßnahmenkonzept des neuen VEP (Kap. 4, S. 78 ff) werden in der Reihenfolge dem Kfz-Verkehr 28, dem Radverkehr dagegen nur 17, dem ÖPNV 7 und dem Fußverkehr 3 Seiten eingeräumt. Der Handlungskatalog (Tabelle 21, S. 140

ff) beinhaltet 95 Punkte für den Kfz-Verkehr, dagegen nur 40 Punkte für den ÖPNV, 30 für den Radverkehr und 16 für den Fußverkehr! Ein wie in der Einleitung gefordertes „nachhaltiges Konzept zur Verkehrsentwicklung“ sieht nach Meinung des ADFC-F anders aus und die hier gewählte Priorisierung widerspricht modernen Stadtentwicklungskonzepten.

Die in Kap. 3 (S. 76-77) gesetzten Zielstellungen für den Verkehrsentwicklungsplan finden in Teilen die Zustimmung des ADFC-F. Die Umsetzung dieser Zielstellungen im novellierten VEP findet jedoch nur unzureichend statt. Im Zielfeld 2 wird bspw. die „Gewährleistung durchgehend attraktiver und sicherer Radverkehrsverbindungen in das Umland“ aufgeführt, allerdings im weiteren Verlauf nicht weiter ausgeführt.

Insgesamt fehlt dem VEP 2017 in Bezug auf den Radverkehr eine übergreifende und langfristige Strategie/ Vision. Die benannten Maßnahmen sind sehr kleinteilig, übergreifende Ost-West und Nord-Süd Verbindungen werden nicht untersucht. Auch das Thema E-Bike wird an keiner Stelle adressiert sowie auch keine Ansätze für multimodalen Verkehr untersucht. Lediglich in der generellen Strategie (Kap. 4.1.1.) wird die „Verknüpfung der Verkehrsarten untereinander“ kurz angeschnitten. Eine langfristige Strategie ist in Tabelle 25 nur sehr unspezifisch dargestellt.

Als generell positiv sieht der ADFC-F, dass der VEP 2017 die umweltverträgliche Verkehrsentwicklung als übergreifendes Ziel benannt hat. Ebenso sehen wir im Verweis auf die ERA 2010 als Grundlage für das Radverkehrs-Maßnahmenkonzept eine Basis für die Maßnahmenumsetzung im Sinne der ADFC Leitlinien. Insbesondere die im Kapitel „Grundsätzliche Führungsformen“ (Kap. 4.1.4, S. 105 ff) aufgeführten Regelungen sollten bei der Umsetzung der Konzepte beachtet werden.

Spezifische Stellungnahme zu Elementen des VEP 2017

Die gelisteten Punkte stellen eine Auswahl dar und erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

1. Kap 2.4, 2.5:
Es fehlt eine Untersuchung des Radverkehrsaufkommens
2. Kap 2.11.9, S. 65:
Radweg der Sympathie wird als fertiggestellt dargestellt, obwohl wichtige Abschnitte nicht oder unzureichend ausgebaut sind, z.B. „Zu den Luchgärten“. Genau genommen ist der „Radweg der Sympathie“ kein Rad-, sondern ein kombinierter Geh- Radweg. Das Teilstück Karl-Marx-Str. zu Schwarzbürger Str. sollte ausgebaut werden, da die Anbindung über den Wiesenweg und die Rudolf-Breitscheid-Str. unfallträchtig ist (einseitiger 2-Richtungsradweg, Fahrradführung vom/zum Wiesenweg nicht ausgewiesen und ausgebaut)
3. Kap. 4.1.2, Straßennetzklassifizierung (S. 82 ff):
Aufnahme einer Kategorie „Fahrradstraße“. Im VEP 2002 wurden Empfehlungen für die Widmung von Fahrradstraßen gegeben, die nicht in den VEP 2017 übernommen wurden.
4. Kap. 4., Tabelle 23 „Handlungskatalog Radverkehr“
Lfd. Nr. 3.3-3.9: Aufhebung der Benutzungspflicht kann kurzfristig umgesetzt werden, daher Priorität „hoch“ angemessen.
Es fehlt u.a. der Handlungsbedarf für Fahrradabstellanlagen.
5. Kap. Anhang, S. 161 ff
Die Auswertung der Maßnahmen aus dem VEP 2002 ist lückenhaft und fehlerbehaftet, die ADFC-F Auswertung wurde nicht beachtet. Viele gute Ansätze aus dem VEP 2002, die bis in den VEP 1995 zurückreichen, werden nicht weiterverfolgt. Beispiel: Lfd. Nr. 32 – Vorgezogene Haltelinien.

Abschlussbemerkungen und Erwartungshaltung

Die hier erfolgte Bewertung des VEP 2017 erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Vielmehr erhofft sich der ADFC-F besser an der Ausarbeitung des geplanten Radverkehrskonzepts beteiligt

zu werden. Solch ein Konzept muss in einem Radverkehrs-Masterplan mit konkreten Umsetzungsterminen münden. Der Grad der Umsetzung des VEP 2002 in den letzten 15 Jahren zeigt die Notwendigkeit für eine realistische Planung, die Termine und Ressourcen beinhaltet.

Der VEP 2017 kann als ein Ausgangspunkt für die Entwicklung des Radverkehrs in Falkensee betrachtet werden. Wichtige Aspekte wie die überregionale Anbindung wurden bisher nicht berücksichtigt. Beispielsweise schlägt der ADFC-F eine Anbindung von Dallgow und die B5 / Havelpark über eine Verlängerung der Hertzstr. vor. Gegenüber der Anbindung über die Potsdamer Str. hätte diese Verbindung eine wesentlich höhere Attraktivität sowohl für Falkenseer als auch Dallgower Radfahrer.

Die folgenden Handlungsempfehlungen sollten den VEP 2017 ergänzen:

- Ernennung / Einsetzung eines Fahrradbeauftragten für Falkensee mit Stimm- und Mitspracherecht in der SVV und deren Ausschüssen
- Koordinierte und mit dem ADFC-F abgestimmte kurzfristige Umsetzung von Maßnahmen
- Mitgliedschaft von Falkensee in der AG „Fahrradfreundliche Kommune“ Brandenburg (AGFK Brandenburg)