

Matthias Bastian
Fachbereich Bauleitplanung, Dezernat Bauverwaltung
Falkenhagener Straße 43/49
14612 Falkensee

**Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club e. V.**

Ortsgruppe Falkensee

Uwe Kaufmann

Innsbrucker Str. 22

14612 Falkensee

Tel.: 03322 / 400799

falkensee@brandenburg.adfc.de

www.brandenburg.adfc.de/kreisverbaende/f

Falkensee, 08.02.2021

Betrifft: Stellungnahme zum Entwurf des Radverkehrskonzepts Falkensee,
Stand Dezember 2020

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu dem im Dezember 2020 veröffentlichten Entwurf des Radverkehrskonzepts
(RVK) für Falkensee nehmen wir mit Bezug auf die Unterlagen

- Gesamtstädtisches Radverkehrskonzept – Arbeitsstand 12/2020
- Maßnahmenliste zum RVK
- Maßnahmenkarte zum RVK

im Folgenden Stellung.

Zunächst begrüßt der ADFC Falkensee (ADFC-F) die Erstellung des Radverkehrskonzepts für Falkensee und bedankt sich für die frühzeitige Einbeziehung. Konkret hat der ADFC-F bereits zur Aufgabenstellung des RVK Stellung genommen und war bei der Erstellung in die Diskussion in Form von 2 mehrstündigen Treffen mit dem Planungsbüro und der Stadtverwaltung einbezogen. Zu diesem Zeitpunkt lagen die Maßnahmenliste und dazugehörigen Karten vor. Das Textdokument „Gesamtstädtisches Radverkehrskonzept – Arbeitsstand 12/2020“ wurde erst später erstellt und war somit nicht Gegenstand der Gespräche.

Die vom ADFC-F in den Treffen eingebrachten Vorschläge und Ideen sind nur zum Teil übernommen worden bzw. wurden unter anderem falsch wiedergegeben, weshalb wir mit dieser Stellungnahme unsere Positionen noch einmal darstellen.

Stellungnahme zu den allgemeinen Punkten des RVK

Grundsätzlich stimmen wir den guten Ansätzen im RVK zu, bspw. lässt die große Zahl an **Fahrradstraßen** und die Einrichtung einer Fahrradzone auf eine substantielle Verbesserung der Fahrradfreundlichkeit hoffen. Wir verweisen an dieser Stelle aber auch auf den enormen Nachholbedarf in Sachen Radverkehrsinfrastruktur, da schon im ersten Verkehrsentwicklungsplan (VEP) von 1994 genannte Maßnahmen bis heute einer Umsetzung harren (z.B.

Schutzstreifen Hansastr.). Unsere Analyse und Bewertung der Umsetzung der Radverkehrs-Maßnahmen aus VEP 1994 und 2002 mit Stand Ende 2017 hatten wir der Stadt zur Verfügung gestellt (siehe auch Anhang 1).

Vor diesem Hintergrund fordert der ADFC-F an dieser Stelle wiederholt, dass das RVK einer zügigen Umsetzung zugeführt und in einem „**Masterplan Rad**“ realisiert werden muss.

Das RVK trägt aus Sicht des ADFC-F zu wenig den **Geist einer echten Verkehrswende**. In der Präambel wird zwar die Reduzierung des Anteils des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) als Ziel genannt, im Folgenden und in der Maßnahmenliste sind jedoch Anpassungen des zur Verfügung stehenden Verkehrsraums zugunsten des Radverkehrs nur unzureichend erkennbar. Vielmehr entsteht der Eindruck, dass der Status Quo des MIV unangetastet bleiben muss und für den Radverkehr die verbleibenden Nischen ausgestaltet werden. Mit Verweis auf Diskussionen zum RVK, dass dieser sich im Rahmen des verabschiedeten VEP von 2018 bewegen muss, fordern wir die Abwägung von Lösungsansätzen, die auch Änderungen am VEP vorsehen.

Das RVK enthält viele Maßnahmen, die mehr oder weniger eindeutig dem **Fußverkehr** zuzuordnen sind, bspw. die zahlreichen Querungshilfen (QH). Wir weisen darauf hin, dass QH für den Fußverkehr primär nicht vom Radverkehr mitgenutzt werden können. Auch die Anlage von Gehwegen, die für den „Radverkehr Frei“ gegeben werden, sind keine hinreichende Lösung für den Radverkehr. Damit sollen diese Maßnahmen hier auch nicht kritisiert werden, sondern sie sind ein Ausdruck dessen, dass die Stadt Falkensee auch ein **Fußverkehrskonzept** verdient hätte. Viele Gehwege in Falkensee sind in einem desaströsen Zustand gerade im Hinblick auf mobilitätseingeschränkte Personen, die zum Teil auch mit Fahrrädern unterwegs sind. Es wäre also an der Zeit, auch einen „**Masterplan Gehwege**“ zu initiieren.

Dem RVK fehlt eine **übergreifende Zielstellung** und **Vision** einer menschenfreundlicheren, **verkehrsärmeren Stadt**, wie sie beispielsweise in den genannten „Übergeordneten Regelwerken“ beschrieben werden. Dazu zählen wir insbesondere den „Nationalen Radverkehrsplan 2020“ (NRVP) und die „Strategie zur Förderung des Radverkehrs im Land Brandenburg bis 2030“. Welche Auswirkungen haben diese Strategien auf das RVK Falkensee? Unser Vorschlag wäre, **Indikatoren** abzuleiten, wie eine erfolgreiche Umsetzung des RVK bewertet werden könnte, wobei die Verschiebung des **Modal Splits** weg vom MIV hin zu mehr Radverkehr als einer der wichtigsten gewertet werden kann. Es wäre wünschenswert, wenn das RVK die Erhöhung des Anteils Radverkehr von derzeit 13% auf, sagen wir, 25% in 2030 anstreben würde.

Wir vermissen im RVK auch die Diskussion innovativer, u.U. bisher nicht in den Regelwerken vorkommender, Radverkehrsführungen. Ansätze wie „**Shared Spaces**“ bleiben unbeachtet. Auf Hinweis des ADFC-F wurden für ausgewählte Maßnahmen die Markierung von **Fahrrad-Piktogrammen** (auch „**Sharrows**“ genannt), bspw. als Ersatz oder Ergänzung zu einseitigen Schutzstreifen, aufgenommen. Es fehlt allerdings eine Abwägung und Diskussion dieser Markierungsform, um sie auch auf weitere Situationen anwendbar zu machen. Schutzstreifen haben nach Ansicht des ADFC-F eine eher psychologische als eine echte Schutz-Wirkung. In erster Linie sollen sie dem Radfahrer signalisieren, dass er hier erwünscht ist und dem Kfz-Führer, dass der Radfahrer hier fahren darf und soll. Damit kann die Konfliktsituation gemildert

werden, wo der Kraftfahrer einen Gehweg vermeintlich für einen Radweg hält, den der Radfahrer aus seiner Sicht benutzen sollte. Insbesondere wenn der Gehweg für „Radverkehr Frei“ gegeben ist, kommt es zu diesen Konflikten. Nun sind beidseitige Schutzstreifen an eine Fahrbahnbreite von 7,5m gebunden, weil laut StVO eine 4,5m breite Fahrspur für den Kfz verbleiben muss. Deshalb empfehlen wir bei zu schmaler Fahrbahn für beidseitige Schutzstreifen zumindest die Markierung von Fahrradpiktogrammen, die visuell die gleiche Wirkung entfalten wie Schutzstreifen. Diese Markierungsform wurde in zahlreichen Studien untersucht und es wurde eine durchweg positive Auswirkung auf das Miteinander von Fahrrad und Kfz ermittelt.

Im Kontext innovativer Radverkehrslösungen wäre auch eine Diskussion von Beispiellösungen und „Best Practices“ aus anderen Kommunen und Nachbarländern (z.B. Niederlande, Dänemark) und deren Übertragbarkeit auf hiesige Verhältnisse wünschenswert gewesen.

Das im RVK dargestellte **Netzkonzept** erfährt nicht in allen Punkten unsere Zustimmung. Ein Vorschlag zur Netzkategorisierung des ADFC-F wurde leider nicht beachtet oder diskutiert (siehe Bild 1).

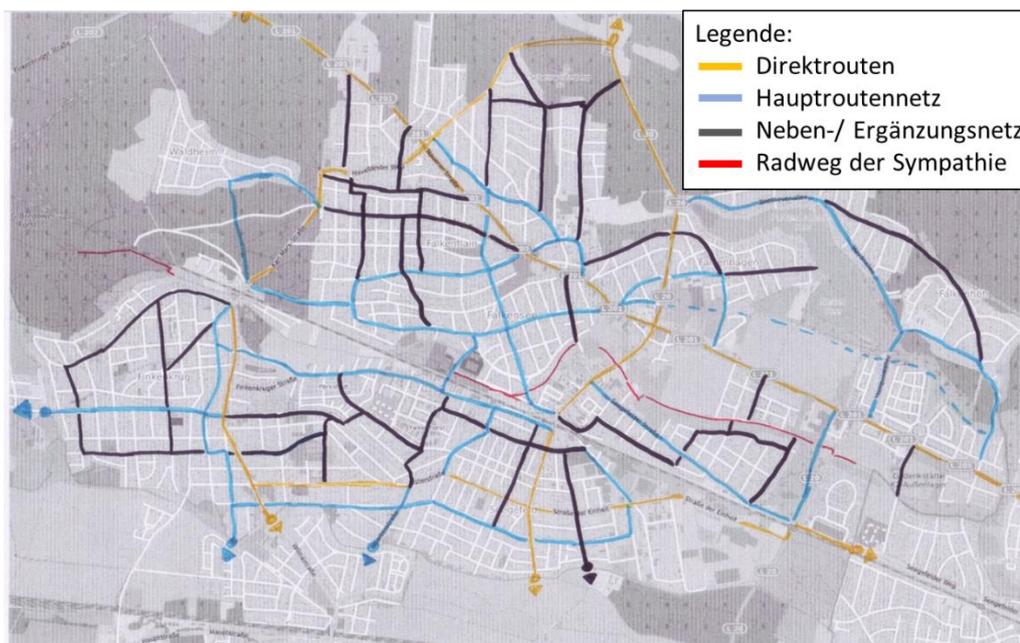


Bild 1 ADFC-F Vorschlag für das RV-Netz Falkensee

Ein wichtiges Element in diesem Netzkonzept sind die **Direktrouten**, die teilweise auch als Radschnellverbindungen ausgeführt werden könnten. Direkttrouten wenden sich (nicht ausschließlich) an Alltagsfahrer und Fahrrad-Pendler, die zügig vorankommen wollen und sich auch im Mischverkehr mit Kfz sicher fühlen. Die zwei wichtigsten Routen sind dabei die Verlängerung der zukünftig aus Berlin kommenden **Radschnellverbindung** (RSV) über die Falkenseer Chaussee in Weiterführung auf der Spandauer Str., Falkenhagener Str., Nauener Str. bis ortsauswärts entlang der Nauener Chaussee (L201). Wichtig ist uns hier, dass bspw. ab Rathauskreuzung nach Westen ein Angebot für Radverkehr entsteht und der Radverkehr nicht ausschließlich über die gedachte Hauptroute auf Nebenstraßen geführt wird. Eine ausschließliche Führung über das Nebennetz würde für die Verkehrsbeziehung zwischen Rathauskreuzung und Falkenkorso einen Verlängerungsfaktor von 1,5 bedeuten, was nicht sehr fahrradfreundlich und auch nicht konform zur ERA

2010 wäre, die zu einer max. Verlängerung um den Faktor 1,1 rät (vergl. ERA 2010 Kapitel 1 Radverkehrskonzept, S.10, Tabelle 2 Zielgrößen für Gestaltung und Ausstattung von Verkehrswegen).

Defizitär ist auch die Diskussion der Anbindung der **Nachbarkommunen**. Diese wird in Kap. 3.2.4 in insgesamt 6 Zeilen abgehandelt, in der Karte zum Netzkonzept ist sie lediglich durch Pfeile ohne weitere Beschreibung aufgeführt. Es wäre zu erwarten gewesen, dass die Defizite zumindest konkret benannt und Ideen zu Ihrer Lösung aufgezeigt worden wären. Dazu zählt insbesondere die südliche Verbindung von Falkensee zum Havelpark Dallgow. Es stößt bei allen Falkenseern auf Unverständnis, dass hier noch keine befriedigende Radverbindung existiert. Der ADFC-F sieht diese Verbindung als Teil einer potentiellen **tangentialen RSV** (siehe Bild 2), die notwendigerweise als eine Ergänzung der radial aus Berlin herausführenden RSV dienen sollte. Wir meinen, dass aus einem kommunalen RVK durchaus Impulse für kommunenübergreifende Radverbindungen kommen dürfen und Lösungsvorschläge auch außerhalb der Zuständigkeit von Falkensee aufgezeigt werden sollten.

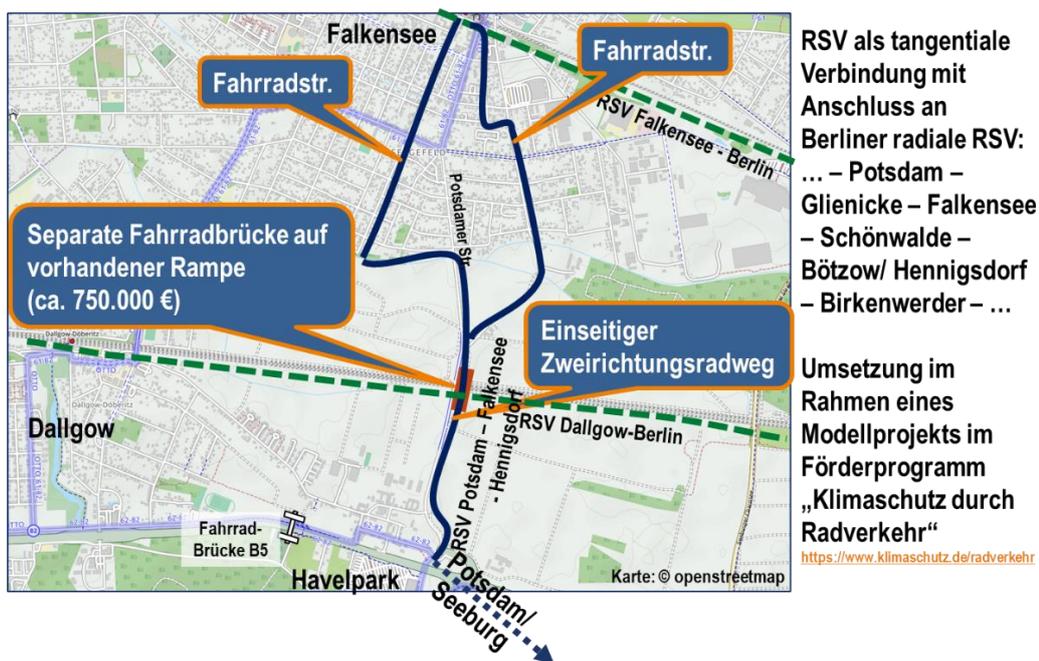


Bild 2 ADFC-F Vorschlag für eine tangentiale RSV zur Anbindung an den Havelpark Dallgow

Unbefriedigend sind im RVK auch die Radverkehrsführungen in den **Zentren** rund um die Bahnhöfe diskutiert. Insbesondere hat der ADFC-F mehrfach gefordert, dass der Bereich rund um den Bhf. Falkensee und die **Bahnhofstr.** einer gesonderten Betrachtung bedarf. Die im ersten Entwurf vorgeschlagene Hauptroute für den Radverkehr von Norden kommend zum Bahnhof über den Scharenbergplatz und weiter über den Erna-Offeney-Weg (derzeit ein 3m breiter Gehweg mit „Radverkehr Frei“) zu legen, wurde auf Intervention des ADFC-F fallengelassen. Die Führung der Hauptroute über die Bahnhofstr. kann nach heutiger Situation auch nicht als befriedigend angesehen werden. Wir fordern, dass hier **alle Varianten** der Rad- und Fußverkehrsführung (Einbahnstr., Shared Space, verkehrsberuhigter Geschäftsbereich, komplett verkehrsfreie Bahnhofstr.) diskutiert und gegeneinander abgewogen werden. Die Zielstellung dabei muss die substantielle Reduzierung des Kfz-Verkehrs in

der Bahnhofstr. sein, nicht zuletzt um den gerade errichteten Kreisverkehr am **Knotenpunkt Poststr.** nicht zu einem potentiellen Verkehrssicherheitsrisiko werden zu lassen. Wir verweisen dabei auf unsere gemeinsame Stellungnahme mit dem Netzwerk Fahrradfreundliches Falkensee (NFF) zum Kreisverkehr Poststr. / Bahnhofstr. vom Oktober 2018. Hierin wurde klargestellt, dass eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr mit Kfz bis zu einer maximalen DTV (Durchschnittliche TagesVerkehrsbelastung) von 15.000 funktioniert. Verkehrsforscher warnen, dass bei höherem DTV (hier derzeit: 17.500) die Unfallhäufigkeit stark steigt und der Radverkehr dazu neigt, verkehrswidrig die Gehwege zu nutzen. Auch das Planungsbüro von StadtPlan verweist auf Anfrage darauf hin, dass die Stadt mit geeigneten Maßnahmen das Verkehrsaufkommen an diesem Knotenpunkt reduzieren muss. Zitat aus einer E-Mail von Prof. Stadt: „Mit Tempo 30 in der Bahnhofstraße ist sicher keine "Abschreckung" des MIV zu erreichen. Das geht nur mit einem Bündel von Maßnahmen. Das müsste politisch gewollt sein und auf der Grundlage des fortgeschriebenen VEP erfolgen. Die Idee mit der Einbahnstraße muss sorgfältig abgewogen werden.“

Grundsätze und Leitlinien

Im Folgenden beschreiben wir grundsätzliche Dinge, die wir im RVK verankert wissen möchten. Zum Teil sind diese bereits im RVK enthalten und werden hier der Vollständigkeit halber noch einmal diskutiert.

1. Bei den **Führungsformen** des Radverkehrs sollte innerorts generell von der **Wahlfreiheit** der **Benutzung** von Radverkehrsanlagen (RVA) ausgegangen werden. Die Führung im Seitenraum ist aus Sicht des ADFC-F möglich, aber für den zügigen Radfahrer oft ungeeignet. Wir verstehen, dass in Falkensee viele Radfahrer den Wunsch nach separaten Radwegen im Seitenraum verspüren, weisen allerdings darauf hin, dass hier ein erhöhtes Unfallrisiko bei Querungen und Grundstücksausfahrten besteht und eine besonders sensible Rücksichtnahme auf den Fußverkehr verlangt wird. Besonders gefährlich ist dabei die Führung als Zweirichtungs-Radweg, diese sollte rigoros vermieden werden. Im Sinne der Wahlfreiheit sollte die Führung im Seitenraum durch Fahrrad-Markierungen auf der Fahrbahn begleitet werden. Das können einerseits Schutzstreifen sein, aber an zu engen Straßen würde sich auch die Markierung von Fahrrad-Piktogrammen anbieten. Insbesondere sollte die Führung im Seitenraum nicht benutzungspflichtig gemacht und die Aufhebung der Benutzungspflicht innerorts umgesetzt werden, falls sie nicht – nachgewiesenermaßen! – durch besondere Gefahrensituationen zwingend erforderlich ist (§ 45 Abs. 9 StVO).
2. Wir fordern eine verstärkte **gleichberechtigte Behandlung** des **Radverkehrs** im Vergleich zum Kfz-Verkehr mit dem obersten Ziel der im NRVP formulierten „**Vision Zero**“ bei der **Verkehrssicherheit**.
3. Daneben sehen wir den **Naturerhalt** als klare Randbedingung für die Radverkehrsplanung und lehnen Baumfällungen zugunsten von komfortablen RVA ab. Eingriffe in die Natur sollten ausschließlich aus

Verkehrssicherheitsgründen erfolgen.

4. Unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit sehen wir auch unsere Forderung nach mehr **Tempo-30 Zonen** bei **Mischverkehr**. Gehwege „Radverkehr Frei“ sollten nur bei geringem Fußverkehr angeordnet werden bzw. dort, wo eine bislang angeordnete Benutzungspflicht aufgehoben wurde.
5. **Abstellanlagen** sollten so gestaltet werden, dass sie **attraktiver** werden als PKW-Parkplätze (bspw. an Bahnhöfen kürzerer Weg als vom PKW-Parkplatz).

Stellungnahme zu Einzelmaßnahmen aus dem RVK

Im Folgenden nehmen wir Stellung zu einer Auswahl an Maßnahmen aus der Maßnahmenliste.

RVK NO 197

Die Situation am Bhf. Seefeld wurde bereits im Rahmen der Absprachen zum Radverkehrskonzept (RVK) mit dem Planungsbüro stadtraum diskutiert und der ADFC-F hat deutlich gemacht, dass eine durchgängige Lösung der Radverkehrsführung bis zur Stadtgrenze Berlin gefunden werden muss.

Wir widersprechen ausdrücklich dem in der Maßnahmenliste des RVK unter NO 197 dargestellten Ergebnis der Aussprache mit dem ADFC-F, Zitat: „Maßnahme von Essener Straße bis L 20: auf der Nordseite separater Radweg in beide Richtungen (ehem. Vorschlag stadtraum). Aktueller Planungsstand wird weitergereicht an das Büro. Auf der Südseite keine Markierung oder Radverkehrsanlage.“.

Konkret bezieht der ADFC-F zu der Verkehrsplanung des Planungsbüros iwa, präsentiert im Bau- und Werksausschuss Oktober 2020, die folgenden Positionen:

1. Den nördlich geplanten Zweirichtungsradweg lehnen wir ab

Begründung: Insbesondere an den Zufahrten zu dem geplanten P&B&R-Parkplatz führt ein Zweirichtungsradweg bekanntermaßen zu den größten Konflikten. Zudem muss der aus Richtung Zentrum kommende Radverkehr hinter der geplante Bushaltestelle die Fahrbahnseite wechseln, was eine Behinderung darstellt. Im weiteren Verlauf nach Berlin muss dann der Radverkehr wieder zurück auf die andere Fahrbahn geleitet werden.

2. Führung des Radverkehrs hinter den Bushaltestellen ist nicht ERA-konform

Begründung: Die ERA 2010 sagt dazu im Kapitel 3.11 Bushaltestellen folgendes: „Insgesamt sind Führungen im Bereich der Fahrbahn konfliktärmer. Ein Verschwenken dieser Radverkehrsführungen vor Haltestellen in den Seitenbereich ist daher generell zu vermeiden.“ Die Führung des Radverkehrs hinter der Bushaltestelle führt zu Konflikten mit Fußgängern, die von der Haltestelle zum Bahnhof laufen.

Folgende mögliche Lösungsvorschläge sollten geprüft werden:

3. Radverkehr sollte von der Seefeld Str. weiter auf einem

Schutzstreifen bis zum Knotenpunkt Seeburger Str. und weiter bis zur Stadtgrenze Berlin geführt werden

Begründung: Im RVK wird für die südliche Fahrbahn auf der Seegefelder Str. ein Schutzstreifen für den Radverkehr vorgeschlagen, weil kein ausreichender Platz für eine geeignete Radverkehrsanlage vorhanden ist. Es ist daher sinnvoll, diese Radverkehrsführung bis zur Stadtgrenze Berlin weiter beizubehalten.

4. Fahrbahn sollte im Bereich entlang des Bahnhofs breit genug für beidseitige Schutzstreifen angelegt werden

Begründung: Es ist nachzuvollziehen, dass für diesen Abschnitt keine geeignete Radverkehrsanlage ((geschützter) Radfahrstreifen, separater Radweg) aus Platzgründen realisierbar ist. Aufgrund des hohen zu erwartenden Fußverkehrsaufkommens in diesem Bereich (B&P&R Parkplatz, zukünftiges Hallenbad) sollte der Radverkehr räumlich vom Gehweg getrennt geführt werden. Schutzstreifen würden diese Anforderung minimal erfüllen.

5. Fahrradabstellplätze nicht nur auf dem B&R Platz, sondern auch direkt am Bhf. Die DB sollte dazu angefragt werden

Begründung: Fahrradabstellanlagen sollten beidseitig nahe den Bahnhofszugängen angelegt werden, und zwar so, dass die Bahnsteige schneller erreicht werden können, als wenn man mit den PKW parken würde. Nur so kann der Bahnhof attraktiv für Radfahrer gemacht werden. Die DB sollte hier ein Eigeninteresse haben ihre Rad fahrenden Kunden bevorzugt zu behandeln.

RVK NO 134

Die baulichen Radwege im Seitenraum der Seegefelder Str. sollten durch Schutzstreifen auf der Südfahrbahn und Piktogramme auf der Nordseite ergänzt werden. Eine Benutzungspflicht für die Radwege im Seitenraum lehnen wir ab. Es sollten Maßnahmen für eine Verkehrsreduzierung getroffen werden.

RVK NW 107

Die dargestellten Varianten in bzw. an der Karl-Marx-Str. zwischen Rathenaustr. über Knotenpunkt Friedrich-Engels-Allee bis Bahnhof Finkenkrug wären mit massiven Baumfällungen verbunden. Der ADFC-F schlägt vor, hier ausnahmsweise den Radverkehr auf einem einseitigen Zweirichtungsradweg auf der Westseite der Karl-Marx-Str. von der Rathenaustraße bis zum Bahnhof Finkenkrug durch den Wald zu führen. Es sollte abgewogen werden, inwiefern die dafür notwendigen Baumfällungen geringer ausfallen als bei Schaffung von Radverkehrsanlagen auf der Karl-Marx-Straße. Als Übergangslösung sollten Schutzstreifen und / oder Piktogramme zum Einsatz kommen.

RVK Z 409

Die am Knotenpunkt Karl-Liebknecht / Karl-Marx-Straße vorgesehene Querungshilfe ist vornehmlich für den Fußverkehr geeignet. Die Aufweitung sollte weiter nach Westen erfolgen und der von der Friedrich-Engels-Allee kommende Geh/Radweg bis zur QH verlängert werden. Die Benutzungspflicht dieses Geh-/Radweges sollte aufgehoben werden und durch Schutzstreifen auf

der Westseite und ggf. Piktogramme auf der Ostseite ergänzt werden. Langfristig verweisen wir auf unseren Vorschlag zu NW 107.

Für den aus der Karl-Liebkecht-Str. kommenden Radverkehr sollte gegenüber der Einmündung in die Karl-Marx-Straße eine Bordsteinabsenkung auf 0mm und eine Markierung eines Radwegs zu den Stellplätzen erfolgen.

Schlussworte

Falkensee hat einen enormen Nachholbedarf bei der Schaffung einer attraktiven Radverkehrsinfrastruktur. Das wird dem ADFC-F immer wieder von aus anderen Regionen und Städten zugezogenen Radfahrern bestätigt. Im ADFC-Klimatest zu Fahrradfreundlichkeit hat Falkensee im Landesvergleich in den Jahren 2014, 2016 und 2018 immer den letzten Platz belegt. Die Umsetzung der bisherigen Planungen zum Radverkehr lassen zu wünschen übrig (siehe Anlage 1).

Wir leiten daraus die Notwendigkeit ab, der Umsetzung des RVK in den kommenden Jahren besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Wenn selbst kleinteilige Maßnahmen, wie die Markierung von Schutzstreifen in der Hansastr., Jahrzehnte benötigen, kann in diesem Tempo offenbar nicht weitergemacht werden.

Wir fordern daher einen „**Runden Tisch Mobilität**“ einzuberufen, der in regelmäßigen Abständen die Umsetzung der Mobilitätsmaßnahmen, insbesondere des RVK, forciert und überprüft. Der Runde Tisch sollte sich aus Akteuren mit Bezug zu Mobilität, wie bspw. Politik, SVV, Stadtverwaltung, Polizei, Ordnungsamt, Beiräten und Vereinen wie dem ADFC-F, zusammensetzen.

Mit freundlichen Grüßen,

Uwe Kaufmann, Martin Eiselt
(Sprecher des ADFC Falkensee)

Verkehrsentwicklungsplan Falkensee VEP2002

Stand der Umsetzung aus Sicht des ADFC-F

Stand: 2017-01-11

Kontakt: Uwe Kaufmann

kaufmannuwe@web.de

Anhang II: Maßnahmenvorschläge VEP Novellierung 2002

Maßnahmenkonzept Fahrradverkehr

1=hoch
2=mittel
3=gering
4=keine

 Nicht realisiert
 Realisiert mit Einschränkungen
 Zufriedenstellend umgesetzt

1=hoch
2=mittel
3=gering
4=keine

Lfd. Nr.	Maßnahmenkomplex	Prio	VEP Status	Stand 2016	ADFC-F Index	ADFC-F Prio	ADFC-F Bewertung / Kommentar
01	beidseitige Radverkehrsanlagen						Beachtung ERA 2010: Benutzungspflicht nur an Gefahrenstellen
	Nauener Str. (ab L 201), Falkenhagener Str. (bis Schönwalder Str.)	1	in Planung			1	Falkenhagener Str. ist Katastrophe!
	Schönwalder Str. (von Falkenhagener Str. bis Havelländer Weg)	1	mittelfristig		E	1	Benutzungspflicht innerorts aufheben, es fehlt Verbindung zur Ruppiner Str.
	Havelländer Weg (von Nauener Str. bis Schönwalder Str.)		kurzfristig		L	2	
	Hansastr.	1	kurzfristig		H	1	
	Fr.-Engels-Str.	1	kurzfristig		N	2	alternativ Falkenkorso als Fahrradstr. ertüchtigen und bis Bhf. Finkenkrug verlängern
	Karl-Liebknecht-Str.		mittelfristig				ggf. Bredower Str. zur Fahrradstr. ertüchtigen
	Sonnenstr.	1	kurzfristig				ggf. Bredower Str. zur Fahrradstr. ertüchtigen
	Bahnhofstr.	1	sofort			1	Radweg teilweise zu schmal, Benutzungspflicht aufheben
	Seegefelder Str. (von der Bahnhofstr. bis zur Seegebürger Str.)	2	mittelfristig			2	Radweg nur einseitig, Benutzungspflicht aufheben? Seegebürger Str., gemeint ist offenbar Seebürger Str.?
	Rudolf-Breitscheid-Str.	2	mittelfristig		R		Zweirichtungsradweg unfallträchtig, Querung Wiesenweg ist irreführend
	Straßenzug Gartenstr., Nachtigallstr., Döberitzer Str.	2	mittelfristig		Q	1	Benutzungspflicht aufheben, Anachtigallstr. als Fahrradstr. Ausweisen
	Finkenkruger Str. (von R.-Breitscheid-Str. bis Rosenstr.)	2	mittelfristig		K	1	Benutzungspflicht aufheben für die Südseite und Bereich Tankstelle bis Rosenstr.
	Rosenstr.	1					Benutzungspflicht nur für Tunnel, Bordstein Ringpromenade absenken
	Coburger Str. (von Rosenstr. bis Schwarzkopffstr.)	1			Y	1	Benutzungspflicht aufheben
	Schwarzkopffstr. (von Coburger Str. bis Potsdamer Str.)	1			Y	1	zu schmal, Benutzungspflicht neu regeln
	Potsdamer Str. (von Schwarzkopffstr. bis Löwestr.)	2	mittelfristig		C	1	
	Straße der Einheit (von Potsdamer Str. bis Seegebürger Str.)	2			Z2	1	Benutzungspflicht aufheben
	Dallgower Str. (von Schwarzkopffstr. bis Straße der Einheit)	2-3	mittelfristig				2016 Anliegerstrasse angelegt
	Elsterstraße	1	kurz- bis mittelfristig		W		Benutzungspflicht Gartenstr.-Elsterstr. aufheben!
	Elsterstraße						Grün für Bereich Gartenstr.-Rud.Breitsch.Str.;
	Dyrotzer Weg	1	kurzfristig			3	Angebotsstreifen zu schmal, Benutzungspflicht aufheben bis Holbeinstr.

02	einseitige Radverkehrsanlagen						Beachtung ERA 2010: Benutzungspflicht nur an Gefahrenstellen, einseitige Radverkehrsanlagen sollten generell vermieden werden
	Falkenhagener Str. (ab Schönwalder bis Spandauer Str.)	1	mittelfristig			1	
	Spandauer Str. (bis Falkenseer Chaussee)	2	mittelfristig		O	2	
	Schönwalder Str. (ab Havelländer Weg)						Grün für Radweg bis Schönwalde, aber: zu schmal als 2-Richtungsweg, Frostaufbrüche, Kanten an Brücken
	Seeburger Str. (bis Straße der Einheit)	2	mittelfristig				
	Seeburger Str. (ab Straße der Einheit bis B 5)	3	mittelfristig				
	Seegefelder Str. (ab Seegebürger Str. nach Berlin)	3	mittelfristig				Benutzungspflicht aufheben (Gefahr an Einmündungen, Konflikte mit Fußgängern, baulicher Zustand, Kanten an Einmündungen ungenügend abgesenkt, Fahrtrichtung Ost: auf wenigen hundert Metern zweimaliger Seitenwechsel, dabei keine/mangelhafte Überleitung Höhe Seeburger Str. bzw. Str. 339)
	Potsdamer Str. (ab Löwestr.)	2-3	mittelfristig		C	1	alternativ Hertzstr. als Fahrradstr. ausbauen und bis B5 verlängern
	Leipziger Str.	3	mittelfristig			3	Abhängig von SeeKarre, dann zweiseitig
	Chemnitzer Str.	3	mittelfristig			3	
	Wilmsstr. (ab Eichendorffstr.)	2	mittelfristig				Führung über Brücke nach Dallgow nicht optimal (nur Angebotsstreifen) aber akzeptabel, Fahrradpiktogramme aufbringen
	Karl-Marx-Str., Havelländer Weg (bis Nauener Str.)	2-3	mittelfristig			1	Havelländer Weg fehlt Gehweg, Einmündung F.-Engels-Str. gefährlicher Seitenwechsel
	L201	3	mittelfristig			1	Anbindung an Radweg nach Brieselang fehlt
	Finkenkruger Str. von Rosenstr. bis Bf. F'see	1	kurz- bis mittelfristig				
03	Ausweisung zur „Fahrradstraße - Kfz frei“						Weitere Kandidaten: Veltener Str., Falkenkorso, Nachtigall, Clara Zetkin, Hertzstr., Bredower Str., Tegeler Str., Poststr. von Hansa bis Blumenstr. ... Generell könnten alle Anwohnerstrassen als Fahrradstrassen ausgewiesen werden!
	Ruppiner Str. (von Fehrbellner Str. bis Reinsberger Str.)	1	kurzfristig			1	
	Kantstr. (von Schönwalder Str. bis Schillerallee)	1	kurzfristig			1	
04	Anlage eines separaten Rad- / Fußweges						
	von Berlin-Spandau (Spektelake) über Hamburger Str., Seeburger Str., Bahnhofstr. zur Ringpromenade, am Bahndamm zum Nymphensee	2	mittelfristig		I	3	Radweg der Sympathie ist lückenhaft und in vielen Bereichen zu schmal. Radfahrer werden durch Fussgänger behindert.
	Bereich Alter See (von Humboldtallee bis Berliner Str.)	3	mittelfristig			2	
	von Humboldtallee zur An der Lake	2	mittelfristig				was ist damit gemeint?
	von der Poststr. zum Bf. F'krug. südl. Bereich der Ringpromenade	2	mittelfristig				Grün bis Rosenstr., unklar, was mit "südl. Bereich Ringpromenade" gemeint ist
	von Bf. Finkenkrug zur Arnstädter Str.	2	mittelfristig			2	Alternative ist jetzt der Wiesenweg

	Spandauer Str. zur Seegefelder Str.	2	mittelfristig			wenn damit der Radweg an der Seeburger gemeint ist
	von der Oskar-von-Miller-Str. zur Chemnitzer Str.	3	mittelfristig		3	
	vom Haltepunkt Finkenkrug nach Brieselang / zum Nymphensee	2-3	mittelfristig		1	akzeptabel vom Spielplatz bis alten Bahnübergang, aber zu schmal für 2-Richtung
	vom Haltepunkt Finkenkrug nach Waldheim	2-3	mittelfristig		1	Eichkätzchenallee unbefestigt, sehr schlechter Zustand, teilweise ungenügende Ausleuchtung, kein Winterdienst, Hauptanbindung des gesamten Ortsteiles an den ÖPNV und das Finkenkruger (Rest)zentrum (Nahversorgung)
05	Anlage einer Querungshilfe					Querungshilfen für Fußgänger sind nicht ausreichend für Radfahrer (z.B. mit Anhänger!)
	Spandauer Str. Höhe Kölner Str.	1	kurzfristig			
	Falkenhagener Str. Höhe Anger, Rathaus (vorh.), Sonnenstr.	2	kurzfristig			Situation Sonnenstr. Unbefriedigend
	Nauener Str. Höhe Weserstr. (LSA)	2	kurzfristig			
	Schönwalder Str. Höhe Kantstr.	2	kurzfristig			LSA für alle 4 Richtungen
	Ruppiner Str. Höhe Schule	2	kurzfristig			
	Krummer Luchweg Höhe Schule (gepl.)	2				
	Havelländer Weg Höhe Innstr.					
	Karl-Marx-Str. Höhe Fr.-Engels-Str.					
	Rosenstr. Höhe Sportplatz					
	Bahnhofstr. Höhe Gutspark, Luchgärten			LSA		
	Kölner Str. Höhe Mainzer Str.					
	Seegefelder Str. Höhe Skatebahn			30		
	Rud.-Breitscheid-Str. Höhe K.-Marx-Str., Poetenweg (FGÜ), Nachtigallstr.					
	Finkenkruger Str. Höhe Wiesenstr., Arnstädter Str.					
	Str. der Einheit Höhe Bf. Seegefild, Leipziger Str. (vorh.)					
	Potsdamer Str. Höhe Heckmannstr., C.-Zetkin-Str., Oskar-v.-Miller-Str.					
	Hamburger Str. Höhe Schule (vorh.)					
06	Vorgezogene Haltelinie / Aufstellfläche für Radfahrer					
	Regellösung an allen LSA-Knoten im HVS-Netz	1 - 3	kurz- bis mittelfristig		1	gibt es sowas schon irgendwo in Falkensee?
07	Errichtung von Bike & Ride - bzw. Abstellanlagen					
	Bhf. Falkensee (Nord- und Südseite)	1	kurzfristig		1	zu geringe Kapazität
	Haltepunkt Seegefild	1	kurzfristig		2	
	an Bushaltestellen (Bedarf örtl. prüfen)	1-3	kurzfristig		3	
	an öffentl. Einrichtungen und Gebäuden (z.B. Rathaus, Stadthalle, etc.)	1	kurzfristig		1	Rathaus ohne adäquate Abstellmöglichkeit für Fahrräder
	Standards definieren		kurzfristig			
08	Radverkehrswegweisung					
	Regellösung entlang des Haupttroutennetzes, gemäß Merkblatt zur wegw. Beschilderung f. d. Radverkehr	3	kurz- bis mittelfristig			

Anhang III: Maßnahmenvorschläge VEP 1994 (außer als "erledigt" gekennzeichnet)

Maßnahmenkonzept Fahrradverkehr

1=hoch
2=mittel
3=gering
4=keine

1=hoch
2=mittel
3=gering
4=keine

Lfd. Nr.	Maßnahmenkomplex	Prio	VEP Status	Stand 2016	ADFC-F Nr.	ADFC-F Prio	ADFC-F Bewertung / Kommentar
	Bau einer Querungshilfe						
02	Karl-Marx-Straße/Rheinstraße (als Geschwindigkeitsdämpfung)	2	kurzfristig				Rote Fahrbahnmarkierung für Radweg fehlt
04	Spandauer Straße/Freimuthstraße	1	kurzfristig				
	Installation einer Lichtsignalampel						
08	Spandauer Straße/Kölner Straße (VEP2002: Querungshilfe)	2	mittelfristig				
09	Nauener Straße/Hansastraße	2	mittelfristig				Querungshilfe wäre ausreichend
10	Falkenhagener Straße/Sonnenstraße (VEP2002: Kreisverkehrsplatz)	2	mittelfristig				Umbau 2016 hat die Situation nicht verbessert!
	Vorgezogene Haltelinie für Radfahrer						
12	Rudolf-Breitscheid-Str. / Wachtelfeld	2	kurzfristig				
13	Sonnenstraße/Hansastraße	3	kurzfristig				
14	Nauener Straße/Havelländer Weg (VEP2002: Umbau gepl.)	2	kurzfristig				Kreisverkehr ist gute Lösung
15	Spandauer Straße/Schönwalder Straße	2	kurzfristig				
	Errichtung von Bike+Ride - bzw. Abstellanlagen						
16	Coburger Straße	4	kurzfristig	???			
17	Bahnhof Falkensee (VEP2002: ergänzen)	1	kurzfristig	???			
18	Barkhausenstraße/Leipziger Straße	4	kurzfristig	???			
19	Bahnhofstraße/Am Gutspark	1-2	kurzfristig	???			
20	Spandauer Straße/Leibnizstraße	2-3	kurzfristig	???			
21	Geibelallee/Kantstraße	4	kurzfristig	???			
22	Spandauer Straße/Schönwalder Straße	4	kurzfristig	???			
23	Kremmener Straße/Bergstraße	4	kurzfristig	???			
24	Nauener Straße/Havelländer Weg	4	kurzfristig	???			
26	Rudolf-Breitscheid-Straße/Paul-Simmel-Weg	4	kurzfristig	???			
	Schaffung eines Überweges						
27	Friedrich-Engels-Allee/Hansastraße (VEP2002: vorgez. Haltelinie)	1-2	mittelfristig				
	Schaffung einer Wegeverbindung (Rad - Fuß)						
36	Elsterstraße zwischen Elsterplatz und Döberitzer Straße	1	kurzfristig				Benutzungspflicht aufheben, siehe VEP2002
39	Bahnhofstraße im Bereich Seegefelder Straße - Poststraße	1	mittelfristig				
40	Verbindung Weseler Straße - Spandauer Straße und Spandauer Str. - Niederneuendorfer Weg	3	mittel-/ langfristig				
44	Havelländer Weg bis Innsbrucker Straße	1	kurzfristig				
45	Nauener Str. im Bereich Allerstraße - Havelländer Weg	1	mittelfristig				nur ab Fr.-Ludwig-Jahn Str.
46	Nauener Str. im Bereich Havelländer Weg - Falkenhagener Str.	1	mittelfristig				
47	Panzerstraße (VEP2002: Panzerstr. / An der Lake)	3	kurz-mittelfristig				

43	Pestalozzistraße zwischen Spandauer Straße und Fröbelstraße	3	mittelfristig				
51	Rudolf-Breitscheid-Straße zwischen Paul-Simmelweg und Waldstraße (VEP2002: zw. Haltepunkt und Elsterplatz)	1	mittelfristig				Zweirichtungsradweg unfallträchtig, schlechte Ein/Überleitung an der Waldstraße, Benutzungspflicht aufheben
52	Rudolf-Breitscheid-Straße zwischen Poetenweg und Stadtgrenze (VEP2002: zw. Elsterplatz und Stadtgrenze)	2	mittelfristig				Zweirichtungsradweg unfallträchtig, schlechte Ein/Überleitung am Elsterplatz, Benutzungspflicht aufheben
Schaffung Wegeverbindung (Rad)							
54	Schönwalder Straße im Bereich Niederneuendorfer Weg - Stadtgrenze (VEP2002: ab Kantstr.)	1	mittelfristig				
55	Havelländer Weg ab Innsbrucker Str. (VEP 2002: gesamter Havelländer Weg)	1	mittelfristig				
56	Nauener Straße im Bereich Allerstraße - Stadtgrenze	1	mittelfristig				
57	Karl-Liebknecht-Straße - Sonnenstraße	1-2	mittelfristig				
58	Friedrich-Engels-Allee	2	mittelfristig				