Member of the
European Cyclists' Federation (ECF)

adfc Falkensee

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.
Ortsgruppe Falkensee
Uwe Kaufmann
Innsbrucker Str. 22
14612 Falkensee

Tel.: 03322 / 400799
falkensee@brandenburg.adfc.de
http://www.falkensee.adfc.de

ADFC Ortsgruppe Falkensee. | Innsbrucker Str. 22 | 14612 Falkensee

Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg
Lindenallee 51
15366 Hoppegarten

Falkensee,23.01.2022

Betrifft: Stellungnahme zur Planung Radweg L201 – Nauener Chaussee

Sehr geehrte Damen und Herren,

Bezugnehmend auf vorliegende Planungsunterlagen und die Präsentation im Bau- und Werksausschuss Falkensee vom 10. Januar 2022 nimmt der ADFC Falkensee (ADFC-F) im Folgenden Stellung zu den vorgestellten Plänen.

Für Falkenseer Radfahrer ist die Anbindung nach Brieselang über die L201 / Nauener Chaussee und den schon vorhandenen Radweg an der L202 von sehr großer Bedeutung und der Lückenschluss vom Ortsausgang bis zur L202 wird seit langem dringend erwartet. Wir begrüßen ausdrücklich das jetzt begonnene Vorhaben und wünschen eine zügige Umsetzung!

Die uns vorliegenden Planungsunterlagen werfen allerdings eine Reihe von Fragen auf, die wir vor der endgültigen Realisierung gerne beantwortet wissen wollen:

1. Querungshilfe am Ortsausgang
2. Breite des geplanten Radwegs
3. Fortführung über den Bahnübergang

Zu 1.:

Die geplante Querungshilfe ist aus mehreren Gründen fahrradunfreundlich und gefährlich. Der Radverkehr wird stadtauswärts in der geplanten Form zunächst unnötigerweise von der Fahrbahn in den Seitenraum geführt. Für den Radfahrer ist das ein erheblicher Eingriff in den Verkehrsfluss und stellt eine Behinderung dar. Im Seitenraum wird er dann so geführt, dass er sich orthogonal zur Fahrbahn aufstellen muss, um den nachfolgenden Kfz-Verkehr vorüberzulassen. Das stellt insofern eine Gefahr dar, weil er aus dieser Position den nachfolgenden Verkehr nur sehr schlecht herannahen sieht, wie im Foto in *Bild 1* zu erkennen ist. Wie man sieht, ist die Sicht des Radfahrers durch die Baumreihe stark eingeschränkt. Es vergehen nur wenige Sekunden, bis die

hinter den Bäumen auftauchenden Fahrzeuge die Querung erreichen (um genauer zu sein: weniger als 7 (Sieben) Sekunden, die ein Kfz mit 50 km/h für die weniger als 100m Strecke benötigt). Wir halten das für verkehrsgefährdend und fordern dazu auf, diese Situation zu prüfen.

Bild 1: Sichtachse des Radfahrers auf der rechten Seite der QH

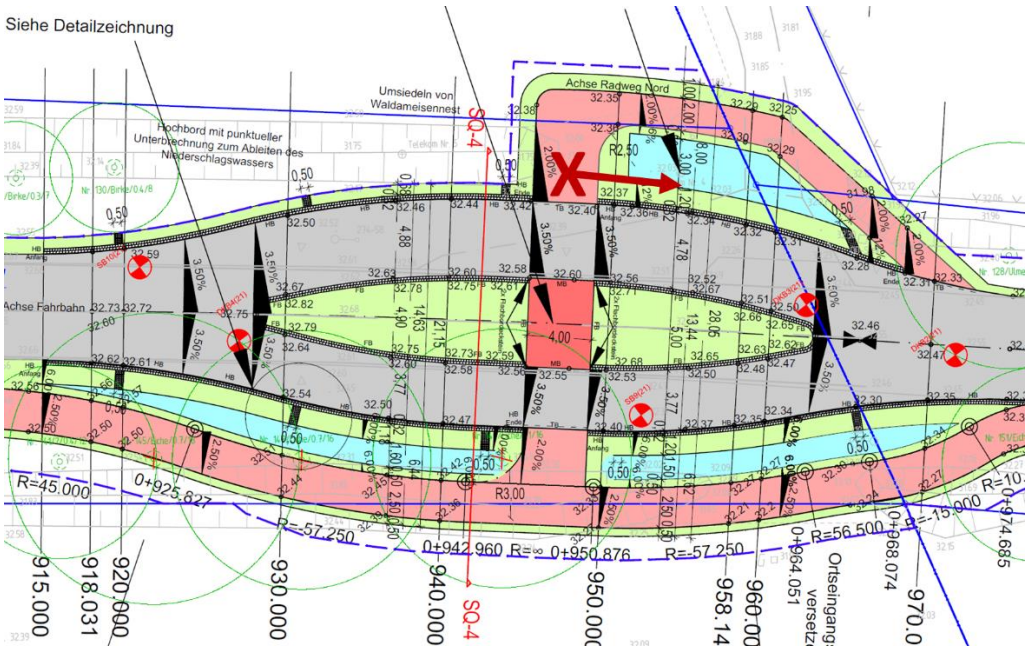

Bild 2: Geplante Querung und ungefähre Position der Aufnahme des Fotos in Bild 1

Die in *Bild 2* dargestellte Querungshilfe wird daher aus Sicht der Radfahrer zu einer Querungsbehinderung und wir verweisen auf Lösungen, die sich als verkehrssicher und komfortabel für den Radverkehr erwiesen haben. Konkret werden in den „Qualitätsstandards und Musterlösungen für Radverbindungen“ des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Umwelt fahrradfreundliche und die Novellierung der StVO von 2020 antizipierende

Lösungsvorschläge beschrieben:

https://www.nahmobil-hessen.de/unterstuetzung/planen-und-bauen/schneller-radfahren/musterloesungen-und-qualitaetsstandards/

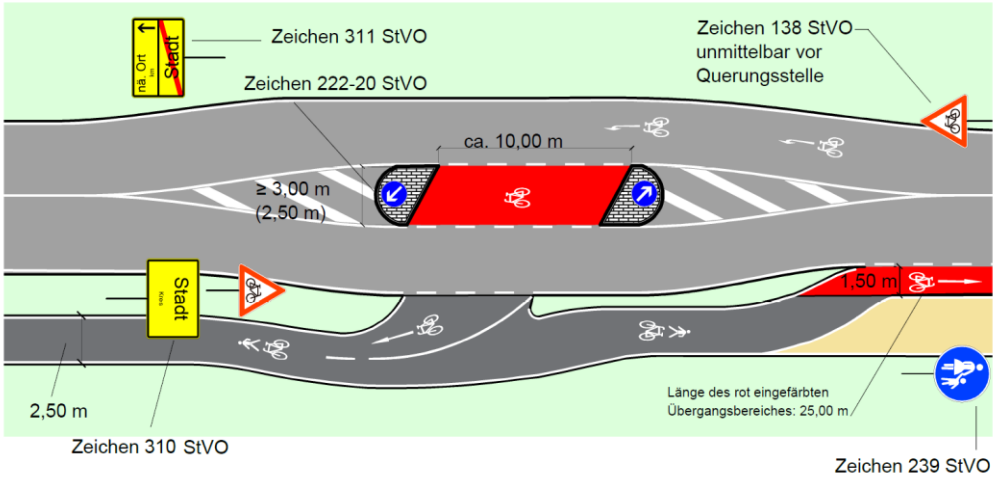

Bild 3: Musterlösung des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft

In „ANLAGE 4 – WECHSEL VON FÜHRUNGSFORMEN“ der o.g. Musterlösungen wird die in *Bild 3* dargestellte Lösung beschrieben und wie folgt begründet:

„*Grundgedanke bei der Planung bei Wechseln der Führungsformen im Verlauf einer Strecke ist, dass der Radverkehr grundsätzlich Teil des Gesamtverkehrs der Straße ist und damit dieselbe Verkehrsfunktion wie der Kfz-Verkehr erfüllt. Generell sind Wechsel der Führungsformen daher so zu gestalten, dass sie nicht nur für alle Verkehrsteilnehmenden sicher, sondern für den Radverkehr auch möglichst zügig befahrbar sind.*

Beeinträchtigungen der Sicherheit und der Verkehrsqualität des Radverkehrs durch nachrangige Querungs- und Verflechtungsvorgänge sind daher zu minimieren. Erforderliche Querungs- und Verflechtungsvorgänge sind durch eine entsprechende Gestaltung zu sichern. Insbesondere soll linksabbiegendem Radverkehr stets eine gesicherte Aufstellfläche für den Ausbiegevorgang angeboten werden.“

Wohlwissend, dass diese Führungsformen bisher keinen Einzug in die Regelwerke der Planung in Brandenburg gefunden haben, wäre es nicht verständlich, warum Verkehrslösungen, die in anderen Bundesländern erfolgreich eingesetzt werden, in Brandenburg nicht umsetzbar sein sollten.

Aus Belangen des Naturschutzes verweisen wir darauf, dass die in *Bild 3* dargestellte Lösung gegenüber der bisher geplanten eine wesentliche Platzersparnis bringen würde, wodurch potentiell die zu fällenden Alleenbäume verschont werden könnten. Auch die notwendige Umsiedlung eines Waldameisennests würde hinfällig werden! Mit der alternativen Querung würde die Mittelinsel von 5m auf 3m Breite verringert werden können. Die nördliche Fahrbahn müsste dann auch von 4,75m auf 3,75m verschmälert werden, damit Radfahrer im Bereich der Mittelinsel nicht überholt werden können. Es ließen sich also ca. 3m Platz sparen, die dem Erhalt der Alleenbäume zugutekommen würden. Eine alternative Verschwenkung der Fahrbahn zur Geschwindigkeitsdämpfung sollte auch gefunden werden können.

Darüber hinaus sollte geprüft werden, inwiefern der gemeinsame Zweirichtungs-Radweg nicht bereits im Ortsinneren in Höhe der Einmündung der Friedrich-Ludwig-Jahn Straße (FLJ) errichtet werden könnte. Hintergrund ist die Befürchtung, dass Radfahrer aus der FLJ kommend den geplanten Gehweg bis zum Anschluss an den Radweg regelwidrig in Gegenrichtung benutzen würden. Der Gehweg wird derzeit nur in Richtung Ortsinneres für den „Radverkehr Frei“ geplant. Auf die besondere Gefahrensituation an der Tankstellenausfahrt wäre dabei Rücksicht zu nehmen.

Zu 2.:

Die geplante Breite des Radwegs von 2,50m ist aus heutiger Sicht nicht zukunftsfähig. Die in der Vorbereitung befindliche ERA 2022 wird für sog. „Raddirektverbindungen“ außerorts eine Breite von 3,50m empfehlen (siehe *Bild 4*, zu finden in https://www.agfk-bw.de/fileadmin/user_upload/Weiterbildung/2020/2020-12-02-Mehr_Rad_im_Kreis_Loerrach_GWI.pdf). Damit soll bspw. dem Umstand Rechnung getragen werden, dass die Elektrifizierung des Radverkehrs zur verstärkten Nutzung von Lastenrädern und Fahrradanhängern führt, für die zu schmale Radwege im Begegnungsverkehr unfallträchtig sind. Es ist also nicht eine reine Komfortfrage, die neuen Radwege breiter zu gestalten!

ERA 2022 – die die Standards

Um auch außerhalb der Ballungszentren schnelle Verbindungen anbieten zu können wird ein dritter (mittlerer) Standard eingeführt.

Führungsform	Radschnell-verbindung	Raddirekt-verbindung	Radverbindung
Getrennte Führung Rad- und Fußverkehr **Einrichtungsverkehr**	3,00 m (+ 2,50 m)	2,00 m (+ 2,50 m)	2,00 m (+ 2,50 m)
Getrennte Führung Rad- und Fußverkehr **Zweirichtungsverkehr**	4,00 m (+ 2,50 m)	3,00 m (+ 2,50 m)	3,00 m (+ 2,50 m)
Gemeinsame Führung Rad- und Fußverkehr **Einrichtungs-verkehr**	4,00 m (bei Einhaltung der Rahmenbedingungen)	3,00 m (bei Einhaltung der Rahmenbedingungen)	2,50 m (bei Einhaltung der Rahmenbedingungen)
Gemeinsame Führung Rad- und Fußverkehr **Zweirichtungsverkehr**	5,00 m (bei Einhaltung der Rahmenbedingungen)	4,00 m (innerorts) / 3,50 m (außerorts) (bei Einhaltung der Rahmenbedingungen)	2,50 m (bei Einhaltung der Rahmenbedingungen)

Quelle Qualitätsstandards des Landes Hessen

agfk BADEN-WÜRTTEMBERG | Peter Gwiasda Planungsbüro VIA eG, Köln | 02.12.2020 | 8

Bild 4: ERA 2022 Standards, Quelle: P. Gwiasda VIA Köln

Es sollte daher noch einmal geprüft werden, ob sich nicht der Radweg an der L201 in einer Regelbreite von wenigstens 3,00m realisieren ließe. Eine Regelbreite von 3,00m kann auch bedeuten, dass an sensiblen Stellen (Baumerhalt) von dieser Breite abgewichen wird.

Zu 3.:

Dass der Radweg an der L201 über die Bahnlinie weitergeführt werden muss, ist von allen Seiten anerkannt und der Landesbetrieb Straßenwesen ist lt. eigener Aussage mit der Bahn darüber in Verhandlungen.

Wir müssen an dieser Stelle aber noch einmal die Dringlichkeit hervorheben, weil gerade dieses letzte Stück nicht weniger gefährlich ist und insbesondere

der direkt hinter dem Bahnübergang abgehende Radweg eine Gefahrensituation darstellt. Das Foto in *Bild 5* zeigt die Situation aus Sicht des Radfahrers und Kfz-Führers. Wie man erkennt, ist das Schild für den abbiegenden Radweg aus dieser Perspektive nicht erkennbar. Insbesondere sind die Kraftfahrer irritiert, wenn Radfahrer schon auf dem Bahnübergang oder kurz dahinter durch Handzeichen den Abbiegevorgang anzeigen und dafür versuchen, in die Mitte der Fahrbahn einzuschwenken. Es kommt vor, dass ungeduldige Kraftfahrer noch kurz bevor die Radfahrer einbiegen, zu überholen versuchen oder dies sogar tun (der ADFC-F hatte vor einiger Zeit bereits den Landesbetrieb Straßenwesen auf diese Situation hingewiesen, ohne dass etwas passiert ist).

Bild 5: Gefahrensituation am Bahnübergang durch fehlende bzw. unsichtbare Markierung

Mit dem Bau des neuen Radwegs bis zum Alten Finkenkrug kann mit einer verstärkten Nutzung dieser Verbindung gerechnet werden, bspw. als attraktive Verbindung zum Brieselanger Nymphensee. Ein damit einher gehendes erhöhtes Radverkehrsaufkommen über den Bahnübergang wird zwangsläufig die Zahl von Konflikten zwischen Rad- und Kraftfahrern vergrößern und stellt eine potenzielle Unfallgefahr dar.

Der Weiterführung des Radwegs muss daher eine noch höhere Priorisierung eingeräumt werden!

Für Rückfragen stehe ich Ihnen zur Verfügung!

Mit freundlichen Grüßen,

Uwe Kaufmann
(Sprecher des ADFC Falkensee)