

**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

Falkensee, 12.03.2023

Betrifft: Stellungnahme zur Planung Ausbau Havelländer Weg.

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir nehmen Bezug auf die Präsentation zum Ausbau des Havelländer Wegs (HVLW) im Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt, Klima und Mobilität vom 6.3.2023.

Wir begrüßen, dass die im Dezember 2016 beschlossene Maßnahme zur Schaffung von „Angeboten für Radfahrer und Fußgänger“ nun im Havelländer Weg durch den Ausbau des Straßenzugs eine Fortsetzung erfährt.

Folgende Punkte sehen wir kritisch bzw. bitten wir in die weitere Planung mit einzubeziehen:

1. Nach vorliegender Planung und vorhandener Infrastruktur muss der Radverkehr zwischen Bhf. Finkenkrug und Rathenastr. 3-mal die Fahrbahnseite wechseln. Das halten wir für gefahrenträchtig und wenig fahrradfreundlich.
2. Die Anlage von Schutzstreifen wird vom Planungsbüro fälschlicherweise aufgrund von Gesetzesvorgaben ausgeschlossen.
3. In der Planung werden separate Radwege nur mit einer Mindestbreite von 1,60m vorgeschlagen.
4. Der Knotenpunkt Nauener Str. / HVLW überschreitet durch die Anbindung an die L20 eine kritische Verkehrsstärke für die Radverkehrsführung.

Zu 1. muss die Situation für die Radfahrenden im Gesamtverbund gesehen werden. Nach derzeitiger Lage muss der Radverkehr vom Bhf. Finkenkrug kommend über eine Ampel auf einen benutzungspflichtigen kombinierten Zweirichtungs- Geh- /Radweg auf der Ostseite wechseln, auf dem er bis zur Einmündung der Friedrich-Engels-Allee verbleiben muss. Nach den Vorstellungen der Planer soll dort der Radverkehr die Fahrbahn queren, um auf einen Zweirichtungs-Radweg auf der Westseite zu wechseln, der nach nur 300m endet. In Höhe der Rathenastr. wird der Radverkehr wieder zu einem Fahrbahnseitenwechsel gezwungen. Das halten wir für extrem fahrradunfreundlich und nicht akzeptabel.

Wir bitten daher zu prüfen, ob die Möglichkeit der Anlage eines separaten Zweirichtungs-Radwegs auf der Westseite durchgängig vom Bhf. Finkenkrug bis zur Einmündung der Rathenastr. bzw. dem Beginn der zweiseitigen Bebauung in Höhe HVLW Haus Nummer 7 besteht. Der Geh-/Radweg zwischen Friedrich-Engels-Allee und Bhf. Finkenkrug würde dann zu einem reinen Gehweg und somit zur Sicherheit des Fußverkehrs beitragen.

Zu 2.: das Planungsbüro IGS behauptet, dass die Anlage von Schutzstreifen (StVO-Zeichen 340) nicht möglich wäre, weil dies laut VwV-StVO nicht erlaubt wäre, wenn Platz für die Anlage von Radfahrstreifen (StVO-Zeichen 237 in Verbindung mit Zeichen 295) vorhanden ist. Das steht aber im Widerspruch zu den ERA2010 (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen von 2010), die die Anlage von Radfahrstreifen erst ab einer Belastungsstufe III-IV (ca. 10.000 Kfz/Tag entspricht ca. 1.000 Kfz/h) vorsieht. Der HVLW fällt aber auch nach Prognose der Verkehrsentwicklung mit geschätzten 8.400 Kfz/Tag weiterhin in die ERA-Belastungsstufe II, wofür folgende Führungsformen empfohlen werden:

- Schutzstreifen
- Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Gehweg mit „Radverkehr Frei“
- Kombination Mischverkehr und Radweg ohne Benutzungspflicht
- Kombination Schutzstreifen und Gehweg „Radverkehr Frei“ sowie
- Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungspflicht.

Zu 3. merken wir an, dass die Anlage von separaten Radwegen gemäß ERA2010 optional ist. Wir verstehen, dass die geplante Anlage von separaten Radwegen dem Bedürfnis vieler Radfahrenden nach subjektiver Sicherheit nachkommt, was wir grundsätzlich unterstützen. Wir kritisieren aber, dass mit einer Breite von 1,60m ein sicheres Überholen zwischen Radfahrenden nicht möglich ist, insbesondere bspw. beim Überholen von Fahrrädern mit Anhängern. Die VwV-StVO schreibt daher für die Anlage baulicher Radwege möglichst eine Breite von 2,00m, mindestens jedoch 1,50m vor. Wir bitten daher, der Empfehlung des ADFC-F zu folgen und die separaten Radwege in einer Regelbreite von 2,00m anzulegen. Von dieser Breite kann an Engstellen und auch zur Vermeidung von Baumfällungen abschnittsweise verzichtet werden.

Wir machen weiterhin darauf aufmerksam, dass unter Beachtung der gegebenen gesetzlichen Vorschriften (StVO und VwV-StVO) keine Benutzungspflicht für die Radwege angeordnet werden kann. Wir empfehlen daher dringend auf die Wahlfreiheit der Nutzung des Radwegs oder das Befahren der Fahrbahn durch Radfahrende hinzuweisen. Das gilt insbesondere für den Fall, dass die separaten Radwege nur in einer Breite von 1,60m angelegt werden. Radverkehrsanlagen mit einer so geringen Breite sind für zügige Radfahrende (E-Bike, Rennrad) ungeeignet und werden von diesen dann auch nicht genutzt werden. Um Konflikte mit Kfz-Führern zu vermeiden, sollte daher durch geeignete Beschilderung oder Markierung auf diese Wahlfreiheit aufmerksam gemacht werden, bspw. durch Aufstellen von Schildern „Radverkehr auf der Fahrbahn zulässig“ oder Markierung von Piktogrammen bzw. Piktogrammketten auf der Fahrbahn.



Zu 4. weisen wir darauf hin, dass derzeit der Kreisverkehr am Knotenpunkt Nauener Str. / HVLW zur Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn ausgelegt ist. Dies ist sowohl aus Sicht der gegenwärtigen wie auch der von der IVV prognostizierten Verkehrsstärke für 2030 (ca. 13.500 Kfz/Tag ohne Anbindung L20) akzeptabel. Mit der Anbindung des HVLW an die L20 erhöht sich die Knotenpunktbelastung laut Berechnungen der IVV um ca. 3.250 Kfz/Tag und erreicht damit eine Höhe von 16.750 Kfz/Tag, für die laut Verkehrsforschern die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr nicht mehr geeignet ist. Bei Realisierung dieser Planungsvariante muss also eine alternative Führung für den Radverkehr an diesem Knotenpunkt geschaffen werden.

Im Weiteren sehen wir auch die Fällung der Alleebäume im Abschnitt Friedrich-Engels-Allee bis Rathenastr. sehr kritisch und bitten um die Suche nach Alternativlösungen, die einen Erhalt der alten Eichen zulassen.

Außerhalb der Abschnitte, in denen wir Zweirichtungs-Radwege vorschlagen, sollte noch einmal geprüft werden, ob die Variante mit Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn, ggf. mit der Anlage von Schutzstreifen, in Kombination mit 2,50m breiten Gehwegen mit „Radverkehr Frei“ einen natur- und flächenschonenden Ausbau ermöglichen würde. Dies stellt nicht die von ADFC-F bevorzugte Variante dar, kann aber aus Sicht des Radverkehrs als guter Kompromiss angesehen werden.

Mit freundlichen Grüßen,

Uwe Kaufmann, Martin Eiselt
(Sprecher des ADFC Falkensee)