



Sehr geehrter Herr Bastian,

vielen Dank für die Aufforderung und die Möglichkeit als Lokale Agenda 21 Falkensee eine Stellungnahmen zum Radverkehrskonzept abzugeben.

Eine Stadt wie Falkensee können wir nur lebenswert gestalten, wenn wir umweltfreundliche und sozial verträgliche Verkehrsstrategien und ein lebenswertes Umfeld für die Einwohnerinnen und Einwohner schaffen. Wir setzen uns für eine nachhaltige, zukunftsfähige und sichere Radverkehrsentwicklung in Falkensee ein.

Wir begrüßen sehr, dass die Stadt Falkensee ein Radverkehrskonzept in Auftrag gegeben hat. Wir haben uns das Konzept angesehen und sehen an einigen Stellen noch Nachbesserungsbedarf. Der Straßenraum muss gerechter aufgeteilt, Kreuzungen sicherer und attraktive Angebote an Radfahrende und zu Fuß gehende geschaffen werden.

Die 1992 in Rio de Janeiro beschlossenen Nachhaltigkeitsziele bilden die Basis der Lokalen Agenda 21 Falkensee. Die 2030 definierten 17 Ziele (SDG) der Agenda 2030 will mit dem SDG 11 Städte und Siedlungen inklusiv, sicher, widerstandsfähig und nachhaltig machen.

Diese Ziele im Blick, schlagen wir die nachfolgende Verbesserungen vor.

Mit freundlichen Grüßen,

Vorstand der Lokalen Agenda 21 Falkensee

Stellungnahmen zum Radverkehrskonzept

Inhaltsverzeichnis

Intention.....	3
Querungshilfen	4
Anbindung Fahrradzone an angrenzende Straßen.....	5
Bahnhofstraße	6
Benutzungspflicht für Radwege aufheben	7
Kopfsteinpflasterstraßen	8
Schutzstreifen immer rot markieren.....	9
Radwege an Straßenmündungen markieren	10
Fahrradabstellanlagen	11
Fahrradparkplätze	12
Ruppiner Straße Bushaltestellen/Fahrradzone.....	13
Verschiedenes	14
Das Grüne Band	15

Intention

Die Stellungnahme der Lokalen Agenda 21 Falkensee berücksichtigt bei ihren Forderungen im Besonderen

- Menschen mit Behinderungen und Senior*innen
- die Umwelt
- die Schulwegsicherung
- die Sicherheitsaspekte von zu Fuß gehenden und Rad fahrenden Menschen
- gerechtere Verteilung des Infrastrukturras, denn 55% des Binnenverkehrs finden zu Fuß (30%) und per Rad (25%) statt

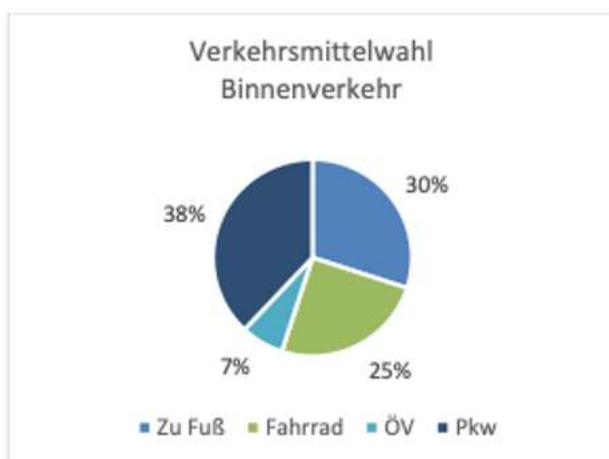
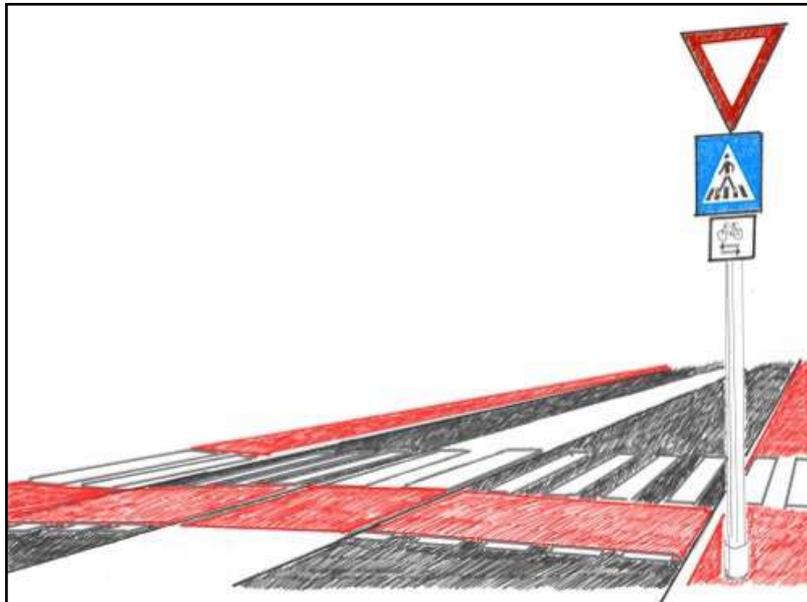


Abbildung 2: Verkehrsmittelwahl Binnenverkehr

Grafik aus *RKV_Falkensee_Bericht_Arbeitsstand_Dez20.pdf*

Querungshilfen



Grafik Lokale Agenda 21 Falkensee

1. alle vorhandenen Querungshilfen mit **Zebrastrifen** versehen
2. alle vorhandenen Querungshilfen mit **roten Markierung neben dem Zebrastrifen und Verkehrszeichen „Radfahrer Vorfahrt gewähren“**
3. **mehr Querungshilfen** bauen, bspw. an der Insel zwischen Thonke und Popcorn-Bakery (nördl. Bahnhofstraße), gegenüber dem Weltladen und der Kaffeerösterei,
4. Die Stadt soll sich dafür einsetzen, dass auf den **Landesstraßen auch Querungshilfen** gebaut werden, z.B. auf der Nauener Straße., Spandauer Straße, Potsdamer Str.

Begründung

- Vorfahrt für umweltfreundlichen Rad- und Fußverkehr
- Attraktivität des Radfahrens steigern (Umstieg vom Auto auf das Rad)
- So wird den Autofahrenden deutlich gemacht, dass er oder sie zu Fuß gehende und Rad fahrende Menschen queren lassen muss
- Das Flanieren unterstützen
- Beispiel Werne <https://www.wa.de/lokales/werne/radfahrer-werne-vorfahrt-haben-rote-markierung-neben-zebrastrifen-10021905.html>

Anbindung Fahrradzone an angrenzende Straßen

Fahrradzone nicht nur durch entsprechende Beschilderung anzeigen, sondern auch in den Übergangsbereichen/Einmündungen zu den umliegenden Straßen, wie z.B. der Falkenhagener Str.:

- auf dem Boden deutlich **sichtbare (rote) Markierungen** aufbringen
- im Einmündungsbereich eine deutlich sichtbare **Aufpflasterung**

Begründung

- Schulweg sicherer machen
- in die Zone einfahrenden Autofahrenden wird deutlich signalisiert, dass Radfahrende Vorfahrt haben



Bahnhofstraße

- **durchgehender** rot markierter **Streifen** für Radverkehr, zusätzlich **Gehweg freigeben** für Rad fahrende (so werden Kinder und Ältere mitbedacht)
- **Tempo 30** in der ganzen Bahnhofstraße und/oder alternativ Bahnhofstraße **Einbahnstraße** vom Bahnhof bis Seegefelder Kirche, ebenfalls mit Tempo 30
- **keine Baumfällungen** für Radwege, immer andere Lösungen bevorzugen
- **keine „verknickten“ Seitenwege** für Radfahrende (über Scharenberger-Parkplatz zum Bahnhof z.B.), Radfahrende wollen auch die Bahnhofstr. nutzen



Foto/Grafik: Lokale Agenda 21 Falkensee

Benutzungspflicht für Radwege aufheben

Wir unterstützen die Forderung des ADFC, die Benutzungspflicht für Radwege/ Gehwege aufzuheben. Jede*r soll frei entscheiden können, ob sie oder er Straße, Radweg oder Gehweg nutzt, je nach dem, wie sicher sich diejenige Person fühlt oder wie schnell sie unterwegs sein möchte. Natürlich muss bei Benutzung der Gehwege die StVo berücksichtigt werden.

Kopfsteinpflasterstraßen

Als Alternative zur Asphaltierung von Kopfsteinpflasterstraßen schlagen wir vor, die Bereiche, die von Radfahrenden befahren werden, zu schleifen.

Freimuthstraße: Fahrbahnmitte glatt schleifen, so bleibt der Ensemble-Charakter von Anger, Kirche und umliegender historischer Bebauung erhalten. Radfahrstraße einrichten.

Bredower Straße: beidseitig Fahrradstreifen glatt schleifen. Die Bredower ist ein Verbindungsstraße zum Rosentunnel. Radfahrstraße einrichten.



Begründung

- historische Anmutung bleibt erhalten
- Befahrbarkeit durch Fahrräder ist durch das Abschleifen gewährleistet
- es müssen keine Bäume gefällt werden, da die Straße nicht neu geplant werden muss
- es müssen nicht nachträglich Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung gefunden werden. Auf asphaltierten Straßen fährt der Autoverkehr schneller. Auf Kopfsteinpflasterstraßen ist eine Geschwindigkeitsreduzierung per se integriert.

Schutzstreifen immer rot markieren



Aufwertung des Elementes Schutzstreifen gegenüber bisherigem Standard als „vollwertige“ Radverkehrsführung, keine „Notlösung“

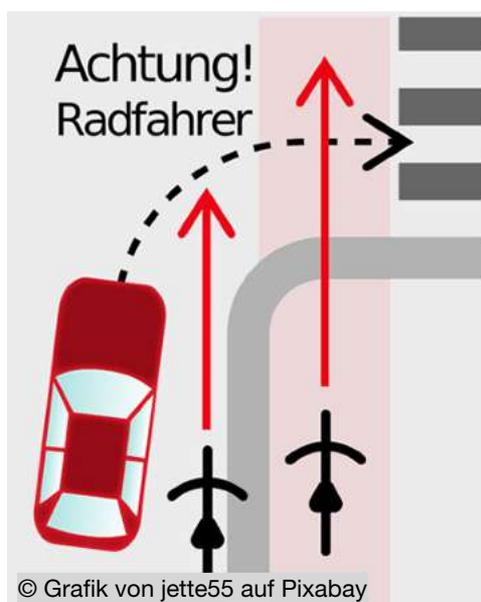
Radwege an Straßenmündungen markieren

Beim Queren von Nebenstraßen muss für den Autofahrenden klar ersichtlich sein, dass ggf. Radfahrende Vorfahrt haben.



© Radfahrerinnen an Kreuzung mit rotem Radweg
Bild von Candid_Shots auf Pixabay

Um die Sicherheit der Radfahrenden zu gewährleisten sollen die entsprechenden **Wege rot markiert** werden. So wird auch der Stellenwert des Radverkehrs erhöht. Und die Autofahrenden werden auf die Radfahrenden aufmerksam.



© Grafik von jette55 auf Pixabay

Fahrradabstellanlagen

An allen Bahnhöfen Fahrradkäfige aufstellen, damit auch Räder, E-Bikes, etc. sicher geparkt werden können. Lastenräder und Räder für den Kindertransport sollen ebenfalls in einer Abstellanlage Platz finden.

Fahrradparkplätze



Überall im Stadtgebiet, aber besonders

- in der Bahnhofstraße, im Bahnhofsumfeld
- vor der VHS
- am Gutspark, am Anger, am See
- bei allen Spielplätzen

sollen ausreichend **viele und große Fahrradparkplätze** – auch für Lastenräder und Räder mit z.B. Kinderanhänger – vorgesehen werden

Am besten in Form von **großen, hohen Bügeln**

- **Ergonomisch**, da das Rad ohne Bücken angeschlossen werden kann
- **Sicher** auch für **E-Bikes**, da hier das Rad am senkrechten Holm sicher angeschlossen werden kann

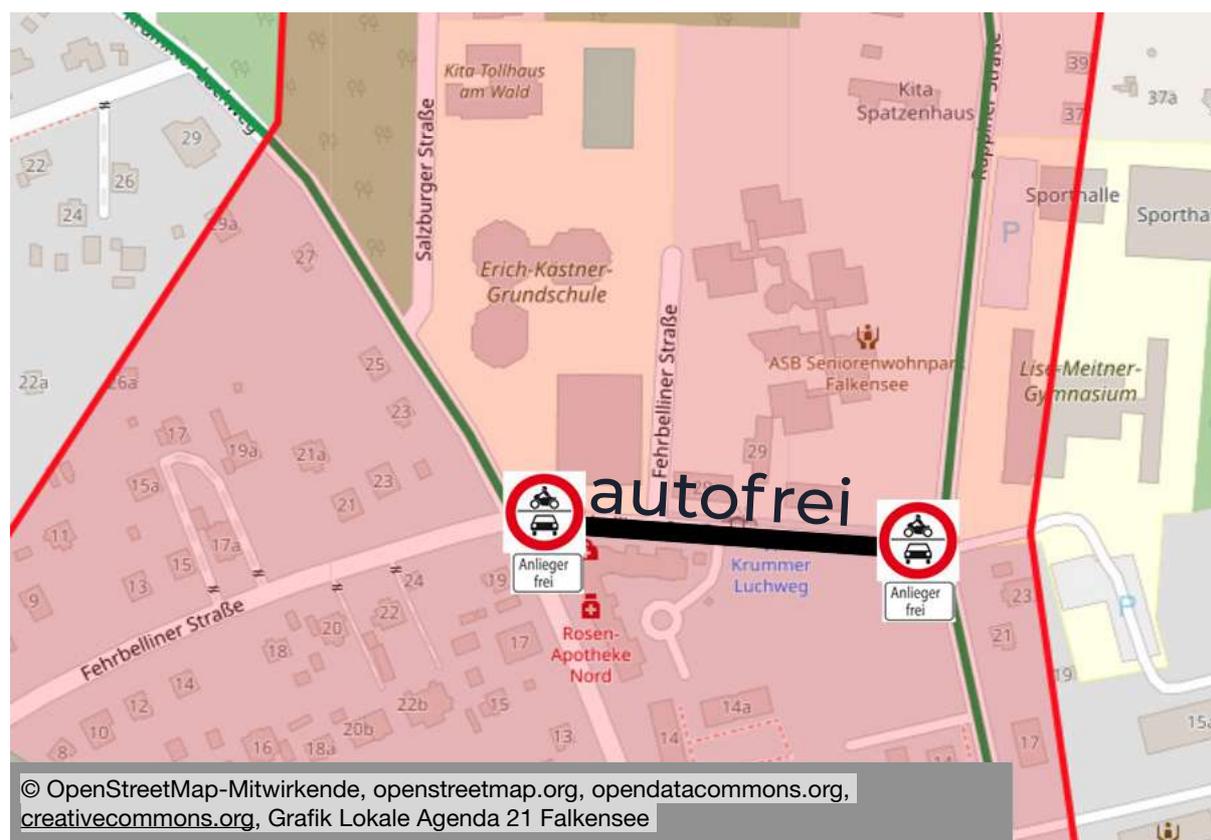
Ruppiner Straße Bushaltestellen/Fahrradzone

Wir begrüßen die Einrichtung einer Fahrradzone um den Schulbereich des LMG, der Horte, und der Grundschule.

Dass die Radfahrenden hier nebeneinander fahren dürfen ist wunderbar.

Allerdings entschärft das nicht die Situation an der Bushaltestelle in der Fehrbelliner Straße.

Wir fordern die **Fehrbelliner Str zwischen Krummer Luchweg und Ruppiner Straße für den Autoverkehr zu sperren**. ÖPNV muss natürlich erlaubt sein. So werden immer wieder auftretende Konflikte zwischen Autofahrenden, Radfahrenden und zu Fuß gehenden Menschen verringert. Busse können problemlos halten, Kinder gut einsteigen. Radfahrende habe ausreichend Platz und Sicherheit und müssen nicht auf dem Gehweg fahren.



Verschiedenes

Beschädigungen

Wir fordern, dass **Beschädigungen auf Rad- und Gehwegen zügig behoben werden**. Hierbei ist zu beachten, dass Radfahrende und Gehende eine gute Baustellenbeschilderung vorfinden und ggf. alternative Wege ausgeschildert werden.

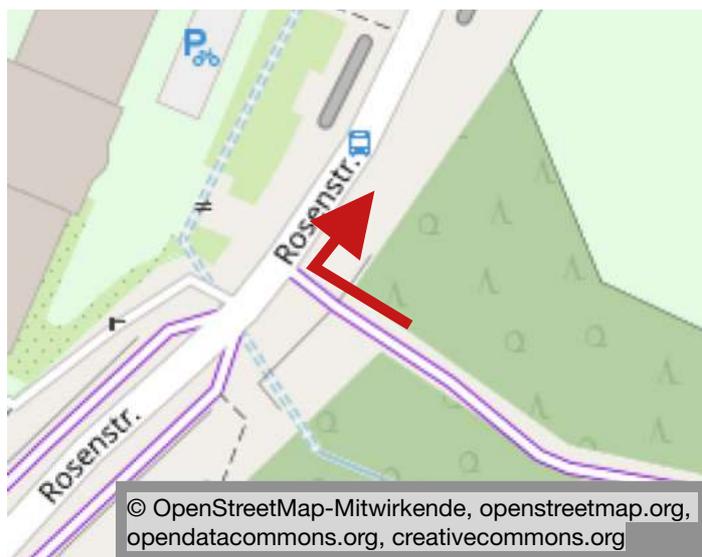
Maßnahme NO 178

Neuer Radweg zwischen Pestalozzistr und Brahmsallee

Brahmsallee-Pestalozzistr als gesamten Radweg betrachten und entsprechend ausbauen und beschildern

Übergänge

Übergänge zwischen Gehwegen, Radwegen, Kreuzungen so gestalten, dass **keine hohen Kanten** den Weg behindern. Zugleich sollen die Wege so gestaltet werden, dass keine 90° Winkel entstehen, sondern die **Wege mit ausreichenden Radien** angelegt werden. Schlechtes Beispiel Radweg Poststraße/Rosenstr., hier sollen Radfahrende im rechten Winkel fahren.



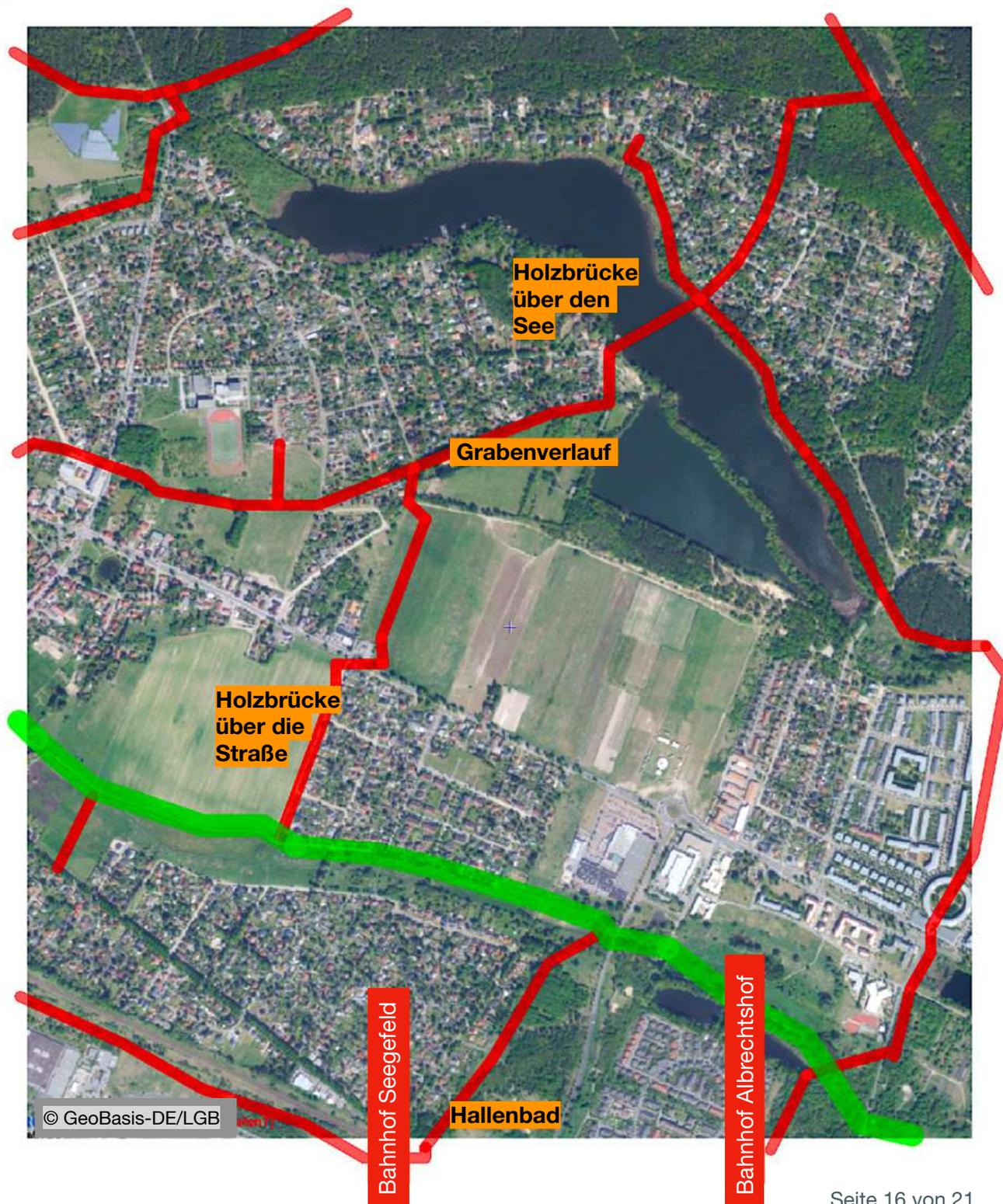
Das Grüne Band

Der Radweg der Sympathie soll als grünes Band ausgebaut werden. Die Strecke Spandau-Nauen wird für Radfahrer*innen von 41 km auf 26 km verkürzt. Diese Hauptader verläuft ausschließlich im Grünen, abseits der PKW-Routen. Gleichzeitig wird der zentrale Radweg die wichtigste Verkehrsader für das östliche Havelland mit Anschlüssen an zahlreiche Bahnhöfe und dem Anschluss an Berlin. Er ist bereits Teil der Bürgerbeteiligungsvorschläge für eine gemeinsame Landesplanung Berlin-Brandenburg.



Das Grüne Band – Ost

Der Radweg der Sympathie mit Anschlüssen an das innerörtliche Radwegenetz.
Der Verlauf ist stets getrennt von den PKW-Hauptstraßen und verläuft im Grünen.



Das Grüne Band – Mitte

Der Radweg der Sympathie mit Anschlüssen an das innerörtliche Radwegenetz.
Der Verlauf ist stets getrennt von den PKW-Hauptstraßen und verläuft im Grünen.



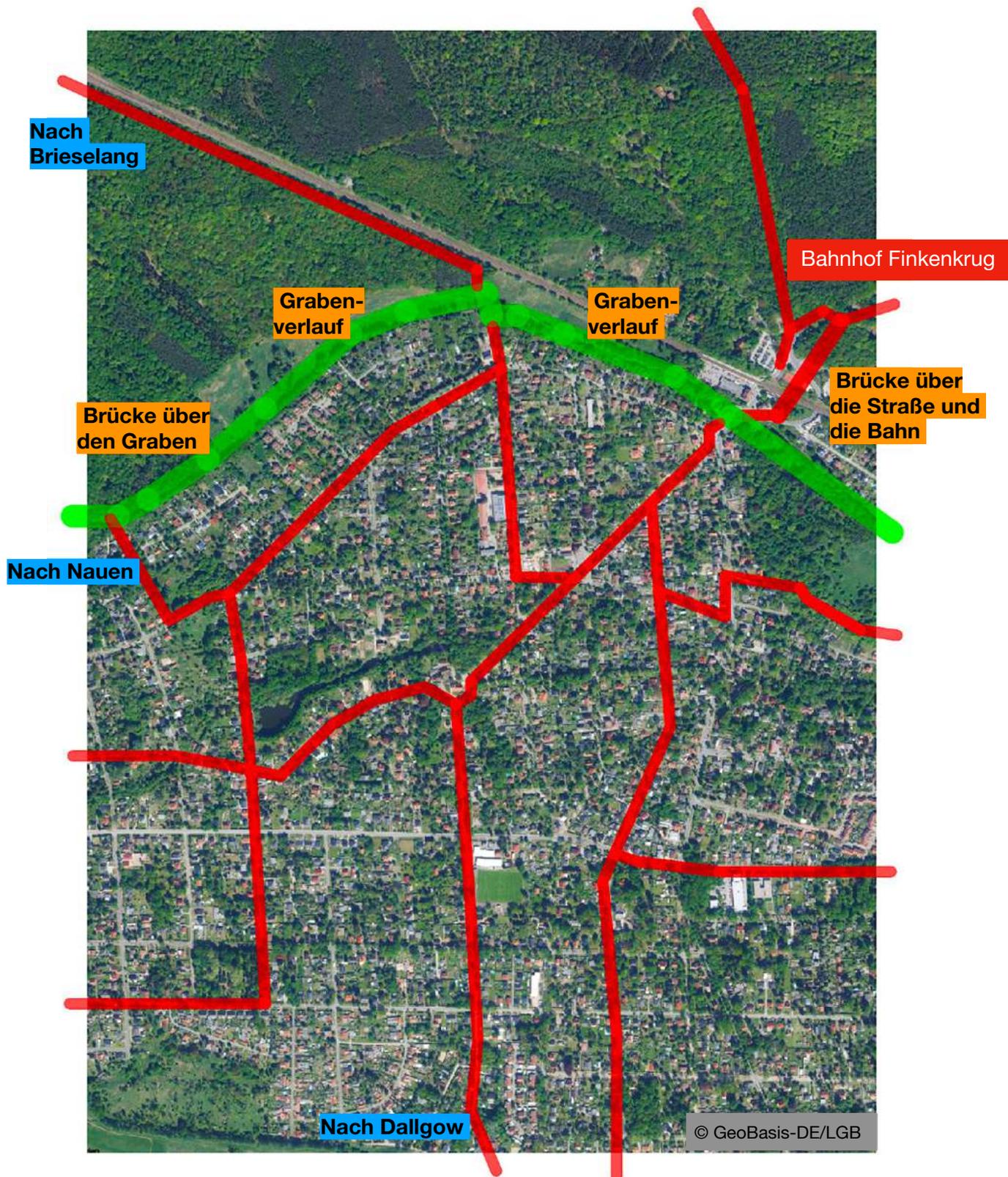
Das Grüne Band – Mitte 2

Der Radweg der Sympathie mit Anschlüssen an das innerörtliche Radwegenetz.
Der Verlauf ist stets getrennt von den PKW-Hauptstraßen und verläuft im Grünen.



Das Grüne Band – Ost

Der Radweg der Sympathie mit Anschlüssen an das innerörtliche Radwegenetz.
Der Verlauf ist stets getrennt von den PKW-Hauptstraßen und verläuft im Grünen.



Das Grüne Band – Übersicht

Der Radweg der Sympathie mit Anschlüssen an das innerörtliche Radwegenetz. Der Verlauf ist stets getrennt von den PKW-Hauptstraßen und verläuft im Grünen.

Der zentrale Verteiler (grün) wird nur von Radfahrer*innen und zu Fuß laufenden genutzt. Die neue Brücke über die Bahn westlich des Rosentunnels ist durch einen zusätzlichen Aussichtsturm in der geometrischen Mitte der Stadt das neue Wahrzeichen der Stadt.



Im Gegensatz zur bisherigen Planung, die den Radverkehr nur als Ergänzung auf der PKW-Fahrbahn betrachtet, ist hier der Radverkehr ein Vergnügen.

Direkte Fahrten durch Falkensee in der grünen Natur mit Schmetterlingen und Vogelgezwitscher in naturnahen Räumen.

Die Gartenstadt wird ihrem Namen wieder gerecht.

Erstellt Februar 2021

Der Inhalt dieser Publikation ist nur für die Stadtverwaltung der Stadt Falkensee und der Lokalen Agenda 21 Falkensee bestimmt und kann an diese verteilt werden.

Ein weiterreichen, vervielfältigen oder veröffentlichen – digital oder Druck – ausserhalb der Stadtverwaltung Falkensee und der Lokalen Agenda 21 Falkensee ist nur mit Genehmigung der Lokalen Agenda 21 Falkenseesx gestattet.

Fotos/Grafiken

Es wurden nur Bilder verwendet, die lizenzfrei zur Verfügung stehen und eigene Bilder

Pixabay License: Freie kommerzielle Nutzung, ein Bildnachweis nötig

© GeoBasis-DE/LGB: Lizenzfreies Kartenmaterial

© OpenStreetMap-Mitwirkende, openstreetmap.org, opendatacommons.org, creativecommons.org: Lizenzfreies Kartenmaterial

Lokale Agenda 21 Falkensee