

## Zusammenfassung Prüfung Planungsgesellschaft Kalanke

Basis für die fundierte Entscheidung zur Herstellung eines Radweges sind folgende Sachverhalte, welche bereits 2019 geprüft und abgestimmt wurden:

1. Basis für die Entscheidung sind:

- a) Vorgaben der geltenden Regelwerke, hier insbesondere die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA,
- b) die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) und
- c) der zur Verfügung stehende Verkehrsraum.

zu 1a: Hauptentscheidungseinfluss auf die Radfahrerführung hat die Verkehrsbelastung. Hierzu gibt die ERA fundierte Hinweise. Auf deren Basis entscheidet auch die Straßenverkehrsbehörde über die abschließende Beschilderung der Verkehrsanlagen.

In Bezug auf den Fahrzeug-, Rad- und Fußgängerverkehr wurde durch die Verkehrszählung festgestellt, dass die Verkehrsbelastung in dem Bereich Alte Bahnhofstraße und Straße Am Bahnhof nach ERA, Pkt. 2.3.2, Bild 7 im Belastungsbereich I liegt. Dies gilt auf Grund der Lage des Straßenbereiches in der Tempo-30-Zone für bis zu 700 Kfz/h !

Zur Untersuchung der Verhältnisse vor Ort wurden zwei Verkehrszählungen zeitgleich durchgeführt. Eine Zählung am Knoten Alte Bahnhofstraße/Straße Am Bahnhof und eine Zählung an dem Knoten Poststraße/Alte Bahnhofstraße.

### Zählung 1 – im Bereich Bahnhof

Vor Ort wurde in der Frühspitzenstunde auf der Straße Am Bahnhof ein Maximalwert von 103 Kfz/h ermittelt. In der Alten Bahnhofstraße lag der Wert bei 21 Kfz/h. Die Spitzenwerte fallen für den Fahrzeugverkehr in der Nachmittagsspitzenstunde geringer aus.

Als Maximalwerte wurden in der Spitzenstunde ca. 25 Fußgänger und bis zu 7 Fahrräder als Querverkehr in der Straße am Bahnhof (Westseite) ermittelt. Die weitere Unterteilung dieser Stundenwerte ergibt, dass pro Viertelstunde bis zu 6 Fußgänger und 2 Radfahrer den gleichen Querungsbereich nutzen.

In 24h fahren ca. 90 Fahrräder auf der Straße Am Bahnhof und ca. 15 Fahrräder nutzen die Alte Bahnhofstraße in 24 Stunden. Eine Häufung zu An- und Abfahrtzeiten der Züge ist kaum feststellbar.

### Zählung 2 – im Bereich Einmündung Poststraße

Insgesamt ist festzustellen, dass der südliche Bereich der Alten Bahnhofstraße stärker durch Kfz-Verkehr belastet ist. Hier wurden 781 Kfz/24h gezählt. Daraus lässt sich schließen, dass ein wesentlicher Teil des Verkehrs über die Beiersdorfer Straße zu- bzw. abfließt und nicht den Bahnhof erreicht. Die Spitzenstundenwerte liegen etwas unter denen am Bahnhof. Dies zeigt, dass der Tagesverkehr hier einen größeren Einfluss gegenüber dem Ziel- und Quellverkehr zum Bahnhof hat. In 24h wurden in der Alten Bahnhofstraße 50 Fahrräder gezählt, wobei in den Spitzen bis zu 5 Fahrräder in 15 Minuten gezählt wurden.

Die v.g. Darstellung stellt eine stark vereinfachte Zusammenstellung der umfangreichen Verkehrszählungsergebnisse dar. Die vollständigen Unterlagen der Verkehrszählung wurden beigelegt (Anlagen).

Insgesamt ist von einer geringen Verkehrsbelastung auszugehen, welche keine gesonderten Verkehrsanlagen für Radfahrer erforderlich macht. Durch die Verkehrszählung haben sich die Annahmen von 2019 somit bestätigt.

In der ERA wird in Tabelle 8 für den Belastungsbereich I dargestellt, dass der Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn als Führungsform zu wählen ist. Benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen.

zu 1b: Auf der Basis der v.g. Ausführungen wird die Straßenverkehrsbehörde, welche die VwV-StVO umsetzt, keine verkehrsrechtliche Anordnung für Radwege erteilen.

zu 1c: Für den Bahnhofsbereich hat eine gute Busanbindung eine entscheidende Bedeutung. Auf Nachfrage bei der Barnimer Busgesellschaft wurde nochmal bestätigt, dass die Alte Bahnhofstraße im Zweirichtungsverkehr befahren werden muss, um unnötige Umwege zu vermeiden. Dies erfordert Fahrbahnbreite von  $\geq 6,0$  m. Da der zur Verfügung stehende Raum zwischen den Grundstücksgrenzen begrenzt ist, kann zusätzlicher Raum nur durch Einengung der Fahrbahn gewonnen werden. Die gedanklich mögliche Herstellung von Einbahnstraßen würde den Erfordernissen des Busverkehrs entgegenstehen. Radwege wären so anzulegen, dass ein Zweirichtungsverkehr vermieden wird. Alternative wäre ggf. die Herstellung eines Gehweges „Radfahrer frei“, für eine Richtung. Diese Lösung wurde bereits in der Vorplanung 2019 als Variante 1, hier jedoch als Radweg im Zweirichtungsverkehr, welche nicht genehmigungsfähig war, vorgestellt.

***Zusammenfassend ist die PG Kalanke der Auffassung, dass die beschlossene Lösung mit einer 6,50 m breiten Fahrbahn und seitlichen Gehwegen die hier umzusetzende technische Lösung darstellen sollte. Die Unterlagen liegen der Gemeinde als Entwurfsplanung vor und sind dem Beschluss auszugsweise beigelegt.***