

## ADFC Hohen Neuendorf fordert Fahrradstraße

Der Neubau der Bahnbrücke in der Karl-Marx-Straße wird demnächst beginnen. Folgende Veränderungen für den Verkehr ergeben sich, wenn der Bau fertiggestellt ist:

- **Für RadfahrerInnen:**
  - Obwohl es sich um eine regionale Radverkehrs-Hauptroute handelt, **wird es keinen Radweg geben!**
  - Für einen gemeinsamen Geh- und Radweg ist der neue Gehweg nach VwV-StVO zu schmal.
  - Der Gehweg wird 2m oberhalb des Niveaus der Straße liegen und wird zur Fahrbahn hin ein durchgehendes Geländer haben.
  - Direkt unter der Brücke wird der Gehweg etwa 50 cm schmaler sein als bisher.
  - Auf den Rampen wird der Gehweg 50 cm breiter sein als bisher. Gefühlt bleibt er 2m breit, da die zusätzlichen 50 cm ( Schutzstreifen ) nicht nutzbar sind, da sich zur Fahrbahn hin ein Geländer befinden wird.
  - RadfahrerInnen müssen sich wie bisher entscheiden, ob sie
    - a) in Schrittgeschwindigkeit auf dem Gehweg fahren wollen, oder
    - b) wenn sie schneller als Schrittgeschwindigkeit fahren wollen, auf der Fahrbahn fahren.
  - Auf der Fahrbahn werden sie einem deutlich höherem Tempo des Autoverkehrs ausgesetzt sein als bisher, da die Engstelle unter der Brücke breiter wird – dort gibt es dann eine Fahrspur in jede Richtung.
  - Radfahrende werden aufgrund des Wegfalls der Einspurigkeit unter der Brücke häufiger überholt werden als bisher. → Das Gefahrenpotential erhöht sich.
  - Die Fahrbahn unter der Brücke wird jedoch 50 cm schmaler sein als an den Rampen. Dies wird eine Gefahrenstelle werden, da Radfahrende gezwungen sein werden, kurz vor der Brücke nach links in Richtung Straßenmitte auszuscheren, was überholende Autofahrende möglicherweise nicht einkalkulieren.
  - Als RadfahrerIn wird man neben sich eine Bordsteinkante mit einem 50 cm breiten Schrammbord haben. Allein schon die Bezeichnung Schrammbord klingt für Radfahrende unheilvoll.
  - Unmittelbar neben dem Schrammbord befindet sich eine knapp 2m hohe Betonmauer. Sollte es also unter der Brücke zu irgendwelchen Problemen kommen, kann man nicht, wie bisher, auf den Gehweg ausweichen. Das Schrammbord ist für den Aufenthalt viel zu schmal und daher als Sicherheitsraum ungeeignet.
  - Die Steigung und das Gefälle der Fahrbahn wird etwas höher sein als bisher. → Bergab ist man möglicherweise etwas schneller und bergauf etwas langsamer als bisher.
  - Eine Betonmauer mit einem Schrammbord unmittelbar neben sich zu haben, fühlt sich für Radfahrende nicht nur gefährlich an, sondern ist es auch.
  - An der Planung ist nichts mehr zu ändern, der Bau wird so realisiert werden wie geplant. Das bedeutet in der Realität, das weiter nahezu alle Radfahrenden aus Angst vor den Autos auf dem Gehweg fahren werden.
  - Die Radfahrenden, die ordnungsgemäß auf der Fahrbahn fahren, werden sich weiterhin nicht nur gefährdet fühlen, sondern auch weiter mit Bedrängung, Beschimpfung und Nötigung rechnen müssen.

- **Für FußgängerInnen:**
  - FußgängerInnen werden sich den Gehweg immer noch mit Radfahrenden teilen müssen, da kein gesonderter Radweg vorgesehen ist. → Es wird weiter Konflikte mit RadfahrerInnen geben.
  - Ein Überqueren der Fahrbahn wird im gesamten Rampenbereich nicht mehr möglich sein.
  - Die Treppen an den Böschungen werden bis auf eine abgeschafft. → Das bedeutet, dass man nicht wie bisher, auf den höher gelegenen Teil der Karl-Marx-Str. ausweichen kann, der deutlich ruhiger ist.
  - Die Steigung und das Gefälle auf dem Gehweg im Bereich der Rampen ist etwas niedriger als bisher.

- **Für AutofahrerInnen:**

AutofahrerInnen sind die einzige Gruppe, die von dem Umbau profitiert, da die Wartezeiten vor der Engstelle entfallen.

**Die Stadt Hohen Neuendorf möchte aber eigentlich den Radverkehr fördern. Dies zeigt sich in mehreren Konzepten:**

- Dem Leitbild der Stadt Hohen Neuendorf – Zitate:
  - „ Ein zukunftsweisendes Verkehrskonzept optimiert Sicherheit“
  - „ Straßenbau und Verkehrsführung berücksichtigen die Interessen aller Verkehrsteilnehmer“
- Im Klimanotstandsbeschluss von 2019 ist es ein wichtiges Ziel, Abgase in der Stadt zu reduzieren.
- Im Integrierten Kommunalen Klimaschutzkonzept von 2013 wird dem Umstieg vom Auto auf das Fahrrad eine hohe Priorität eingeräumt.
- Der Verkehrsentwicklungsplan von 2015 sieht für den Radverkehr sichere und komfortable Wege vor, auf denen man zügig vorankommt.
- Hohen Neuendorf ist seit 2018 in der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen und bekennt sich damit zur Förderung des Fahrradverkehrs.
- Eine Radverkehrsschau wurde 2019 durchgeführt und ein Maßnahmenplan erstellt.
- Das Planungsbüro für das Interkommunale Verkehrskonzept sieht als Qualitätsstandard für Haupttrouten u.A. Fahrradstraßen vor.

## Um diesen Bekenntnissen gerecht zu werden, fordert der ADFC die Umwidmung der Hauptroute Karl–Marx–Straße bis Schillerpromenade zur Fahrradstraße (Kfz frei).

### Begründung:

- Würden alle Radfahrenden nach Straßenverkehrsordnung fahren, müssten sie sowieso auf der Fahrbahn fahren. Eine Fahrradstraße würde dem endlich gerecht werden.
- CO2 einsparen können die meisten von uns schnell von nun auf jetzt, indem sie nach Möglichkeit vom Auto aufs Fahrrad umsteigen – einladende und sichere Fahrradstraßen und Radwege fördern dies.
- Viele Menschen denken immer noch, dass das Radfahren auf dem Gehweg sicherer ist als auf der Fahrbahn. Das Gegenteil ist das Fall. Denn die schweren Unfälle geschehen hauptsächlich beim Abbiegen der Autos, wenn die Radfahrer auf dem Gehweg nicht gesehen werden.
- Die Einrichtung von Fahrradstraßen wird vom Bund gefördert.
- Der größte Teil des Autoverkehrs innerhalb Hohen Neuendorf besteht aus Strecken bis zu 5 km – mit dem Fahrrad für die meisten Menschen machbar.
- Autofahren innerorts spart oft noch nicht mal Zeit. Rechnet man Parkplatzsuche und Fußweg zum Ziel mit ein, dauert es manchmal sogar länger als mit dem Rad.
- Viele andere Städte sind erfolgreich dabei, auch große Straßen in Fahrradstraßen umzuwidmen. Auch für Hohen Neuendorf könnte dies ein Aushängeschild für Fortschrittlichkeit werden!
- Es gibt „hausgemachten“ Verkehr: Eltern bringen ihre Kinder aus vermeintlichen Sicherheitsgründen mit dem Auto zur Schule, tragen dabei aber selber zum hohen Verkehrsaufkommen bei. ( Dabei sterben die meisten Kinder, die im Straßenverkehr ums Leben kommen, im Auto ). Fahrradfahren auf einer Fahrradstraße trägt zu einem sicheren Schulweg bei!

