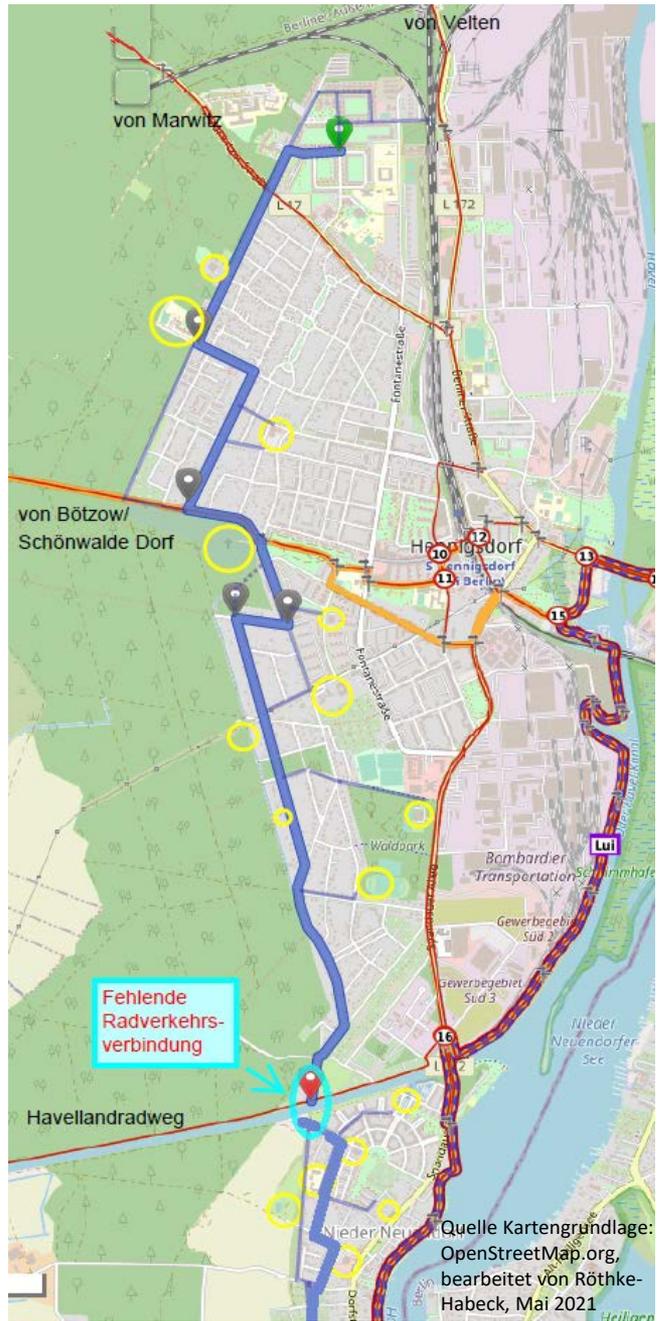


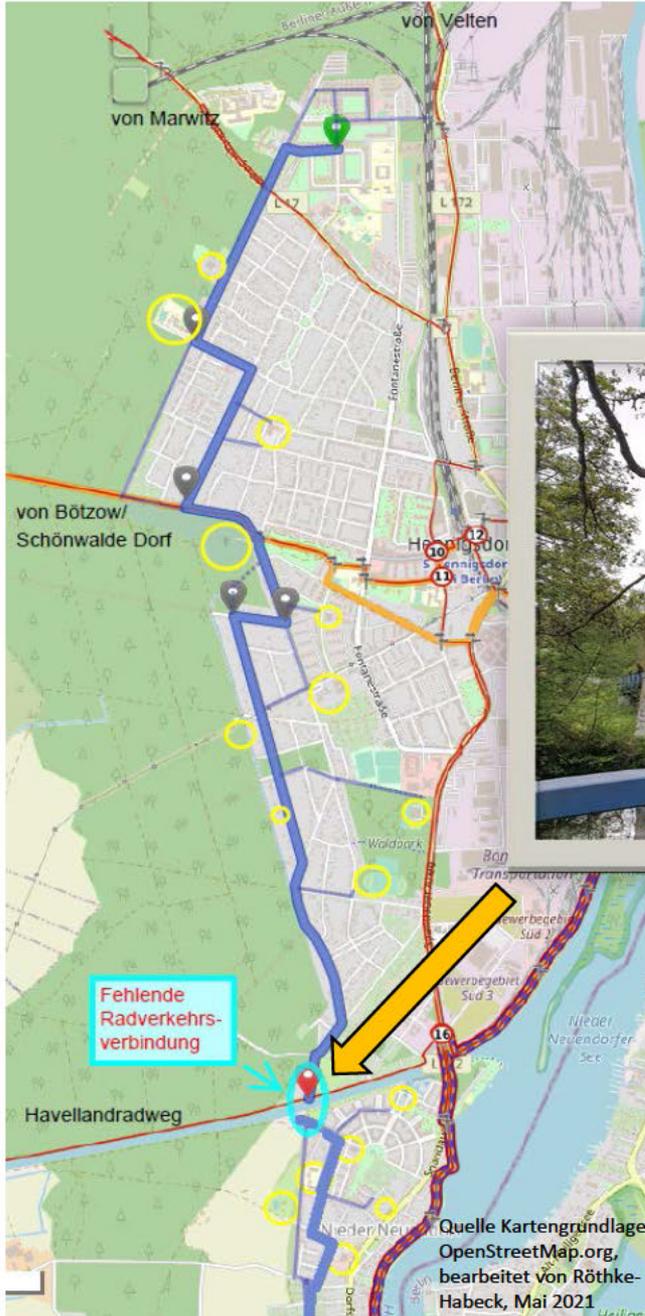
# Hennigsdorf Radroute West



## Ausschnitt Nieder Neuendorf



# Hennigsdorf Radroute West



Ausschnitt Nieder Neuendorf



Perspektive mit 75 % Förderung



Fehlende Radverkehrs-Verbindung



Quelle Kartengrundlage: OpenStreetMap.org, bearbeitet von Röhke-Habeck, Mai 2021



Quelle Kartengrundlage: OpenStreetMap.org, bearbeitet von Röhke-Habeck, Mai 2021

## Vergleich Radverkehrskonzept 2010 mit Radroute West

### **Gelbe Linien:**

Vorhandene geeignetere Straßen  
(ruhig und asphaltiert)

### **Gelbe Raute:**

Verbindung herstellen  
(Radwegbrücke)



Quelle: Auszug aus Stadt Hennigsdorf – Verkehrsentwicklungsplanung 2010, gelbe Markierungen hinzugefügt durch Röhke-Habeck, Mai 2021

## Hennigsdorfs Ziele für den Radverkehr

- INSEK 2015: Erhaltung und Verbesserung der Fahrradinfrastruktur
- VEP 2010: Weitere Stärkung des Fahrradverkehrs, Lückenschließungen im Radverkehrsnetz
- Mitgliedschaft der Stadt Hennigsdorf in der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) Brandenburg seit 2020  
=> zeigt hohen Stellenwert des Radverkehrs in der Stadt Hennigsdorf

Neuen Nationalen Radverkehrsplan 2021 („NRVP 3.0“) der Bundesregierung für Umsetzung nutzen:

NRVP fördert erstmals Radverkehrsinvestitionen vor Ort

**Sonderprogramm „Stadt und Land“ fördert** u.a. **Radwegebrücken** zur höhenfreien Querung von Wasserwegen im Zuge von Radverbindungen

Auch Fahrradstraßen werden gefördert: Hennigsdorf könnte dies z.B. bei Sanierungsbedarf von Straßen im Zuge der Radroute West nutzen

## **Vorschlag „Radroute Hennigsdorf West“**

Es geht darum, die Wohngebiete Hennigsdorfs entlang des westlichen Ortsrands über den Fahrradverkehr miteinander zu verbinden.

Auf der Karte (siehe Präsentation) können Sie sehen, dass sich die ausgewiesenen Radrouten in Rot und Orange auf den östlichen Teil Hennigsdorfs konzentrieren, während die Wohngebiete sich hauptsächlich in der westlichen Hälfte der Stadt befinden.

Deswegen wäre es wünschenswert, auch im westlichen Teil der Stadt eine Nord-Süd-Verbindung für den Radverkehr auszuweisen und bestehende Lücken zu schließen.

Ausgehend vom Radverkehrskonzept der Stadt Hennigsdorf aus dem Jahr 2010 haben wir auf der Karte in blau eine Route aufgetragen, die - bis auf ein Teilstück - bereits heute existiert. Wir sind bei der Auswahl der Strecken nach dem Kriterium vorgegangen, dass es sich um vorhandene, asphaltierte, sehr ruhige Straßen handeln sollte, auf denen man sich mit dem Fahrrad sehr sicher und angenehm fortbewegen kann.

Die Strecken sollten auch für Kinder im Schulalter gut zu bewältigen sein, wenn sie mit dem Fahrrad zu ihrer Schule, in den Hort oder zum Freunde treffen in andere Stadtteile fahren.

Auch an Seniorinnen und Senioren haben wir bei der Routenwahl gedacht, die mit dem Fahrrad im Alltag auf sicheren Strecken Bekannte und Familie besuchen sowie mit dem Rad zum Lidl, Edeka, Netto, zu den Bäckereien oder mal zum Friedhof fahren wollen.

Wenn man also in Hennigsdorf Nord mit dem Fahrrad startet, findet man immer am westlichen Ortsrand entlang eine solche angenehme und sichere Route.

Über die Friedrich-Wolf-Straße, die in Kürze anstelle des Kopfsteinpflasters eine asphaltierte Deckschicht erhält, geht es weiter über die neue Mittelinsel über die Marwitzer Straße auf den Waidmannsweg, am Skaterpark und der Albert-Schweitzer-Oberschule vorbei.

Da der Waidmannsweg weiter geradeaus nur ein unbefestigter Wirtschaftsweg ist, führt die Radroute weiter über den Heideweg und dann gleich wieder rechts in die Brandenburgische Straße bis zum Bötzower Weg am Friedhof.

Sollte der Waidmannsweg im weiteren Verlauf künftig einmal asphaltiert werden, wäre das sicherlich für den Radverkehr die bevorzugte Route. Daher haben wir ihn hier mit einer dünnen blauen Linie gekennzeichnet.

Am Friedhof vorbei weiter Richtung Süden fährt man entweder ein kurzes Stück auf der Tucholskystraße oder man nimmt bei der Kompostieranlage die Abkürzung durch das kleine Waldstück bis zur Fritz-Reuter-Straße.

Dann folgt man der schnurgeraden Karl-Liebknecht-Straße, die sich für den Radverkehr viel besser eignet als die Tucholskystraße, die das Radverkehrskonzept als bevorzugte Route vorsieht. Im Verlauf der Karl-Liebknecht-Straße gibt es viel weniger Autoverkehr und sie ist nicht wie die Tucholskystraße durch Seitenraumvorstreckungen eingengt.

Radfahrende in der Tucholskystraße müssen wegen dieser Vorstreckungen im Schlingerkurs fahren und es kommt hier zu unangenehmen Situationen mit entgegenkommenden Autos.

Daher empfehlen wir der Karl-Liebknecht-Straße den Vorzug zu geben.

Über den schnurgeraden Waidmannsweg und die Karl-Liebknecht-Straße gelangt man immer geradeaus über den Schwalbenweg bis zur Straße Am Neuen Kanal, die am Havelkanal endet.

Für den Anschluss an Nieder Neuendorf fehlt hier eine wichtige Radverkehrsverbindung.

Das Viertel zwischen Clara-Schabbel-Straße und Havelkanal ist den sozialen Einrichtungen Nieder Neuendorfs, wie der Biber-Grundschule, Kita Biberburg und Hort der großen Biber sowie dem Nahversorgungszentrum zugeordnet, kann diese Einrichtungen aber mit dem Fahrrad nur über große Umwege und entlang von Hauptverkehrsstraßen erreichen. Zu Fuß ist die umständliche Strecke im Alltag kaum zumutbar.

Die Trappenallee ist in einem schlechten Zustand und führt zunächst in die entgegengesetzte Richtung, wenn man nach Nieder Neuendorf will.

Dabei sind die Einrichtungen Nieder Neuendorfs für dieses Viertel nur einen Steinwurf entfernt. Es wäre daher ein großer Gewinn für die Menschen in dem Viertel rund um die Trappenallee, wenn sie am westlichen Ortsrand über eine Rad- und Fußverkehrsbrücke mit Nieder Neuendorf verbunden wären.

Und auch für Nieder Neuendorf wäre es ein Gewinn, wenn es über eine solche Radwegebrücke mit den nördlichen Wohngebieten verbunden wäre. Schülerinnen und Schüler könnten die Albert-Schweitzer-Oberschule und den Skaterpark über diese ruhige und sichere Radverkehrsverbindung gut erreichen.

In Nieder Neuendorf kann man auf sehr ruhigen Wohnstraßen und durch ein Kleingartengebiet weiter Richtung Süden fahren (Ringpromenade, Nelken-/Asterstr., Lindenstr., Bahnhofsweg, Am Oberjägerweg). Auf dem Oberjägerweg geht es dann nach einem kurzen Stück auf einem Radfahrstreifen autofrei bis zum Mauerradweg.

Die Radroute Hennigsdorf West wäre mit den Freizeit- und Arbeitspendel-Radwegen in Richtung Velten, Marwitz und Bötzwitz verknüpft.

Damit diese Route ihren Zweck für den Radverkehr erfüllen kann, wird eine Rad- und Fußverkehrsbrücke über den Havelkanal nötig sein. Für ein solches Projekt stünde zwischen 2021 und 2023 ein reich gefüllter Fördertopf zur Verfügung.

Wir Bündnis 90/Die Grünen und die CDU-Fraktion wollen deshalb herausfinden, ob eine Radwegebrücke über den Havelkanal am westlichen Ortsrand realisierbar wäre und schlagen vor, im Jahr 2022 eine Machbarkeitsstudie durchzuführen. Auch die FDP-Fraktion zeigte im Bauausschuss am 20.05.2021 bereits Interesse. Vielleicht stehen noch weitere Fraktionen der Idee einer Machbarkeitsstudie aufgeschlossen gegenüber. Wir gehen auf weitere Fraktionen zu.

Hennigsdorfer Bürgerinnen und Bürger sollen die Gelegenheit erhalten, eigene Vorschläge für die Wegeföhrung und Gestaltung einer Rad- und Fußverkehrsbrücke in eine solche Studie einzubringen. Diese Vorschläge könnten dann in der Machbarkeitsstudie fachlich untersucht werden. Für eine solche Mitmach-Studie werden wir im Stadtparlament werben.

Übrigens hat es direkt nach dem Bau des Havelkanals westlich der Straße „Am Neuen Kanal“ bereits einmal eine Fußgängerbrücke gegeben, die vermutlich bis in die 70er Jahre bestand. Reste einer Rohrleitung schauen an der Stelle noch aus der Uferböschung hervor.

Eine westliche Radwegebrücke würde sich hervorragend in die Radverkehrsziele der Stadt Hennigsdorf einfügen: denn im integrierten Stadtentwicklungskonzept ist die Erhaltung und Verbesserung der Radinfrastruktur als Ziel vorgesehen, im Verkehrsentwicklungsplan die weitere Stärkung des Fahrradverkehrs und Lückenschließungen im Radverkehrsnetz.

Darüber hinaus ist die Stadt Hennigsdorf im vergangenen Jahr Mitglied in der "Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen" geworden. Dies zeigt den hohen Stellenwert, den die Stadt Hennigsdorf dem Radverkehr bereits heute durch Zielsetzungen zuweist.

Im April ist der neue Nationale Radverkehrsplan 2021 von der Bundesregierung veröffentlicht worden. Erstmals werden über den NRVP auch Radverkehrsinvestitionen vor Ort gefördert. Er beinhaltet dafür das "Sonderprogramm Stadt und Land", über das auch Radwegebrücken zur Querung von Wasserwegen mit 75% Förderung für Planung und Bau unterstützt werden.

Darüber hinaus werden auch Fahrradstraßen gefördert. Dies könnte sich die Stadt Hennigsdorf bei der Verdeutlichung der Radroute West oder bei Sanierungsbedarf von Streckenabschnitten zunutze machen. Davon würden auch die Anwohnenden dieser Straßen profitieren.