

Mobilitätskonzept für das Amt Gransee und Gemeinden

Gemeinsame Anmerkungen von FUSS e.V. und UBD e.V.*

Bezug genommen wird auf die Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030, eine Kritik aus Sicht des Fußverkehrs finden Sie hier:

<https://brandenburg-zu-fuss.de/mobilitaetsstrategie/83-verein/778-bedeutung-des-fussverkehrs-in-der-mobilitaetsstrategie-brandenburg-2030>

Von unserer Stellungnahme für das Mobilitätskonzept Oberhavel 2040 siehe:

<https://brandenburg-zu-fuss.de/staedte-und-regionen/83-verein/776-stellungnahme-zum-mobilitaetskonzept-oberhavel> [sic!]

wurde kein einziger Satz zum Fußverkehr übernommen.

In beiden Fällen wurde darauf verwiesen, dass Fußverkehr Angelegenheit der Städte ist.

Zur Verbesserung der Fußverkehrs-Bedingungen in Städten befinden sich auf der Website

<https://fussverkehrsstrategie.de/fuer-planende.html> sehr umfassende Informationen und ein Leitfaden für Kommunen <file:///C:/Users/User/Downloads/Fusss%20eV-Handlungsleitfaden-2.Auflage.pdf>.

Fußverkehr



Die Stadt Gransee verfügt über ein sehr gut erkennbares Leitsystem. Leider fehlen grundsätzlich Entfernungsangaben in Metern bzw. Minuten, wie sie im „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Fußgängerverkehr MWBF (2007)“ empfohlen werden.

Verkehr zu Fuß ist immer noch die verkehrspolitisch am wenigsten beachtete und unterstützte Art der Fortbewegung, obwohl der Fußverkehr in Stadt und Land eine große Rolle spielt. Zu Fuß gehen ist die natürlichste Fortbewegungsart, unmittelbar gesundheitsfördernd und im Übrigen Voraussetzung jeder anderen Verkehrsmittelnutzung. Diese Feststellung gilt uneingeschränkt auch für den Bereich des Amtes Gransee und der Gemeinden. Gransee ist über den historischen Stadtkern hinaus eine Stadt der kurzen Wege. Nicht nur mit Blick auf die alternde Bevölkerung muss eine möglichst komfortable Mobilität zu Fuß ein wichtiges Ziel der Stadt- und Gemeindeplanung sein. Deshalb müssen die in einem Mobilitätskonzept zusammengestellten Maßnahmen auch darauf ausgerichtet sein, den Anteil des Fußverkehrs am Modal Split zu erhöhen.

1. Grundsätzlich wird ein gesonderter Fußverkehrscheck von Alltagswegen im engeren Stadtgebiet empfohlen, um die Schwierigkeiten für das Zu-Fuß-Gehen erst einmal zu erfassen und zu analysieren (vgl. www.fussverkehrscheck.de).
- Dabei müssen die beiden Kreuzungen am Rand der historischen Altstadt: Ruppiner Straße / Oranienburger Straße im Westen als wahrscheinlich gefährlichste Kreuzung Gransees und die Templiner Straße / B96 im Osten besondere Aufmerksamkeit erfahren.
- Darüber hinaus sind Hauptwegeverbindungen (z.B. zum Bahnhof, zu den Einkaufsmöglichkeiten, zum Krankenhaus, zum Hotel, etc.) zu untersuchen und möglicherweise an schwierigen Stellen neu zu konzipieren.

Westlich vom Ruppiner Tor:

Die Stadt Gransee und Gemeinden setzt den notwendigen Umbau der Einmündung Ruppiner Straße / Oranienburger Straße (Landesstraße L22) aus Sicht der Verkehrssicherheit für den Fußverkehr in die oberste Priorität und wird sich hierzu mit dem Straßenbaulastträger ins Benehmen setzen, um baldmöglichst die Sicherheit von Fußgängern vor ab- und einbiegenden Kfz herzustellen. Die derzeitige Gestaltung der Einmündung entspricht nicht den aktuellen Regelwerken (Stand der Technik). Vorgeschlagen wird die Einrichtung eines kleinen Kreisverkehrs mit umlaufenden Zebrastreifen und einer überfahrbaren Mitte. Zu prüfen ist, ob die Fahrbahnen zu verengen sind. Auf jeden Fall aber müssen die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten für den Kraftfahrzeugverkehr deutlich herabgesetzt werden.



Alle aus Westen und Süden kommenden Kraftfahrzeuge sind in der Beobachtungszeit mit fast unverminderter und völlig unangemessener Geschwindigkeit in die Kurve gefahren. Fußgänger können nicht beide Fahrrichtungen gleichzeitig einsehen, zumal die Aufstellfläche im Eckbereich zu klein ist. Die Kraftfahrer aus Westrichtung sehen die Fußgänger nicht, die die Oranienburger Straße queren möchten. Kraftfahrer aus Südrichtung nehmen die Fußgänger zu spät wahr, die die Ruppiner Straße queren. Es gab immer nur kurze Lücken, wenn z.B. Fahrzeuge in Richtung Ruppiner Tor einbiegen wollten, in denen die Fußgänger über die Oranienburger Straße rannten. Mitunter mussten sie in der Mitte stehen bleiben, weil sie die Linksabbieger aus Südrichtung zu spät gesehen hatten. Die Mittelinsel ist deutlich zu weit zurückversetzt und wurde, für die Querung der westlichen Fahrspur ist sie ohnehin nicht sicherer, kein einziges Mal genutzt. (Beobachtung 21. August 2021)



An dieser Stelle haben die Fahrzeuge Vorrang, das gilt aber nicht für die Fahrzeuge, die aus dem Kreisverkehr abbiegen möchten. Auch auf Bundesstraßen gilt die Straßenverkehrs-Ordnung.

Siehe Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren (FGSV, Hrsg.), Abschnitt 4: „Innerhalb bebauter Gebiete sollten die Überquerungsstellen als Fußgängerüberwege (Zeichen 293 StVO, 'Zebrastreifen') ausgebildet werden, um eine eindeutige und allgemein verständliche Regelung des Vorrangs zu erzielen.“

Dies gilt auch für die

Querung der B96 östlich der Stadtmauer:

Auch dort ist zu beobachten, dass insbesondere die Rechtsabbieger aus dem Kreisverkehr in Südrichtung regelmäßig den Vorrang für Fußgänger missachten, aber beim Einbiegen in den Kreisverkehr ebenso häufig den Fußgängern Vorrang gewähren, weil sie ohnehin auf eine Lücke im Fahrzeugverkehr warten müssen.

2. Wichtig erscheint uns darüber hinaus die Untersuchung der Erreichbarkeiten der Naherholungsgebiete sowie der Infrastruktur und des Erscheinungsbildes für Einwohner und Gäste. Gransee legt großen Wert darauf, als eine der 31 Städte in Brandenburg mit einem historischen Stadtkern mit einer beeindruckend erhaltenen Mauer aus dem Mittelalter umgeben zu sein.
 - Leider lädt die Rudolf-Breitscheid-Straße nicht gerade zum Flanieren ein,
 - sind die sehenswerten Gebäude in den Nebenstraßen weitgehend zugeparkt (besonders unschön ist das Parken direkt an den Häusern in der Klosterstraße)



Historisches Kleinstadtbild mit einer angenehmen Häuserfront, die man aber kaum wahrnimmt.

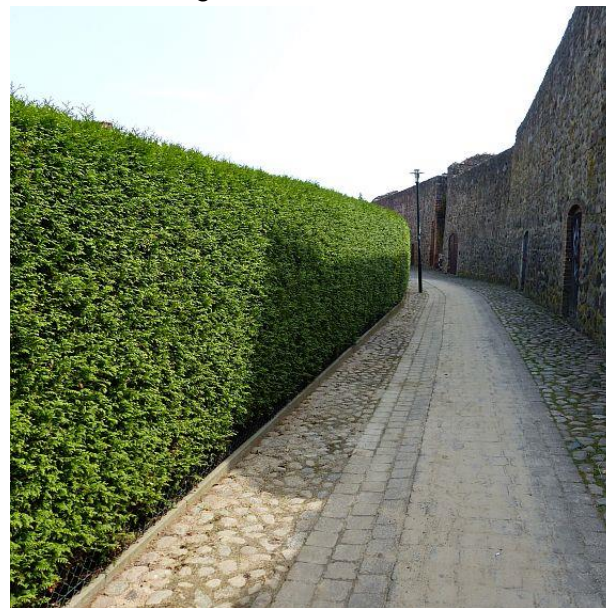


Gut gemeint, aber wer setzt sich schon auf eine solche Bank?

- und der Mauerweg bietet aufgrund der Verriegelung der Grundstücke insbesondere im westlichen Abschnitt der Grundstücke Vogelsangstraße einen Tunnelblick. Da ist die Südpromenade mit den Wallgärten deutlich schöner zu begehen.



Durchblicke zur Stadt unerwünscht?



Auch die „grüne Variante“ ist nicht angenehmer.

3. Die dörflichen Stadtteile und Gemeinden dürfen bei der Betrachtung des Fußverkehrs keineswegs vernachlässigt werden. Dabei müssen insbesondere
 - die umwegfreie Erreichbarkeit von Haltestellen des ÖPNV/SPNV und von Einrichtungen der sozialen Infrastruktur,
 - die Breite und Oberflächenqualität von Fußwegen,
 - deren Beleuchtung und Sitzmöglichkeiten,
 - und nicht zuletzt auch die Sicherheit von Querungsstellen beachtet werden.
 - Darüber hinaus sind dörfliche Spazierwege und kommunikationsfördernde Infrastrukturangebote wichtig. (vgl. Herzog-Schlagk: 21 Thesen zur Revitalisierung von kleinen Dörfern, in: <https://fuss-ev.de/?view=article&id=561:gehen-bewegt-das-dorf&catid=71>).

4. Im Bereich des Amtes Gransee und Gemeinden befinden sich regionale, überregionale Wanderwege und mit dem E10 sogar ein internationaler Wanderweg, deren Betrachtung auch zu einem Mobilitätskonzept gehören sollte. (siehe www.wander-bahnhoe-fe-brandenburg.de). Siehe hierzu: <http://www.umweltbahnhof-dannenwalde.de/mobilitaet-und-infrastruktur/mobilitaet-und-infrastruktur/11-haltepunkt/56-wanderer-neu.html>
- Daraus ergeben sich folgende Herausforderungen:
- Die Pflege, Weiterentwicklung und Vernetzung der Wanderangebote mit einer sachkundigen Wegweisung und Markierung.
 - Queren Wanderwege Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen ist durch die Gewährleistung der Sichtbeziehungen und z.B. durch Geschwindigkeitsreduzierung oder Querungsanlagen für die größtmögliche Sicherheit zu sorgen.

Radverkehr

Der Amtsbereich Gransee und Gemeinden verfügt mit den überregionalen Radwegen (z.B. Berlin-Kopenhagen, Radroute Historische Stadtkerne, etc.) und der flächenhaften Radwegevernetzung (Radeln nach Zahlen) über ein touristisch attraktives Radwegenetz. Die von der Landesregierung beabsichtigte Verstärkung der Radverkehrsförderung durch eine Landesstrategie bedarf allerdings der Konkretisierung übergeordneter Netze durch **regionale** Verbindungen für den Alltagsverkehr. Hier möchten wir beispielhaft nennen:

1. Verbesserung der Infrastruktur für den Fahrradverkehr in der Stadt (nach [Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030, 4.6, 4. Maßnahme](#)) mit Maßnahmen, die nicht zu Lasten des Fußverkehrs umgesetzt werden.
2. Priorisierung des Lückenschlusses zwischen der historischen Altstadt und dem Radweg Berlin-Kopenhagen über Neulüdersdorf und damit Schaffung einer direkten Alltagsverbindung zwischen der Stadt Gransee und seinen nördlichen Stadtteilen Seilershof und Dannenwalde. Siehe hierzu: http://www.umweltbahnhof-dannenwalde.de/images/pdf_neu/Radwegeverbindungs-Luecke.pdf
3. Sicherung der Betriebsqualität durch regelmäßige Überprüfung der Radverkehrsanlagen hinsichtlich ihrer sicheren Befahrbarkeit.
4. Queren überregionale Radwege Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen ist durch die Gewährleistung der Sichtbeziehungen und z.B. durch Geschwindigkeitsreduzierung oder Querungsanlagen für die größtmögliche Sicherheit zu sorgen (siehe [Mobilitätskonzept für den Landkreis Oberhavel 2040](#)).
5. Bau komfortabler und sicherer B+R-Anlagen an allen für Pendler und Touristen wichtigen Haltepunkten des SPNV, also auch am Bahnhof Dannenwalde (Gransee). Siehe hierzu: http://www.umweltbahnhof-dannenwalde.de/images/pdf_neu/Fahrrad-Abstellanlagen.pdf

Schienepersonennahverkehr (SPNV)

Die Stadt Gransee verfügt noch immer über eine zentrale Schienenanbindung und zwei Bahnhöfe, obwohl in den letzten Jahrzehnten einige Strecken im Bundesland Brandenburg stillgelegt wurden. Die Stadt Gransee und Gemeinden setzt sich aktiv dafür ein, dass

- auch der Bahnhof Dannenwalde (Gransee) in einem Ein-Stunden-Takt erreichbar ist ([siehe Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030, 4.2, 7. bis 9. Maßnahme sowie Koalitionsvereinbarung](#)) und die Bahnsteige entsprechend den Anforderungen verlängert werden. Siehe hierzu: <http://www.umweltbahnhof-dannenwalde.de/mobilitaet-und-infrastruktur/mobilitaet-und-infrastruktur/2-uncategorised/54-haltepunkt.html>
- Zusatzzüge der RE5 für frequentierte Freizeitverbindungen an Wochenenden erhalten und in der Verlässlichkeit stabilisiert und erweitert werden und
- auch am Bahnhof Dannenwalde (Gransee) Fahrradabstellanlagen für den Pendler- und Freizeitverkehr eingerichtet werden.

Öffentlicher Personennahverkehr (übriger ÖPNV)

Die Landesregierung beabsichtigt die Verbesserung der Angebote des SPNV, eine erweiterte Flächenerschließung und ein leistungsfähigeres Busangebot. Dies ist zu unterstützen und darüber hinaus halten wir folgenden Gesichtspunkt für wichtig:

- Die Haltestellen des öffentlichen Personenverkehrs sind insbesondere in ländlichen Gebieten deutlicher herauszustellen, ggf. zu beleuchten und die Fahrplanaushänge müssen barrierefrei lesbar sein.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Nach der Brandenburger Mobilitätsstrategie ist das vorhandene Straßennetz im Bundesland „ein grundsätzlich ausreichend dichtes klassifiziertes Straßennetz zur Erschließung sowohl des Berliner Umlandes als auch des weiteren Metropolenraumes.“ Investitionen sind nur noch „notwendig, um die geschaffene Infrastruktur dauerhaft in ausreichender Qualität zu erhalten.“ ([siehe Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030, 2.2.2](#)) Diese Aussage sollte auch konsequent im Amtsbereich Gransee vertreten und umgesetzt werden, auch in der Positionierung in laufenden Planungsverfahren.

* Gemeinsame Anmerkungen des Fachverbandes Fußverkehr Deutschland / FUSS e.V.- Brandenburg und des Vereines Umweltbahnhof Dannenwalde UBD e.V.

Verfasser:
Bernd Herzog-Schlagk

Stand: 28. August 2021



Fachverband Fußverkehr
Deutschland
Exerzierstraße 20, 13357
Berlin
Tel. 030 / 492 74 73
info@fuss-ev.de
www.fuss-ev.de



Umweltbahnhof
DANNENWALDE

**UBD
e.V.**

Umweltbahnhof Dannenwalde
Bahnhofsweg 8
16775 Gransee OT
Dannenwalde
Tel. 030 / 362 28 82
www.umweltbahnhof-
dannenwalde.de