

# MAX MUSTERMANN

Musterstr. 7 12345 Musterstadt

## Datum

Gemeinde Grünheide  
Bauamt  
Am Marktplatz 1  
15537 Grünheide

## Betreff: Stellungnahme Entwurf der 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 13 "Freienbrink-Nord"

Thema: D.6.1 Personenverkehr

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit wende ich mich an Sie, um meine Bedenken bezüglich des folgenden Passus im Bebauungsplan zu äußern:

"Radverkehrskonzept

Das Konzept zur Radverkehrserschließung, das im Rahmen der Verkehrsuntersuchung erarbeitet wurde, stellt eine Angebotsplanung dar, die darauf abzielt, in Zukunft den Radverkehrsanteil bei den Beschäftigten des Automobilwerkes zu erhöhen und so zu einer mehr und mehr umweltfreundlichen Mobilität beizutragen. ....

.....Die Planung der Anlagen für den Rad- und Fußverkehr als nachhaltiges und umweltfreundliches Verkehrsmittel bedarf trotzdem großer Sorgfalt. ....

.....Durch die Verlegung des Bahnhofes Fangschleuse besteht das Erfordernis der Neuanbindung und Vernetzung mit den umliegenden Gemeinden und Ortsteilen sowie des GVZ.“

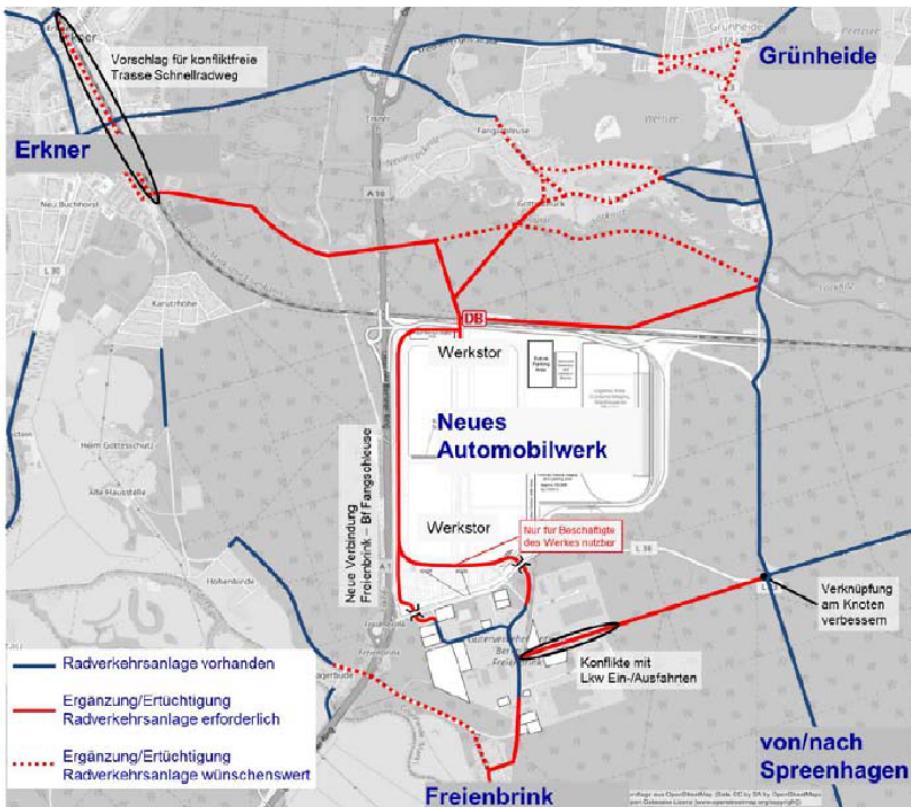


Abbildung 31 Radwegekonzept im Umfeld des Industriegebietes (Quelle: Fachbeitrag Verkehr zum Bebauungsplan Nr. 13 „Freienbrink-Nord“ 1. Änderung (IVV 09/2020)

Es ist nicht Aufgabe des Bebauungsplans, ein komplettes Radverkehrskonzept zu erarbeiten. Im Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung sind dafür Arbeitsgruppen eingerichtet.

Der verlegte Bahnhof Fangschleuse liegt aber im Bereich des Bebauungsplans und sollte auch mit dem Fahrrad aus allen Richtungen erreichbar sein. Die Anbindung aus nördlicher Richtung ist nicht zu beanstanden. Ganz anders aus südlicher Richtung. Hier soll der Radfahrer das komplette GVZ durchqueren und dabei mehrfach die Fahrbahn kreuzen um dann anschließend entlang der BAB 10 weiterzufahren. Das Zusammenspiel von LKW-Verkehr und Radfahrern ist sehr problematisch und führt immer wieder zu schweren, teils tödlichen Verletzungen bei Radfahrern. Wenn es auch Radwege im GVZ gibt, so sollten diese nur Mitarbeitern von Firmen innerhalb des GVZ zum Erreichen ihres Arbeitsplatzes dienen. Als Durchgangsverkehr sind sie angesichts der zu erwartenden starken Zunahme des LKW-Verkehrs ungeeignet. Es wird dann eine Unterführung der L38 im Bereich des westlichen Knotenpunktes (Große Lindenstraße) dargestellt. Diese findet man aber nicht in den Lageplänen oder Fahrbahnquerschnitten. Ein Radweg wird nur im Querschnitt der L 23 dargestellt. Bei allen Querschnitten der L 386 gibt es keinen Radweg. Die L 386 stellt aber die einzige mögliche Verbindung zum Bahnhof Fangschleuse aus südlicher Richtung dar. Ein Radweg entlang der stark befahrenen BAB 10 ist alles andere als lukrativ. Eine

Lärmschutzwand scheint nicht geplant. Diese würde zwar die Radfahrer etwas vor Lärm und Abgasen schützen, wäre aber nachteilig für die Bewohner westlich der BAB 10 (Jägerbude, Hohenbinde, Karutzhöhe), weil Lärmschutzwände auch Lärm reflektieren. Dann ist auch eine Lärmschutzwand westlich der BAB 10 notwendig. Diese wird auch schon von Anwohnern der o.g. Ortschaften gefordert.

Unabhängig davon gibt es einen Widerspruch zum "Grünordnungsplan 9.1.9 Entsiegelung der Waldstraße Freienbrink" Dort wird folgende Maßnahme an gekündigt:

"Beschreibung der Maßnahme:

Rückbau/Entsorgung einer Asphaltstraße im Wald, Wiederherstellung Planum Waldweg"

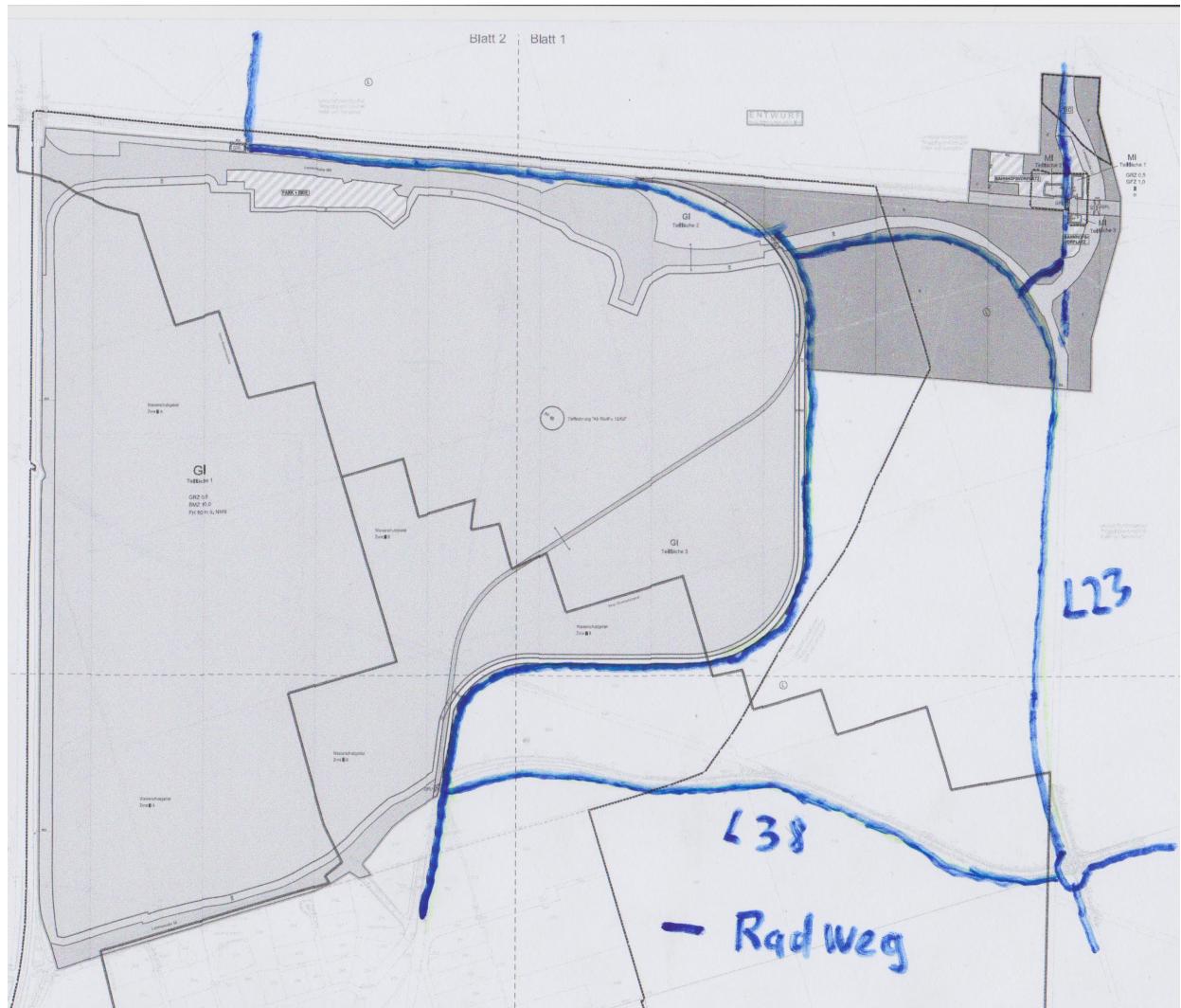
Laut Radverkehrskonzept soll genau diese Straße die Verbindung zwischen Hangelsberger Kreisel und GVZ Freienbrink herstellen und der Fahrbahnbeflag verbessert werden. Ein Radweg entlang der L38 ist nicht vorgesehen.

Es kann ja nur eine Maßnahme beschlossen werden entweder Nutzung als Radweg oder Rückbau zum Waldweg. Bei Variante 2 besteht die Notwendigkeit den Radweg an anderer Stelle zu bauen.

Daher folgender Vorschlag:

Radweg entlang der L 38 vom Hangelsberger Kreisel bis zum Eisenbahngleis (DRE) - neben dem Gleis die Unterführung zur Querung der L 38 nutzen und Platz für einen Radweg am östlichen Rand des Tesla-Geländes parallel zum Eisenbahngleis vorsehen. Entlang der L 386 einen Radweg auf Niveau der Bahntrasse zwischen Fahrbahn und Bahngleis vorsehen, damit der Radweg nicht die Zufahrten zum Tesla-Gebiet kreuzt. Verbleibt als Herausforderung die Kreuzung der Gleisanlage der DRE im Bereich der Einmündung zum Tesla-Gelände (siehe Skizze).

Am verlegten Bahnhof sind auf den Plänen nicht die B+R (Bike & Ride) Plätze ersichtlich. In der Textfassung ist sogar von einem Fahrradparkhaus die Rede. Dafür sollten ebenfalls Flächen reserviert werden.



Mit freundlichen Grüßen,

**Max Mustermann**