

Expertise zur derzeitigen Querungssituation an der Bundesstraße B 96 / Abzweig Seilershof

Es gibt im Landkreis Oberhavel keine zweite Kreuzung mit einer derartigen Bündelung von zahlreichen überregionalen und regionalen Wegeverbindungen über eine frequentierte Bundesstraße. Deshalb sollte diese besondere Aufmerksamkeit erfahren, bevor dort Unfälle mit Personenschaden zu beklagen sind. Die Verantwortung dafür liegt beim Landkreis Oberhavel. Es sind folgende Fahrradfahr- und Gehrouten des Umweltverkehrs abzusichern:

- **Radfahrende und Fußgänger aus Richtung Osten kommend (Wentow) in Richtung Westen (Seilershof) bzw. Norden (Dannenwalde)**
 - EuropaVelo Route 7 Malta-Nordkap
 - D-Route 11 Oberbayern-Ostsee
 - Radfernweg Berlin-Kopenhagen
 - Havel-Radweg
 - Radfernweg Königin-Luise-Route von Altlüdersdorf nach Bredereiche
 - Radfernweg Historischer Stadtkern 2 Gransee-Rheinsberg
 - Regionale Radroute Seen-Kultur-Radweg
 - Radeln nach Zahlen Ruppiner Seenland Knotenpunkt 29, von 28 Wentow
 - Lokale Radroute Fürstenberg 4
 - Lokale Radroute Gransee 5
 - Lokale Radroute Gransee 6
 - Anschluss Polzow-Radweg über Seilershof nach Zernikow
 - Anschluss der Gebietswanderwege und örtlichen Wanderwege an den Europäischen Fernwanderweg E 10 in Dannenwalde
 - Laufpark Stechlin, Wabe rot (Gransee-Altlüdersdorf), Rundkurs 4
- **Radfahrende und Fußgänger aus Norden (Dannenwalde) bzw. Westen (Seilershof) kommend in Richtung Osten (Wentow)**



- EuropaVelo Route 7 Nordkap-Malta
- D-Route 11 Ostsee-Oberbayern
- Radfernweg Kopenhagen-Berlin
- Havel-Radweg
- Radfernweg Königin-Luise-Route von Bredereiche nach Altlüdersdorf
- Radfernweg Historischer Stadtkern 2 Rheinsberg-Gransee
- Regionale Radroute Seen-Kultur-Radweg
- Radeln nach Zahlen Ruppiner Seenland, Knotenpunkt 29, von 55 Bredereiche
- Lokale Radroute Fürstenberg 4
- Lokale Radroute Gransee 5
- Lokale Radroute Gransee 6
- Anschluss Polzow-Radweg von Zernikow
- Anschluss vom Europäischen Fernwanderweg E 10 in Dannenwalde an die Gebietswanderwege und örtlichen Wanderwege
- Laufpark Stechlin, Wabe rot (Altlüdersdorf- Gransee), Rundkurs 4
- **Radfahrende und Fußgänger aus Westen (Seilershof) kommend in Richtung Norden (Dannenwalde) und umgekehrt**
 - Radeln nach Zahlen Ruppiner Seenland Knotenpunkt 29, von 30 Zernikow
 - Anschluss Polzow-Radweg von Zernikow
 - Anschluss der Gebietswanderwege und örtlichen Wanderwege an den Europäischen Fernwanderweg E 10 in Dannenwalde
 - Laufpark Stechlin, Wabe grün (Dannenwalde-Burow) Rundkurs 1

Für diesen Querungsbedarf sind verkehrssichernde Maßnahmen notwendig gegenüber dem fast ausschließlich motorisierten und derzeit sehr schnellen Personen- und Lastkraftwagen-Verkehr auf der Bundesstraße B 96

- I. in Fahrtrichtung nach Süden (Gransee) und
- II. in Fahrtrichtung nach Norden (Dannenwalde).

Darüber hinaus werden folgende

- III. weitere Maßnahmen zur Querungssicherung empfohlen.

Die Maßnahmen sollten den Leitgedanken des Verkehrssicherheitsprogrammes 2024 des Landes Brandenburg „Lieber sicher. Lieber leben“, der Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030 sowie des derzeit in Vorbereitung befindlichen Mobilitätskonzeptes für den Landkreis Oberhavel 2040 in die Praxis umsetzen, den umweltfreundlichen Alltags- und Freizeitverkehr zu fördern und zu sichern.

I. Fahrtrichtung nach Süden (Gransee):

(1) Es mangelt an einer angemessenen Geschwindigkeitsbeschränkung!

Hinter dem Zeichen 311 „Ortstafel Rückseite“ nach StVO, Anlage 3 ist 50 km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit nach StVO, § 3, (3), 1. aufgehoben und es gilt 100 km/h nach § 3, (3) 2c.

Weil an dieser Stelle der Anhalteweg möglichst kurz gehalten werden muss, wird eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von weniger als 70 km/h empfohlen. Es ist zu überdenken, ob für diese wenige Meter zwischen der Aufhebung der für den Ortsbereich Dannenwalde geltenden 50 km/h nach StVO, §3, 3., 1. nicht sinnvollerweise die zulässige Höchstgeschwindigkeit bis zur Querungsstelle beibehalten werden sollte. Eine derart kurzfristige Beschleunigungsmöglichkeit ist fahrtechnisch nicht effektiv und kann sich negativ auswirken, wenn im Gefahrenbereich beschleunigt wird.



Der Anhalteweg (Reaktionsweg + Bremsweg) beträgt bei derzeit zulässigen 100 km/h zwischen 80 (Gefahrbremsung) und 130 Metern (normaler Bremsvorgang); bei z.B. 60 km/h dagegen nur zwischen 36 und 54 Metern und bei 50 km/h sogar zwischen 27,5 und 40 Metern.

Nach der Verwaltungsvorschrift VwV-StVO zu § 41 wird zu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit II. u.a. ausgeführt:

„Außerhalb geschlossener Ortschaften können Geschwindigkeitsbeschränkungen nach Maßgabe der Nummer I. erforderlich sein,

1. wo Fahrzeugführer insbesondere in Kurven, auf Gefällestrrecken [...] ihre Geschwindigkeit nicht den Straßenverhältnissen anpassen [...],

3. wo Fußgänger oder Radfahrer im [...] Querverkehr in besonderer Weise gefährdet sind; die zulässige Höchstgeschwindigkeit soll auf diesen Abschnitten in der Regel 70 km/h nicht übersteigen.“

Beide angegebenen Kriterien treffen auf die Strecke der B 96 ab Ortsausgangsschild bis zum Abzweig Seilershof zu.

In Unterpunkt 1. ist von einer den Straßenverhältnissen angepassten und nicht von der höchstzulässigen Geschwindigkeit die Rede. Hiermit kann also nicht die 85 %-Regel angewendet werden, nach der eine Maßnahme dann erforderlich ist, wenn weniger als 85 % der Fahrzeuge die zulässige Höchstgeschwindigkeit einhalten.

Im Unterpunkt 3. wird in solchen Fällen eine maximale zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h empfohlen. Eine Begrenzung nach unten ist dort nicht angegeben.

„Nach Maßgabe der Nummer I.“ aus der VwV (siehe oben) besagt: „Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Sicherheitsgründen sollen auf bestehenden Straßen angeordnet werden, wenn Unfall-

untersuchungen ergeben haben, dass häufig geschwindigkeitsbedingte Unfälle aufgetreten sind.“ Diese Einschränkung „gilt jedoch nur dann, wenn festgestellt worden ist, dass die geltende Höchstgeschwindigkeit von der Mehrheit der Kraftfahrer [85 %-Regel] eingehalten wird.“ Dazu ist anzumerken, dass

- a) am Abzweig Seilershof bereits Unfälle mit tödlicher Folge geschehen sind,
 - b) die Überprüfung der Einhaltung nicht bekannt ist und
 - c) diese maßnahmeneinschränkenden Formulierungen keine Unfallvorbeugung darstellen und deshalb in der Verkehrswissenschaft seit Jahrzehnten höchst umstritten sind.
- Allerdings „sollen“ diese Maßnahmen nach erfolgten Unfällen erfolgen, sie können aber aufgrund von Beobachtungen auch bereits vor einem Unfall umgesetzt werden. Dazu wird eindeutig ausgeführt:

„Geschwindigkeitsbeschränkungen können sich im Einzelfall schon dann empfehlen, wenn aufgrund unangemessener Geschwindigkeiten häufig gefährliche Verkehrssituationen festgestellt werden“.

(2) Die Gefahrenanzeige sollte eindeutiger sein.



Vor der Kreuzung befindet sich auf der linken Seite durch eine gemeinsame Tafel deutlich hervorgehoben ein Überholverbot für Kraftfahrzeuge aller Art mit Zeichen 276 StVO, Anlage 2 sowie das Gefahrzeichen 138 „Radverkehr“ nach StVO, Anlage 1 mit Kreuzungspfeilen.

Dagegen sind nach der Verwaltungsvorschrift VwV-StVO zu §§ 39 bis 43, 9. „Verkehrszeichen [...] gut sichtbar in etwa rechtem Winkel zur Fahrbahn rechts daneben anzubringen ...“.

Es wird empfohlen, beide Verkehrszeichen in Größe 3 zusätzlich am rechten Fahrbahnrand aufzustellen. [vgl. Anmerkungen unter II.(4)]

Das kurz danach folgende Gefahrzeichen 151 „Bahnübergang“ nach StVO, Anlage 1 betrifft nur die am Abzweig Seilershof rechts abbiegenden Fahrzeuge und wurde dennoch beidseitig aufgestellt.

Das Zeichen 138 „Radverkehr“ nach StVO, Anlage 1 mit dem Zusatzzeichen ist nach der Verwaltungsvorschrift VwV-StVO zu §41, „Zu Zeichen 138 Radfahrer“ eigentlich „nur dort anzuwenden, wo Radverkehr außerhalb von Kreuzungen oder Einmündungen die Fahrbahn quert oder auf sie geführt wird ...“

Da die genaue Querungssituation von dieser Stelle aus nicht eindeutig auszumachen ist, wäre ein Zusatzschild mit angegebener Entfernung sinnvoll.

Konsequent wäre sogar die zusätzliche Anbringung des Gefahrzeichens 133 StVO, Anlage 1 „Fußgänger“ nach StVO, Anlage 1, da an dieser Stelle auch diese die Bundesstraße queren.

Dominant sind Zeichen 439 „Vorwegweiser“ und Zeichen 434 „Tabellenwegweiser“ nach StVO, Anlage 3, ausgeführt in Größe 3 für Rechtecke nach der Tabelle in der Verwaltungsvorschrift VwV-StVO zu Zeichen §§ 39 bis 43, Absatz II., 3 b) und d) für den Geschwindigkeitsbereich von „mehr als 100“ km/h. Dort wird angemerkt: „Unnötig groß dimensionierte Zeichen sind zu vermeiden“.



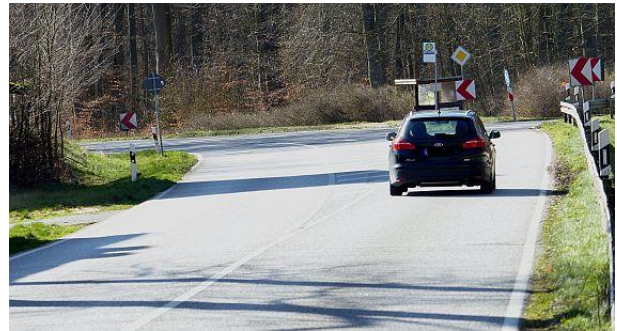
(3) Die Infrastruktur im Kreuzungsbereich muss die Aufmerksamkeit fördern.



Vor der Kreuzung wird die Fahrbahn durch Zeichen 297 „Pfeilmarkierung“ nach StVO, Anlage 2 mit einer überfahrbaren Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 296) für eine an dieser Stelle überflüssigen Linksabbiegespur [vgl. Anmerkung III.(8)] dermaßen aufgeweitet, dass auch Lastkraftwagen mit unverminderter Geschwindigkeit in die Kurve fahren können und dies sehr häufig auch tun.

Eine Spurverengung ist an dieser Stelle nicht möglich, die Aufweitung sollte aber ernsthaft überdacht werden. [vgl. Anmerkung III.(8)]

An der Querungsstelle selbst ist noch immer 100 km/h die zulässige Höchstgeschwindigkeit, es wird mit Zeichen 306 „Vorfahrtstraße“ nach StVO, Anlage 3 Vorrang gewährt und der Verkehr durch das aufgelöste Zeichen 625 „Richtungstafel in Kurven“ nach StVO, Anlage 4 keinesfalls geschwindigkeitshemmend geführt. Die Situation ist im Kurvenbereich unübersichtlich und querungswillige Zu-Fuß-Gehende oder Radelnde werden erst gar nicht wahrgenommen.



II. Fahrtrichtung nach Norden (Dannenwalde):

(4) Die Geschwindigkeitsbeschränkung ist unzureichend!



In dieser Fahrtrichtung ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit durch Zeichen 274 StVO, Anlage 2 auf 70 km/h beschränkt. Die Zeichen befinden sich auf beiden Straßenseiten.

Auch hier wird eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von weniger als 70 km/h empfohlen, zumal die Sichtbeziehungen der Verkehrsteilnehmer im Kreuzungsbereich nicht gewährleistet sind.

[vgl. Ausführungen unter I.(1)]

Darüber hinaus ist anzumerken, dass gerade geschwindigkeitsdämpfende Verkehrszeichen nach den derzeit geltenden Regelwerken in korrekten Größen angebracht werden müssen. Dies ist hier nicht der Fall.

In der Verwaltungsvorschrift VwV-StVO zu §§ 39 bis 43, III, 3., d) gilt: „In der Regel richtet sich die Größe nach der am Aufstellungsort geltenden zulässigen Höchstgeschwindigkeit“. Diese beträgt auf der B 96 außerorts nach StVO § 3 (3) c) „für Personenkraftwagen sowie für andere Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 t“ 100 km/h. Dabei richtet sich die Zeichengröße logischerweise nicht nach der Angabe auf dem Zeichen, sondern nach der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, mit der an das Verkehrszeichen herangefahren werden kann. Für Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit nach StVO, Anlage 2 wird für Ronden bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von „mehr als 80 km/h“ die Größe 3 angegeben. Die Tabelle b) gibt für

Ronden in Größe 3 einen Durchmesser von 750 mm an. Vorhanden aber ist ein Zeichen mit einem Durchmesser von 600 mm, also in Größe 2 für zulässige Höchstgeschwindigkeiten zwischen 20 und 80 km/h.

Die Unausgewogenheit der Wahl der Größe von Verkehrszeichen wird im Vergleich zum Zeichen 142 „Wildwechsel“ nach StVO, Anlage 1 in der Gegenrichtung besonders deutlich. Die Tempo-70-Ronden sind jeweils dahinter mit ihren Rückseiten zu sehen. Offensichtlich ist die Gefahr vor wechselndem Wild für Kraftfahrende größer als die Querung von Menschen.



Die gleiche Unausgewogenheit gilt für die Zeichen 439 „Vorwegweiser“ und Zeichen 434 „Tabellenwegweiser“ kurz vor der Kreuzung nach StVO, Anlage 3, ausgeführt in Größe 3 für Rechtecke für den Geschwindigkeitsbereich von „mehr als 100“ km/h. [vgl. Anmerkungen zu I. (2)]

(5) Ein zusätzliches Überholverbot ist unabdingbar!

Mit Zeichen 297.1 „Vorankündigungspfeil“ nach StVO, Anlage 2 und der damit verbundenen angekündigten Fahrstreifenbegrenzung ist ein Überholen von Kraftfahrzeugen eigentlich auf der Folgestrecke nicht zugelassen, da das folgende Zeichen 295 „Fahrstreifenbegrenzung“ das Überfahren der durchgehenden Linie untersagt. Zweiräder können aber durchaus überholt werden, obwohl hier jeder Überholvorgang riskant ist. Es fragt sich, warum hier nicht die gleiche Regelung gilt wie in der Gegenrichtung. [vgl. Anmerkungen zu I. (2)]



Auch für diese Fahrtrichtung wird dringend ein Überholverbot für Kraftfahrzeuge aller Art mit Zeichen 276 StVO, Anlage 2 empfohlen.

(6) Es fehlt eine Gefahranzeige!



Aus Richtung Gransee gibt es auf der B 96 außer der unterdimensionierten Geschwindigkeitsbeschränkung keinen Hinweis darauf, dass es im Kurvenbereich einen starken Querungsbedarf von Radfahrenden und Fußgängern gibt und hier äußerste Vorsicht geboten ist. Das einzige Gefahrzeichen 101 nach StVO, Anlage 1, bezieht sich durch das Zusatzzeichen „bei Nässe“ nicht auf diese Gefahrenstelle. So er-

scheint selbst die Geschwindigkeitseinschränkung nicht nachvollziehbar und wird deshalb auch von Fahrzeugführenden zu häufig nicht akzeptiert.

Deshalb ist das Gefahrzeichen 138 StVO, Anlage 1 Radverkehr mit Kreuzungspfeilen in korrekter Größe und möglichst mit einem Zusatzschild mit der angegebenen Entfernung auf der rechten Straßenseite unabdingbar. [vgl. Ausführungen zu I. (2)]

III. Weitere Maßnahmen zur Querungssicherung

Unter der Voraussetzung, dass der motorisierte Verkehr geschwindigkeitsreduziert ist, nicht überholen darf und deutlich vorgewarnt wird, gibt es dennoch ein Problem der gegenseitigen Wahrnehmung.

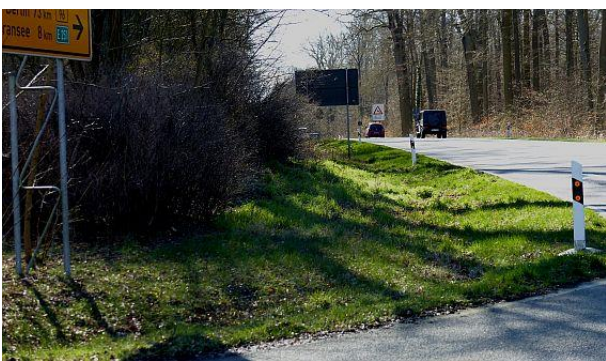
(7) Sichtbeziehungen müssen ermöglicht werden!

Der Radweg Berlin Kopenhagen und weitere regionale Rad- und Wanderwege [siehe Einleitung] stoßen aus östlicher Richtung (Wentow) am gegenüberliegenden Abzweig Seilershof ziemlich unvermittelt auf die frequentierte Bundesstraße B 96. Eine insgesamt unangenehme und sogar gefährliche Situation, insbesondere, wenn man dort als Familie mit radfahrenden Kindern ankommt oder als Radlergruppe.



Selbst wenn man vom Rad absteigt und sich direkt auf die Haltlinie (Zeichen 294) stellt, ist die Sichtweite nicht ausreichend.

Da eine Gehwegvorstreckung und ähnliche Maßnahmen aus den Stadtbereichen hier nicht umzusetzen sind, gibt es nur eine einzige Möglichkeit:



Die Sichtbeziehung in Richtung Norden (Dannenwalde) ist etwas besser, aber für eine sichere Querung ebenso unzureichend. Hinzu kommt, dass mitunter über eine längere Zeitspanne keine gleichzeitigen Fahrzeug-Lücken aus beiden Richtungen entstehen, die für eine Querung der Fahrbahn z.B. mit Kindern ausreichend ist.



Es ist keine Aufstellfläche vorhanden, von der aus der Kraftfahrzeugverkehr zu beobachten wäre. Der nahende Verkehr aus südlicher Richtung (Gransee) ist aufgrund der Kurvenlage nur durch Betreten oder Befahren der Fahrspur erkennbar und die Sichtbeziehungen der Verkehrsteilnehmer werden durch den Waldbewuchs behindert.



Der Bewuchs auf der östlichen Seite der B 96 muss soweit entfernt werden, dass Kraftfahrende Querungswillige sehen und Radfahrende und Zu-Fuß-Gehende den Verkehrsfluss aus Richtung Gransee einschätzen können.



Aus Richtung Dannenwalde bzw. Seilershof kommend, ist der Autoverkehr zwar einsichtiger, die Querung der Straße aber ein ebensolches Problem.

(8) Zweistufige Querung ermöglichen!

Was im Planungsbereich des Stadtverkehrs bereits eine Selbstverständlichkeit ist, muss auch an dieser Stelle diskutierbar sein: Querungswege müssen verkürzt und bei starkem motorisierten Verkehr sollte der Querungsweg durch Mittelinseln geteilt werden.



An dieser Stelle ist die Pfeilmarkierung mit Zeichen 297 StVO, Anlage 2 für Linksabbieger von einer Bundesstraße in eine Querstraße unverständlich, an der sich lediglich zwei Anlieger befinden. Nach dieser kurzen „Sackgasse“ folgt mit Zeichen 244.1 StVO, Anlage 2 eine „Fahrradstraße“ mit dem Zusatz „Anlieger frei“.

An dieser Stelle wäre eine Mittelinsel zur Querung der Straße in einer ausreichenden Breite vorhanden, wie sie an der B 96 auch an anderen Stellen bereits umgesetzt wurde.

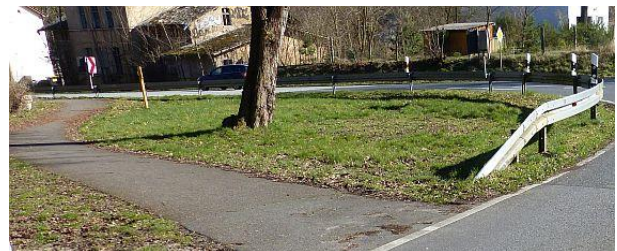
Der Haupt-Radverkehr würde dann von Dannenwalde kommend [rechts] nicht mehr auf der westlichen Seite hinter den Leitplanken erst in Richtung Seilershof und dann dort auf die Einmündung zur B 96 geführt werden [links im Bild],

...



... sondern mit einem kleineren Bogen [von links] über die Mittelinsel auf die nördliche Seite der Einmündung Richtung Wentow [rechts im Bild] geführt werden, und umgekehrt.

Notwendig wäre ein etwa 3 Meter langer neuer Radweg, der auf die Mittelinsel führt, und damit auch die Hauptlinie (Wentow-Dannenwalde) um eine Straßenquerung verkürzt. Die Fläche ist vorhanden.



Diese Maßnahme würde auch die Anlieger begünstigen, deren Kinder die Haltestelle des Schulbusses auf der gegenüberliegenden Straßenseite erreichen müssen.

(9) Dunkle Jahreszeiten berücksichtigen!

Radverkehr ist in dieser Region nicht nur Schönwetterfreizeitmobilität und so wird die Strecke auch bei schlechten Sichtverhältnissen und bei Dunkelheit benutzt. Aufgrund der fehlenden Beleuchtung ist für Radfahrende eine Kollision mit der abgesenkten Leitplanke möglich und gefährlich.



An dieser Stelle wären zwei kleine Pfeilbaken (Zeichen 605 links) bereits eine ausreichende Maßnahme.

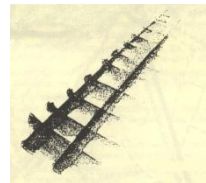
Gemeinsame Stellungnahme
des Fachverbandes Fußverkehr
Deutschland / FUSS
e.V.- Brandenburg und des
Vereines Umweltbahnhof
Dannenwalde UBD e.V.

Verfasser und Fotos:
Bernd Herzog-Schlagk

Stand: 06. Mai 2020



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



**UBD
e.V.**

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