

STADT EBERSWALDE
Der Bürgermeister



DB/Vorlage Nr. **BV/0155/2015**

Datum: 19.05.2015

zur Behandlung in Sitzung:
- öffentlich -

Einreicher/zuständige Dienststelle:
61 - Stadtentwicklungsamt

Betrifft: Umsetzungsorientiertes Radnutzungskonzept der Stadt Eberswalde

Beratungsfolge:

Ausschuss für Bau, Planung und Umwelt	09.06.2015	Vorberatung
Stadtverordnetenversammlung	25.06.2015	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt die Inhalte und Entwicklungsabsichten des umsetzungsorientierten Radnutzungskonzeptes der Stadt Eberswalde. Die Stadtverwaltung wird beauftragt, unter Berücksichtigung der im Haushalt zur Verfügung stehenden Mittel, die Inhalte und Maßnahmen umzusetzen.

Vor Umsetzung der im Radnutzungskonzept enthaltenen Maßnahmen, werden entsprechende Entwurfsplanungen dem zuständigen Fachausschuss vorgelegt.

Boginski
Bürgermeister

Anlagen

Anlage 1: Hinweise und Anregungen
(Ergebnisse der Beteiligung: Radnutzungskonzept (RNK) der Stadt Eberswalde, Behandlung der Stellungnahmen zum Entwurf des Radnutzungskonzeptes (RNK)) – auf CD

Anlage 2: Radnutzungskonzept Eberswalde – auf CD

Fin. Auswirkungen: Ja: <input checked="" type="checkbox"/> Nein: <input type="checkbox"/>					
Haus- haltsjahr	Ertrag / Aufwand bzw. Einzahlung/ Auszahlung	Produkt- gruppe	Sachkonto	Planansatz gesamt (in €)	Aktueller Ertrag bzw. Aufwand (in €)
a) Ergebnishaushalt:					
b) Finanzhaushalt: (für Investitionen Maßnahmennummer:)					
Wirtschaftlichkeitsberechnung liegt als Anlage bei: Ja: <input type="checkbox"/> nicht erforderlich: <input checked="" type="checkbox"/>					
Erläuterung: Die finanziellen Auswirkungen können im Detail noch nicht abschließend bestimmt werden. Die im Radnutzungskonzept enthaltene Kostenschätzung, dient der Verwaltung als Grundlage für die Akquise von Fördermitteln und ist projektbezogen in der zukünftigen Haushaltsplanung zu berücksichtigen.					
Abstimmung mit der Behindertenbeauftragten erforderlich: Ja: <input checked="" type="checkbox"/> Nein: <input type="checkbox"/>					
Abstimmung erfolgte: Ja: <input checked="" type="checkbox"/> Nein: <input type="checkbox"/>					
Mitzeichnung Amtsleiter/in:	Mitzeichnung Kämmerer/in:	Mitzeichnung Dezernent/in:			

Sachverhaltsdarstellung:

Ziele und Hintergrund

Topografisch eignet sich Eberswalde sehr gut zum Radfahren. Es gibt keine Steigungen, die die Attraktivität des Radfahrens deutlich mindern und die vorherrschende bandartig gewachsene Siedlungsstruktur wirkt ebenfalls unterstützend. Einzelhandel, Arbeitgeber, Wohngebiete, Freizeiteinrichtungen und touristische Highlights sind ausnahmslos innerhalb eines mit dem Fahrrad zu erreichenden Radius angesiedelt und bieten damit beste Voraussetzungen zur Fahrradnutzung im Alltags- wie im Freizeit- und Tourismusverkehr.

Im Verkehrsentwicklungsplan, sowie dem Luftreinhalte- und Lärmaktionsplan für die Stadt Eberswalde aus dem Jahr 2006 wurde festgestellt, dass ein deutlich höheres Potenzial für die Nutzung des Fahrrads besteht als Verkehrsmengen ermittelt wurden. Ursache ist das Fehlen eines durchgehenden Radverkehrsnetzes sowie eine entsprechend attraktive Radinfrastruktur. Das allgemeine Ziel des Radnutzungskonzeptes ist die Erhöhung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehrsaufkommen und gleichbedeutend damit sowohl die Förderung der alternativen Alltagsmobilität als auch die des Klimaschutzes.

Erreicht werden soll dies durch die Definition eines kategorisierten Radverkehrsnetzes und die Entwicklung von Maßnahmen innerhalb dieses Netzes. Um eine bestmögliche Umsetzung zu gewährleisten, werden alle Maßnahmen abhängig von der Netzkategorie und vom aktuellen Zustand mit Blick auf die Verkehrssicherheit, die Direktheit und den Fahrkomfort priorisiert.

Die Stadt Eberswalde verfolgte ihre Radverkehrsplanungen bisher gemäß dem Verkehrsentwicklungsplan (VEP 2008) nach dem ganzheitlichen Ansatz – das heißt, dass Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs vorrangig im Rahmen von baulichen Eingriffen (Neu-, Umbau oder Instandsetzungsarbeiten) von Straßen erfolgten.

Die Besonderheit des umsetzungsorientierten Radnutzungskonzeptes basiert in erster Linie auf dem neu entwickelten Zielnetzplan 2030 und den entsprechenden Maßnahmen, die zur Zielerreichung beitragen. Dabei wurden im Hinblick auf die Bedeutung einzelner Strecken, die Verbindungen in drei Kategorien sowie eine Zusatzkategorie unterteilt.

- Radschnellverbindung,
- Radhauptverbindung,
- Verdichtungs- und Freizeitverbindung
- sowie eine Kategorie mit besonderer Bedeutung für Freizeit- und touristischen Verkehr

Das Radverkehrsnetz wurde mit Blick auf die Attribute Verkehrssicherheit, Fahrkomfort und Direktheit untersucht und bewertet. Bei bestehenden Mängeln wurden entsprechend Maßnahmen zur Verbesserung entwickelt. Waren keine geeigneten Maßnahmen möglich, wurde alternativ das Radverkehrsnetz angepasst.

Verfahren

Seit November 2014 erarbeitet die Stadtverwaltung gemeinsam mit dem Büro Radverkehr-Konzept (RVK) ein umsetzungsorientiertes Radnutzungskonzept. Für die Abstimmungen wurde eine Steuerungsgruppe aus Mitarbeitern des Stadtentwicklungsamtes, des Tiefbauamtes und des Amtes für Wirtschaftsförderung und Tourismus, des Bauhofes sowie der unteren Verkehrsbehörde sowie der Polizei Direktion Barnim gebildet.

Neben der Auftakt- und der Abschlussveranstaltung traf sich die Steuerungsgruppe im Projektverlauf zu drei Arbeitstreffen. Darüber hinaus fand ein Abstimmungstermin mit dem Landesbetrieb Straßenwesen (27. November 2014) statt.

Die Öffentlichkeit wurde zu Beginn des Projektes bereits einbezogen und um Mitarbeit gebeten. Hierzu wurde eine webbasierte Beteiligungsplattform am 03. Juni 2014 freigeschaltet. Abgefragt wurden fehlende und verbesserungsbedürftige Verbindungen, Gefahrenstellen, Hindernisse sowie Mängel und Probleme bei der Wegweisung. Bis zum Ende der Bürgerbeteiligung am 03. August 2014 haben 182 Bürger insgesamt 382 Meldungen abgegeben. Die Meldungen wurden entsprechend bei der für die Umsetzung maßgebenden Priorisierung berücksichtigt. Durch die zahlreichen Mehrfachnennungen wurden von Bürgerseite Schwerpunkte gesetzt, die die Ausrichtung des Radnutzungskonzeptes wesentlich beeinflussten. Darüber hinaus zeigten einige Meldungen auch dort Bedarf, wo Verwaltung und Planungsbüros dies nicht erwartet haben. Die Bürgerbeteiligung hat dadurch zu einem besseren Radnutzungskonzept beigetragen.

Im Ausschuss für Bau, Planung und Umwelt am 10.03. 2015 wurde das umsetzungsorientierte Radnutzungskonzept im Entwurf vorgestellt. Unmittelbar daran fand eine zweite Bürgerbeteiligung (zum Entwurf) über den Zeitraum von einem Monat statt. Die vorgebrachten Anregungen sowie daraus resultierende Handlungsempfehlungen können der Anlage 1 entnommen werden.

Entwicklung Radverkehrsnetz und Maßnahmenentwicklung

Die Netzsystematik des Radnutzungskonzeptes Eberswalde ist an die Netzkategorien der Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) angelehnt. Die anzustrebende Qualität und Dichte des Netzes orientiert sich an den Angaben der Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA). Das Radverkehrsnetz wurde auf Grundlage der Quellen und Ziele ermittelt und mit den Mitgliedern der Steuerungsgruppe Radverkehr in einem mehrstufigen Abstimmungsverfahren festgelegt. Das so entwickelte Radverkehrsnetz dient als Zielnetz für den Radverkehr 2030. Es bildet Verbindungen ab, die langfristig sicher und komfortabel befahrbar sind.

In diesem Zusammenhang sind bei der Maßnahmenentwicklung ausschließlich Maßnahmen untersucht worden, die Bestandteile des Zielnetzes Radverkehr sind. Das Radverkehrsnetz besteht aus zwei Radschnellverbindungen, 14 Hauptverbindungen und 28 Verdichtungs- und Freizeitverbindungen. Die Schnellverbindungen stellen die direkten Verbindungen aus Finow und den Ortsteilen in das Hauptzentrum Eberswalde dar.

Die Hauptverbindungen verknüpfen die Wohnquartiere, das Hauptzentrum Eberswalde, das Nebenzentrum Finow sowie die Schulen, die Hochschule und den Bahnhof. Die Verdichtungs- und Freizeitverbindungen bieten alternative Strecken abseits der Hauptverkehrsstraßen im Schattennetz und im Bereich der nahräumlichen Erschließung. Das perspektivische Radverkehrsnetz verfügt insgesamt über eine Länge von 143 Kilometern.

Bei der Maßnahmenentwicklung wurden folgende Grundsätze zur Radverkehrsplanung berücksichtigt:

- Verkehrssicherheit: Belange der Verkehrssicherheit genießen oberste Priorität
- Direktheit: Radfahrer sollen zügig und direkt fahren können
- Fahrkomfort: Radfahren soll bei jeder Wetterlage und bei möglichst geringem Kraftaufwand und Verschleiß möglich sein
- Wahlfreie Führungsform: Radfahrer sollen wählen können, ob sie mit dem Kfz Verkehr auf der Fahrbahn oder im Seitenraum bzw. im Schattennetz über Nebenstraßen fahren wollen
- Visualisierung Radverkehrsnetz: Die Bündelung des Radverkehrs auf ausgewählten Verbindungen dient vorrangig der Verkehrssicherheit

Damit Radfahrer intuitiv den Verbindungen des Radverkehrsnetzes folgen, sollen durchgehende Radverkehrsanlagen geschaffen werden. Um diesen Ansatz ziel- und umsetzungsorientiert verwirklichen zu können, wurden die entwickelten Maßnahmen priorisiert und zu den auf den gewählten Netzkategorien basierenden Maßnahmenpaketen zugeordnet. Maßnahmen die einer Kostenschätzung von < 5.000 € unterliegen, wie bspw. verkehrsrechtliche Anordnungen, sollen flankierend und kurzfristig umgesetzt werden.

Vorplanungen:

Bestandteil des Radnutzungskonzeptes sind Vorplanungen von sechs, gemeinsam mit dem Landesbetrieb Straßenwesen und der internen Steuerungsgruppe, abgestimmten Maßnahmen. Ziel dabei ist es, komplexere (abstrakte) Maßnahmen durch intensivere Betrachtung anschaulich darzustellen. Im Hinblick auf die Machbarkeit bzw. Umsetzbarkeit konnte so bereits im Verlauf der Erarbeitung des Radnutzungskonzeptes eine Aussage diesbezüglich getroffen werden. Es handelt es sich hierbei um mögliche, komfortable Lösungen der Radverkehrsführung, d.h., es wurde geprüft, wie und wo zukünftig Räume für den Radverkehr geschaffen werden können.

Erst die weiterführende Objektplanung wird Aufschluss über die Verkehrsorganisation und Gestaltung geben. In diesem Zusammenhang werden erst verkehrsrechtliche Anordnungen möglich sein und Führungsformen (bspw. die wahlfreie Führungsform des Radverkehrs) einschlägig geprüft werden können.

Beschluss:

Mit dem Beschluss des umsetzungsorientierten Radnutzungskonzeptes durch die Stadtverordnetenversammlung wird nicht die Durchführung von Einzelmaßnahmen beschlossen. Es wird beschlossen, dass sich das Verwaltungshandeln an der priorisierten Maßnahmenliste (vgl. Anlage 10) orientiert.

Ziel ist, schnellstmöglich zusammenhängende Netze der jeweiligen Netzkategorien zu erreichen.