

Stadt Eberswalde , Radnutzungskonzept - Entwurf

Handlungsbedarf - Abkürzungsverzeichnis:

H	=	Handlungsbedarf außerhalb des RNK
K	=	Keine Änderung erforderlich
N	=	Nicht übernehmen, da andere Belange überwiegen
NB	=	nochmalige Beteiligung
S	=	Sonstiges
W	=	Weiterführende Untersuchungen/Planungen erforderlich
A	=	Anregungen/Hinweise werden übernommen

Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und Öffentlichkeit 11.03.2015 bis 11.04.2015

Bearbeitungsstand: 20.05.2015

Lfd. Nr.	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Handlungsempfehlung der Verwaltung	Handlungsbedarf
1.	Bürger 1: Anregung vom 26.03. 2015			
1.1.	Weltweit werden die Menschen absehbar vermehrt umsatteln auf das Rad. Ich denke dass es nur zeitgemäss ist, dies auf dem Asphalt mit dem raumteilenden Grenzstrich zu markieren.	Die Aussage wird zur Kenntnis genommen. Viele Maßnahmen im RNK zielen auf eine Verkehrsführung des Radverkehrs im Straßenraum ab, wodurch die Verkehrssicherheit für den Radfahrer gleichzeitig erhöht werden kann.	Kein Handlungsbedarf erforderlich, da bereits im Rahmen der Maßnahmenentwicklung entsprechend berücksichtigt.	K
1.2.	Außerdem sind manch unebene Stellen teilweise sehr riskant. Diese sollten mindestens mit auffälliger, reflektierender Farbe gekennzeichnet werden. Das ist wenig kostenaufwendig und echt nötig.	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.	Es wird geprüft, ob im Vorfeld (kurzfristig) besondere Gefahrenstellen, bspw. Bereiche des Treidelweges, durch entsprechende Markierungen oder Symboliken (Piktogrammen) gesondert hervorgehoben werden können.	W
2.	Bürger 2: Anregung vom 31.03. 2015			
2.1.	Der benutzungspflichtige Radweg (meist Hochbord) in der Eisenbahnstraße wird immer wieder gern zugeparkt. Auch Kundenstopper, Mülltonnen, Gelbe Säcke, Wahlplakate und Werbeschilder (z.B. Werbung vor Geschäften wie Papiertiger, Zirkuswerbung) ragen in das Raumprofil des Radweges hinein. Auch die Sichtverhältnisse an Kreuzungen führen zu gefährlichen Situationen, da rechtsabbiegende Kfz durch diverse Verschwenkungen des Radwegs den Radverkehr zu spät sehen bzw. gar nicht auf	Dieser Mangel wurde auch im Rahmen der Erarbeitung des Radnutzungskonzeptes festgestellt. Die Anregung des Bürgers entspricht den Maßnahmen P06 und P07 des Radnutzungskonzeptes.	Es wird geprüft ob die Maßnahmen P06 und P07, d. h. Perspektivische Maßnahmen, einer anderen Kategorie zugeordnet werden sollten.	W

Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und Öffentlichkeit 11.03.2015 bis 11.04.2015

Bearbeitungsstand: 20.05.2015

Lfd. Nr.	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Handlungsempfehlung der Verwaltung	Handlungsbedarf
	dem Schirm haben. Die Benutzungspflicht in der Eisenbahnstraße ist aufzuheben. (Gehweg mit Zusatzzeichen "Radfahrer frei" und mit einem Schild Autofahrer darauf hinzuweisen, dass Radfahrer auch die Fahrbahn benutzen können)			
2.2.	Die Stadt Eberswalde soll prüfen, ob Radangebotsstreifen (mind. 1,60 m breit) auf der Eisenbahnstraße und darüber hinaus eingerichtet werden können (teilw. vorhanden)	Die Einrichtung von Schutzstreifen (Mindestmaß 1,25 Meter bzw. Regelmaß 1,50 Meter) oder Radfahrstreifen (1,85 Meter) wurde bereits bei der Maßnahmenentwicklung berücksichtigt und geprüft.	Es muss geprüft werden ob eine mögliche verkehrsrechtliche Anordnung, d. h. die Aufhebung der Benutzungspflicht eines Radweges förderrechtliche Restriktionen widerspricht. Bisher existiert hierzu noch keine einheitliche Rechtsprechung. Für den weiterführenden Straßenabschnitt (Bereich der Heegermühler Straße) ist die Einrichtung eines Schutzstreifens (Regelmaß 1,50 Meter) in Kombination mit einem überbreiten Fahrstreifen (vgl. Maßnahme B07) angedacht.	W
2.3.	Die Bitte an das Ordnungsamt, den Radweg auf parkende Kfz zu kontrollieren und entsprechende Vergehen zu ahnden, besonders im Bereich Eisenbahnstraße 94.	Das Ordnungsamt wird darüber informiert und gebeten den ruhenden Verkehr (insbesondere das verkehrswidrige Abstellen von Fahrzeugen auf Radwegen) stärker zu kontrollieren und entsprechend zu ahnden.	Das Ordnungsamt wird durch das Stadtentwicklungsamt im Hinblick auf zukünftig verstärkte Kontrollen informiert.	H

Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und Öffentlichkeit 11.03.2015 bis 11.04.2015

Bearbeitungsstand: 20.05.2015

Lfd. Nr.	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Handlungsempfehlung der Verwaltung	Handlungsbedarf
2.4.	Mehr dezentrale Radbügel im gesamten Stadtbereich wären toll. Vereinzelt ist das schon prima.	Der Evaluierungsbericht zu den Stellplatzsammelanlagen im Stadtgebiet (vgl. Kapitel 6 bzw. Anlage 12) bekräftigt die Anregung mehr dezentrale Abstellmöglichkeiten für Radfahrer zu schaffen.	Für eine verbesserte Verknüpfung mit dem üÖPNV und dem Radverkehr, wird im Hinblick auf Radabstellanlagen im Stadtgebiet, verstärkt der Aspekt dezentraler Radabstellmöglichkeit berücksichtigt werden.	W
3. Bürger 3: Anregung vom 06.04. 2015 – Maßnahme B07				
3.1.	Die Einrichtung eines Fahrradschutzstreifens auf der jetzigen doppelspurigen Trasse für den Kfz- Verkehr erscheint problematisch: die 2streifige Fahrbahn wäre bei Anlage eines 1,25m Schutzstreifens stellenweise nur noch 5m breit, was angesichts einer Verkehrsbelastung von 24.000 Kfz pro Tag bei hohen Spitzenwerten als zu gering erscheint, um die Sicherheit der Radfahrer zu gewährleisten.	Die Anlage eines Schutzstreifens ist für den besagten Bereich der B167 (Boldtstraße – Kupferhammerweg) in einer Breite von 1,25 Meter (Mindestmaß) bis 1,50 Meter (Regelmaß) vorgesehen. Zudem wurde darauf geachtet, dass die verbleibende Straßenraumbreite von mindestens 5,15 Metern (4,50 Meter entspricht einem überbreiten Fahrstreifen - vgl. Kapitel 8 bzw. Anlage 13 – Vorplanung 03), was Pkws ein zweistreifiges Fahren grundsätzlich ermöglicht, vorhanden bleibt. Verkehrsbelastung von ca. 24.000 Fahrzeugen am Tag, bezieht sich hierbei auf den Gesamtquerschnitt. Richtungsbezogen ist demzufolge eine Verkehrsbelastung für diesen Abschnitt von ca. 12.000 bis 14.000 Fahrzeugen (gemäß VEP 2006) anzusetzen.	Kein Handlungsbedarf erforderlich, da bereits im Rahmen der Maßnahmenentwicklung entsprechend berücksichtigt.	K

Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und Öffentlichkeit 11.03.2015 bis 11.04.2015

Bearbeitungsstand: 20.05.2015

Lfd. Nr.	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Handlungsempfehlung der Verwaltung	Handlungsbedarf
		Gemäß der Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) wird diese Verkehrsstärke dem Belastungsbereich II (vgl. ERA 2010 - Tabelle 8) zugeordnet, was der Verkehrsführung des Maßnahmenvorschlages B07 entspricht.		
3.2	Die in der Planung zusätzlich erlaubte Nutzung des Bürgersteiges erscheint sinnvoll jedoch nur, wenn: <ul style="list-style-type: none"> • der Bodenbelag auf der gesamten (Teil-)strecke einheitlich erneuert wird • erhebliche bauliche Hindernisse wie Engstellen, fehlerhafte Bordsteinabsenkungen und auf der Fahrbahn stehende Masten beseitigt oder umfahrbar werden • gefährliche Beeinträchtigungen durch Kfz durch Abbiegen bzw. Einfahrten auf Haltebuchten (Busse) vermieden werden Die Bürgersteige sind jetzt schon auf fast dem gesamten Abschnitt sehr mangelhaft.	Die Kombination eines Schutzstreifens mit einem vorhandenen Radweg ohne Benutzungspflicht (Gehweg – Radfahrer frei) bietet insbesondere auch dem „unsicheren“ Radfahrer die Möglichkeit sich qualitativ im Verkehrsnetz fortzubewegen. In diesem Zusammenhang müssen und sollen Gefahrenstellen im Gehwegbereich beseitigt werden.	Gefahrenstellen müssen im Gehwegbereich, spätestens mit Realisierung der Maßnahme, beseitigt werden.	W
3.3.	Vielmehr sollte es eine Mischnutzung mit Schutzstreifen und Nutzung des Bürgersteiges geben. Das Budget iHv 5.000,- ist bei weitem zu niedrig angesetzt um den Bedarf nach durchgehender Streckenerneuerung und consequentem Abbau von Hindernissen gerecht zu werden.	Wie die Vorplanung 03 (vgl. Anlage 13) verdeutlicht, wird als Lösung bereits die Anlage eines Schutzstreifens (1,25 bis 1,5 Meter) in Kombination mit einem überbreiten Fahrstreifen 5,15 Meter sowie der Freigabe des Seitenraumes für den Radfahrer (Gehweg - Radfahrer frei) vorgesehen.	In der weiterführenden Planung (Entwurfsplanung) werden die Kosten detailliert bestimmt werden können. Des Weiteren handelt es sich hierbei um eine Maßnahme an einer Bundesstraße, wodurch die Baulast Bund bzw. beim Landesbetrieb Straßenwesen liegt und maximal mit einer Kos-	W

Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und Öffentlichkeit 11.03.2015 bis 11.04.2015

Bearbeitungsstand: 20.05.2015

Lfd. Nr.	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Handlungsempfehlung der Verwaltung	Handlungsbedarf
		Die Kostenschätzung beläuft sich auf 15.000 € (vgl. Maßnahmenblatt B07 bzw. Anlage 10). Hierbei sind insbesondere Markierungsarbeiten, Bordabsenkungen und Beseitigung von Gefahrenstellen vorgesehen.	tenteilung zu rechnen ist.	
3.4.	<p>Vorgeschlagene Maßnahmen im Einzelnen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rückbau des Grünmittelstreifens zur Verbreiterung der Fahrtrasse, damit ein ausreichend breiter Fahrradstreifen nicht zur Behinderung des doppelspurigen KfZ Verkehrs führt <ul style="list-style-type: none"> • Fahrradstreifen mit „Rubbelstreifen“ zur Fahrbahn abgrenzen 	<p>Es ist davon auszugehen, dass Medienleitungen im erheblichen Maße im Grünstreifen verlaufen, wodurch eine Verringerung des Grünstreifens nur bedingt möglich ist und im weiteren Planungsverlauf geprüft werden muss. Auch ohne baulichen Eingriff kann gemäß Vorplanung eine Fahrbahnbreite von 5,15 Metern (überbreiter Fahrstreifen) erreicht werden, wodurch bereits ein Nebeneinanderfahren von Pkws gewährleistet werden kann.</p> <p>Ein Aufbringen sogenannter Rumpelstreifen ist nach bisherigem Kenntnisstand und der Richtlinien für Markierungen von Straßen (RMS) zur Abgrenzung von Fahrbahn und Schutzstreifen verkehrrechtlich nicht möglich.</p>	<p>Kein Handlungsbedarf erforderlich, da bereits im Rahmen der Maßnahmenentwicklung entsprechend berücksichtigt.</p> <p>Aus verkehrsrechtlicher Sicht nicht umsetzbar.</p>	<p style="text-align: center;">K</p> <p style="text-align: center;">K</p>

Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und Öffentlichkeit 11.03.2015 bis 11.04.2015

Bearbeitungsstand: 20.05.2015

Lfd. Nr.	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Handlungsempfehlung der Verwaltung	Handlungsbedarf
	<ul style="list-style-type: none"> • Optische und bauliche Sicherung der Abbiegestellen und Buseinfahrten • eindeutige Ampelzeichen für Radfahrer! 	<p>Mit der Einrichtung von Schutzstreifen und der damit verbundenen Radverkehrsführung im Straßenraum, wird die Verkehrssicherheit für den Radfahrer aufgrund des neu vorhandenen Sichtkontaktes erhöht.</p> <p>Eine Anpassung der LSA-Steuerung muss mit der Maßnahmenumsetzung erfolgen. Ob dabei eine gesonderte LSA Steuerung für den Radfahrer integriert bzw. neu geschaffen wird oder die bestehende (insbesondere für den Durchgangsverkehr) angepasst wird, obliegt in erster Linie dem Straßenbaulastträger.</p>	<p>Kein Handlungsbedarf erforderlich, da bereits im Rahmen der Maßnahmenentwicklung entsprechend berücksichtigt.</p> <p>Anpassung der LSA Steuerung muss in Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßenwesen im Rahmen der Maßnahmenumsetzung erfolgen.</p>	<p style="text-align: center;">K</p> <p style="text-align: center;">H</p>

Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und Öffentlichkeit 11.03.2015 bis 11.04.2015

Bearbeitungsstand: 20.05.2015

Lfd. Nr.	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Handlungsempfehlung der Verwaltung	Handlungsbedarf
4.	Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD), Landesverband Brandenburg, Haus der Natur, Lindenstraße 34, 14467 Potsdam Anregungen vom 08.04. 2015			
4.1.	<p>Der vorliegende Entwurf des RNK EW bildet eine gute Planungsgrundlage für die Radverkehrsförderung. Trotz der begrenzten öffentlichen Finanzmittel ist mit einem koordinierten und zielgerichteten Mitteleinsatz eine weitaus größere Effizienz möglich. Darüber hinaus bedarf es einer Prioritätensetzung bei der Verwendung der vorhandenen Mittel. Der veröffentlichte Entwurf des RNK EW stellt aus unserer Sicht eine sehr gelungene und in jeglicher Hinsicht unterstützenswerte Konzeption dar.</p> <p>Dies gilt sowohl hinsichtlich des Zielnetzes 2030, der zahlreichen und fundiert ausgearbeiteten Maßnahmen zu dessen Umsetzung als auch der enthaltenen Betrachtung der Radabstellanlagen. Im Folgenden wollen wir dennoch einige Ergänzungen vorschlagen und die Bedeutung bestimmter Konzeptbestandteile hervorheben.</p>	<p>Der Planungsraum umfasst die gesamte Gemarkung der Stadt Eberswalde. Betrachtet werden dabei die Verbindungen zwischen und innerhalb der einzelnen Stadtteile, ebenso wie die Vernetzung mit der Kernstadt. Im Hinblick auf die Erreichbarkeit wurden hierbei wichtige Quellen und Ziele definiert. Da ein wichtiger, überregionaler Radwanderweg (Oder-Havel-Radweg) zu Teilen im Stadtgebiet (als Treidelweg) verläuft, ist ein Blick auf das unmittelbar angrenzende Umland unabdingbar. Somit werden die Übergangsbereiche zu den Nachbarkommunen dort in die Planung einbezogen, wo Radverbindungen weiterführen. Die Übergabepunkte und der weitere Verlauf werden bei Bedarf mit Nachbarkommunen abgestimmt.</p> <p>Die verbesserte Anbindung des Umlandes für Pendler und Touristen ist wichtiger Planungsgrundsatz gewesen. Einige Maßnahmen resultieren daraus.</p>	<p>Zuordnung der Netzkategorien in Bezug auf die Anbindung der Nachbarkommunen wird geprüft und ggf. angepasst.</p> <p>Anbindung die während der Bürgerbeteiligung genannt wurden, wurden insbesondere bei der Bewertung der Maßnahmen gesondert bzw. explizit berücksichtigt. Die Wahl der Strecken- und Netzkategorien bzw. die entsprechende Zuordnung oder Auswahl einzelner Verbindungen erfolgte in Anlehnung an die Netzkategorien der Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN).</p>	W/H

Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und Öffentlichkeit 11.03.2015 bis 11.04.2015

Bearbeitungsstand: 20.05.2015

Lfd. Nr.	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Handlungsempfehlung der Verwaltung	Handlungsbedarf
	<p>Wünschenswert ist die Einbindung von Ortschaften außerhalb des Gemeindegebiets durch Radhauptverbindungen. Dies gilt insbesondere für Lichterfelde, da die Nähe zu Eberswalde mit der Clara-Zetkin-Siedlung vergleichbar ist und damit ein ähnlich hohes Radfahrpotential besteht. Darüber hinaus wurde eine Anbindung in der Bürgerbeteiligung mehrfach vorgeschlagen.</p> <p>Auch in Richtung Britz wurde eine verbesserte Anbindung über die L237 (VV 02) oder als (wohl schwerlich realisierbarer) Bahnparallelweg vorgeschlagen. Dem könnte auch durch eine Einstufung des Abschnitts VV 02 als Hauptverbindung Rechnung getragen werden.</p>	<p>Die anzustrebende Qualität und Dichte des Netzes orientiert sich an den Angaben der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Demzufolge sollen 90 Prozent der Einwohner maximal 200 Meter von einer Hauptverbindung entfernt liegen.</p>	<p>Auf Basis und insbesondere unter Einhaltung der Bestimmungen zur Netzsystematik (RIN und ERA) ist eine „Neueinstufung“ der Radwegeverbindung nicht umsetzbar.</p>	
4.2.	<p>Mit einer Verlängerung der Radhauptverbindung (HV 04/04a) über die Trampe Chaussee/B 168 bis zur Einmündung Wiedemannstraße würde das Behördenzentrum beidseitig erschlossen und die direkte Verbindung in die Kernstadt in der Planung hochgestuft. Die Maßnahme B11 in Richtung Trampe würde somit kürzer ausfallen können.</p>	<p>In Abstimmung mit dem Baulastträger (Landesbetrieb Straßenwesen) existieren bereits Planungsabsichten eine Radwegeverbindung von Trampe nach Eberswalde (straßenbegleitend, außerorts) herzustellen. Die Maßnahme B11 stellt somit die Planungsabsichten des Baulastträgers dar. Um einen kontinuierlichen Anschluss der Radwegeverbindung weiter gewährleisten zu können, wurde die Maßnahme B10 entsprechend an die Maßnahme B11 angelehnt.</p>	<p>Kein Handlungsbedarf erforderlich, da bereits im Rahmen der Maßnahmenentwicklung entsprechend berücksichtigt.</p>	K

Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und Öffentlichkeit 11.03.2015 bis 11.04.2015

Bearbeitungsstand: 20.05.2015

Lfd. Nr.	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Handlungsempfehlung der Verwaltung	Handlungsbedarf
4.3.	<p>Dabei ist die Anlage von ausreichend dimensionierten Schutzstreifen ein wesentlicher Bestandteil.</p> <p>Die Vorteile liegen dabei vor allem in der Sichtbarkeit der Radfahrer im Straßenverkehr, was unmittelbar zur Verkehrssicherheit beiträgt und die Akzeptanz als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer fördert. Zusätzlich sind die Kosten im Vergleich zu baulichen Radanlagen deutlich geringer. Auch dienen die Streifen als eine städtische Positionierung Pro Radverkehr. In diesem Zusammenhang begrüßen wir ausdrücklich die Einführung von überbreiten Fahrstreifen, um Platz für die Schutzstreifen zu gewinnen.</p>	wird zur Kenntnis genommen	Kein Handlungsbedarf erforderlich	K
4.4.	<p>Mit Rücksicht auf die bestehenden Vorbehalte gegenüber den Radfahrstreifen ist eine Freigabe der Fußwege für Radfahrer, wie im RNK EW empfohlen, eine sinnvolle Maßnahme. Durch die eintretende Verteilung werden Konflikte von Fußgängern und schnellen Radfahrern vermieden und gleichzeitig für langsamere und unsichere Radfahrer keine Hürden für die Radnutzung geschaffen.</p> <p>Auch die Anlage von aufgeweiteten Aufstellstreifen dienen nicht nur der Verkehrssicherheit und einer Klärung von Kreuzungssituationen, sondern sind wie-</p>	Wird zur Kenntnis genommen und im Radnutzungskonzept (Maßnahmenrealisierung) entsprechend berücksichtigt.	Bei der Maßnahmenumsetzung werden die Kriterien berücksichtigt.	K

Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und Öffentlichkeit 11.03.2015 bis 11.04.2015

Bearbeitungsstand: 20.05.2015

Lfd. Nr.	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Handlungsempfehlung der Verwaltung	Handlungsbedarf
	<p>derum eine deutlich sichtbare Förderung des Radverkehrs. Bei den aufzubringenden Fahrbahnmarkierungen ist ein besonderes Augenmerk auf die Qualität und Dauerhaftigkeit zu legen. Wie im RNK EW angemerkt, sind viele markierte Bereiche (auch schon kurz nach der Aufbringung, z.B. Kreuzungsbereich Eisenbahnstraße / Friedrich-Ebert-Straße) kaum noch zu erkennen. Die Warnfunktion geht somit weitgehend verloren.</p>			
4.5	<p>Damit das Fahrrad eine wirkliche Alternative für die tägliche Mobilität sein kann, muss die ganzjährige Benutzung gewährleistet sein. Daher ist unbedingt ein Winterdienst, als auch eine regelmäßige Reinigung (insbesondere im Herbst aufgrund der Rutschgefahr durch herabfallendes Laub) zu gewährleisten. Dabei kann die Abstufung der Netzkategorien für die Bestimmung von Intensität und Häufigkeit herangezogen werden. Den weiteren aufgeführten Maßnahmen im Kapitel 3.9 stimmen wir ausdrücklich zu.</p>	<p>Die Räumung der Radwege von Schnee und Eis, spielt bei der attraktiven und qualitativen Radverkehrsförderung eine wichtige Rolle. Hierbei muss geprüft werden, inwieweit und insbesondere auf welchen Streckenverbindungen (Netzkategorien) ein zukünftiger Winterdienst erfolgen muss, aber auch finanzierbar ist.</p>	<p>Gemäß den festgelegten Netzkategorien wird geprüft, welchen Streckenverbindungen zukünftig besondere Aufmerksamkeit bei der Räumung von Eis und Schnee bedürfen. Hierbei werden neben den Netzkategorien auch die Anforderungen und vorrangigen Nutzergruppen (bspw. Schüler, Pendler) berücksichtigt. Da insbesondere Radschnellverbindungen entlang von Bundes- bzw. Landesstraßen verlaufen, bedarf dies einer engen Abstimmung mit dem Baulastträger.</p>	H

Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und Öffentlichkeit 11.03.2015 bis 11.04.2015

Bearbeitungsstand: 20.05.2015

Lfd. Nr.	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Handlungsempfehlung der Verwaltung	Handlungsbedarf
4.6	<p>Der Prozess der Aufstellung des RNK EW selbst ist aus unserer Sicht äußerst partizipativ erfolgt und somit überaus vorbildlich. Im Interesse einer möglichst konfliktarmen Umsetzung des RNK EW ist gerade bei der Anlage von Schutz- und Aufstellstreifen eine frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit sicherzustellen. Andernfalls könnte die Akzeptanz für die Maßnahmen verloren gehen, was mittelbar auch zu einem Konfliktverhältnis Radfahrer – Autofahrer führen kann. Ein gutes Beispiel für die Vermittlung derartiger Maßnahmen bildet ein Faltblatt der Stadt Oranienburg. Auch kann auf den Vorteil verwiesen werden, dass mehr Radfahrer zu weniger MIV führen und im Ergebnis für dringend auf die Kfz-Nutzung Angewiesene weniger Verkehrsbeeinträchtigungen bestehen. Eine weitere Möglichkeit zur Förderung des Radverkehrs ist die gezielte Ansprache von Neubürgern. Informationen zu Radverkehrsverbindungen und der Radverkehrsförderung der Stadt können der Mappe für Neubürger beigelegt werden. Ein Vorteil ist dabei, dass mit einem Umzug häufig auch alte Gewohnheiten überdacht werden und so bei einem guten Angebot der Umstieg vom Pkw auf</p>	<p>Die Inhalte und Hinweise werden zur Kenntnis genommen und bei der Umsetzung der Maßnahmen berücksichtigt.</p>	<p>Um eine zielgerechte Umsetzung der Maßnahmen gewährleisten zu können werden neben einer Broschüre auch entsprechende Faltblätter bzw. Flyer erarbeitet. Diese sollen insbesondere der „Aufklärung“ und Akzeptanzförderung bestimmter Maßnahmen, wie Schutzstreifen oder Radfahrstreifen oder der Aufhebung zuvor existierender Benutzungspflicht von Radwegen, dienen. Dabei soll auf bereits existierende Beispiele (Oranienburg oder Potsdam) zurückgegriffen werden.</p>	<p>W/H</p>

Hinweise und Anregungen:

Radnutzungskonzept (RNK) der Stadt Eberswalde
Behandlung der Stellungnahmen zum Entwurf des Radnutzungskonzeptes (RNK)

Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und Öffentlichkeit 11.03.2015 bis 11.04.2015

Bearbeitungsstand: 20.05.2015

Lfd. Nr.	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Handlungsempfehlung der Verwaltung	Handlungsbedarf
	das Fahrrad leichter fällt. In Kooperation mit der Landeshauptstadt Potsdam ist eine vergleichbare Broschüre zu den verschiedenen Möglichkeiten der Mobilität in der Stadt entstanden und wird seither bei der Anmeldung beim Bürgerservice verteilt.			
4.7.	In Übereinstimmung mit dem RNK EW (Kapitel 7) ist aus unserer Sicht ein Fahrradverleihsystem in Eigenregie nicht zielführend. Möglichkeit bieten sich aber für Kooperation mit lokalen Fahrradverleihen, kommerziellen überregionalen Anbietern oder etwa der GLG, deren Projekt GLG – Bikes für Pendler, zumindest am Klinikum und am Hauptbahnhof bereits besteht und offensichtlich Erfahrungen mit solchen Systemen bestehen. Wenn in anderen Städten vergleichbarer Größe noch kein öffentlicher Fahrradverleih besteht, könnte Eberswalde möglicherweise Mittel für ein Musterprojekt einwerben. Erfahrungen mit Leihsystemen im ländlichen Raum gibt es etwa auf der Insel Usedom und dem angrenzenden Festland.	Hinweise und Anregungen werden zur Kenntnis genommen und mögliche Kooperationsmöglichkeiten erörtert.	Kooperationsmöglichkeiten mit lokalen Fahrradverleihern oder Fahrradgeschäften, aber auch der GLG, insbesondere auch im Hinblick auf Elektromobilität (E-Bikes) werden geprüft. Hierbei werden auch bereits existierende Konzeptionen und Modelle einbezogen bzw. berücksichtigt.	H

Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und Öffentlichkeit 11.03.2015 bis 11.04.2015

Bearbeitungsstand: 20.05.2015

Lfd. Nr.	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Handlungsempfehlung der Verwaltung	Handlungsbedarf
4.8.	<p>Zu den einzelnen geplanten Maßnahmen ist aus unser Sicht Folgendes zu ergänzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Neben der durchgehenden Asphaltierung des Treidelweges bei einer Mindestbreite von 2,5 m können als Sofortmaßnahme zur Vermeidung von Zusammenstößen an schwereinsichtigen Engstellen (konkret: Eisenbahnbrücke gegenüber WSA, alte Eisenbahnbrücke zum Kraftwerk Heegermühle, alte Eisenbahnbrücke an der Straße Am Finowkanal) Warnhinweise und/oder (soweit damit eine hinreichende Nutzungssicherheit gegeben ist) Verkehrsspiegel angebracht werden. • Insbesondere im Verlauf der Eisenbahnstraße ist eine Abstimmung der Ampelzeiten nötig, um eine nicht nur den Pkw-Verkehr berücksichtigende Grüne Welle zu ermöglichen. Derzeit ist die Situation für Radfahrer unbefriedigend. Eine weitreichende Überprüfung der Lichtsignalanlagen ist sinnvoll. In diesem Rahmen ist auch die Einsehbarkeit für die Radfahrer zu optimieren. Bei Neuerichtungen ist es empfehlenswert, die Radfahrerampeln auf Augenhöhe anzubringen. 	<p>Hinweise/Anregungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Gemäß dem Zielnetz 2030 ist die Streckenverbindung der B167 als Rad-schnellverbindung ausgewiesen. Damit soll ein durchgängiges und zügiges Rad-fahren zukünftig auch angestrebt werden. In diesem Zusammenhang ist mit Realisierung der einzelnen Maßnahmen auch eine Koordinierung der LSA-Steuerung, die insbesondere den Rad-verkehr berücksichtigt, notwendig. Dies bedarf jedoch tiefgreifender Untersu-chung und Abstimmung mit dem Baulast-</p>	<p>Die Anbringung von Verkehrsspiegeln bzw. die Markierung schwereinsichti-ger Engstellen wird geprüft.</p> <p>Anpassung der LSA-Steuerung wird in Abstimmung mit dem Baulastträger überprüft und angepasst.</p>	<p>W</p> <p>H</p>

Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und Öffentlichkeit 11.03.2015 bis 11.04.2015

Bearbeitungsstand: 20.05.2015

Lfd. Nr.	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Handlungsempfehlung der Verwaltung	Handlungsbedarf
	<p>bringen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Für die Maßnahmen L02 Altenhofer Straße, L10 Britzer Straße, L15 Spechtshausen über L200, B11 Tramper Chaussee, B17 Tornow – Hohenfinow über B167 ist jeweils die Errichtung baulicher Radwege geplant. Das derzeit in der Evaluierung befindliche Modellversuch zur Abmarkierung von Schutzstreifen außerorts könnte, wenn dessen Ergebnisse positiv ausfallen, eine Alternative zur Errichtung eines separaten Radweges darstellen. Dabei ist das jeweilige Kfz-Verkehrsaufkommen zu berücksichtigen, da stark befahrene Strecken dafür nicht in Frage kommen. • Hinsichtlich des Berichts zum Fahrradparken ist methodisch einzuwenden, dass im Juli z.T. bereits Schulferien waren und an der Hochschule die vorlesungsfreie Zeit begonnen hatte. Daher sind die Zahlen aus unserer Sicht nicht belastbar. Dennoch ist aus eigener 	<p>träger. Es ist aber nicht davon auszugehen, dass die Berücksichtigung des Radverkehrs an den LSA gesteuerten Knotenpunkten zu einer Einschränkung der Leistungsfähigkeit der entsprechenden Knotenpunkte führen wird.</p> <p>Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen. Da bisher noch keine abschließenden Ergebnisse des Modellversuches „Abmarkierung von Schutzstreifen außerorts“ vorliegen, wird an den entsprechenden Maßnahmen festgehalten. Des Weiteren beziehen sich die Modellstrecken auf Straßenabschnitte, welche eine geringe Verkehrsstärke aufweisen. Es bleibt daher abzuwarten, inwieweit aus den Ergebnissen des Modellversuches entsprechende Expertisen auch für Streckenabschnitte mit höherer Verkehrsbelastung anwendbar sind.</p> <p>Hinweise und Anregungen werden zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Kein weiterer Handlungsbedarf erforderlich.</p> <p>Kein weiterer Handlungsbedarf erforderlich.</p>	<p>K</p> <p>K</p>

Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und Öffentlichkeit 11.03.2015 bis 11.04.2015

Bearbeitungsstand: 20.05.2015

Lfd. Nr.	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Handlungsempfehlung der Verwaltung	Handlungsbedarf
	<p>Anschauung der Betrachtung zuzustimmen, dass die Abstellanlagen am Stadtcampus ausreichend sind, wenngleich die Nutzungszahlen im Vorlesungszeitraum wohl höher zu veranschlagen sind.</p> <ul style="list-style-type: none"> Die in der Betrachtung zum Fahrradparken, Kapitel 2.10 vorgeschlagene Aufnahme von Anforderungen für und an Fahrradabstellanlagen in die geltende Stellplatzsatzung ist aus unserer Sicht ein sehr geeignetes Instrument zur Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs. Dies gilt insbesondere, wenn gleichsam die Bauherren bei der nötigen Pkw-Stellplatzzahl entlastet werden. 	<p>Anregung und Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Aktuell ist die Aufhebung der existierenden Stellplatzsatzung in Vorbereitung und eine Integrierung der Fahrradstellplätze nicht möglich. Es bleibt zu prüfen, ob andere Instrumente genutzt werden können.</p>	Kein weiterer Handlungsbedarf erforderlich	K
4.9.	<p>Der Entwurf des RNK EW ist methodisch und inhaltlich sehr gelungen. Der Stadt Eberswalde steht damit ein fundiertes und stimmiges Planungswerkzeug zur Verfügung, dessen Umsetzung zu einer signifikanten Steigerung des Radverkehrsanteils beitragen wird. Aus unserer Sicht ist das RNK EW uneingeschränkt zur Annahme und Umsetzung zu empfehlen. Darüber hinaus ist die Umsetzung des Konzepts die Messlatte, die letztlich die Bereitschaft zur Radverkehrsförderung deutlich macht. Zum einen bietet das Konzept viele An-</p>	<p>Hinweise und Anregungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Für die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen, ist eine Finanzielle Grundlage unabdingbar. Die in Anlage 10 angefügte Zusammenstellung der einzelnen Maßnahmen (Maßnahmenpakete) soll hierbei als Grundlage dienen.</p>	Für die Umsetzung der Maßnahmen sind gemäß Priorisierung jährlich finanzielle Mittel in den Haushalt einzustellen.	H

Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und Öffentlichkeit 11.03.2015 bis 11.04.2015

Bearbeitungsstand: 20.05.2015

Lfd. Nr.	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Handlungsempfehlung der Verwaltung	Handlungsbedarf
	satzpunkte für „Sofort-Maßnahmen“, die ohne großen Aufwand an vielen Stellen Verbesserungen schaffen. Weiterhin ist der vorgesehene jährliche Mitteleinsatz (Kapitel 10) ausdrücklich zu begrüßen. Eine entsprechende jährliche Ausstattung im städtischen Haushalt ermöglicht Planungssicherheit und eine zielgerichtete Umsetzung des RNK EW.			
5.	Polizeidirektion Ost, Werner-von-Siemens-Str. 8, 16321 Bernau bei Berlin Stellungnahme vom 10. April 2015			
5.1.	Das Radnutzungskonzept der Stadt Eberswalde ist in seiner Gesamtheit eine vielschichtige Absichtserklärung zur Förderung des Radverkehrs, es ersetzt nicht die erforderliche Anhörung für Anordnungen der Verkehrsbehörde.	Die Förderung des Radverkehrs ist für die Stadt Eberswalde sehr wichtig. Auch wenn die untere Verkehrsbehörde sowie die Polizei bei der Erarbeitung der Maßnahmen bzw. entsprechender Abstimmungsterminen involviert waren, bedarf die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen einer verkehrsrechtlichen Anordnung.	Kein weiterer Handlungsbedarf notwendig. Vor einer Umsetzung einzelner Maßnahmen ist eine verkehrsrechtliche Anordnung notwendig.	K
5.2.	Aus polizeilicher Sicht ist die Priorität der Verkehrssicherheit angemessen gegenüber Komfort und Bequemlichkeit. Dem Grundsatz der "Wahlfreien Führungsform" muss ich widersprechen, dies wird ja zum Teil schon praktiziert und führt deshalb zu Verkehrsunfällen.	Anregungen und Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Eine Wahlfreie Führungsform kommt dort zum Einsatz, wo es sowohl die Verkehrsstärke als auch die Breite des Seitenraums zulassen (z. B. Schutzstreifen und Gehweg Radfahrer frei). Die wahlfreie Führung ermöglicht es sowohl den schnellen als auch den sicherheitsbedürftigen Radfahrern eine ihren Nutzerbedürfnissen ent-	Kein weiterer Handlungsbedarf erforderlich, da einzelne Maßnahmen vor der Realisierung einer verkehrsrechtlichen Anordnung bedürfen und damit die Polizei sowie Baulastträger explizit angehört wird.	K

Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und Öffentlichkeit 11.03.2015 bis 11.04.2015

Bearbeitungsstand: 20.05.2015

Lfd. Nr.	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Handlungsempfehlung der Verwaltung	Handlungsbedarf
	Deshalb sollten auch, wenn es die Verkehrssicherheit erfordert und der Verkehrsraum es zulässt, benutzungspflichtige Radwege angeordnet werden.	sprechende Führungsform zu wählen. Wenn die vorherrschende Verkehrssituation ein Mitführen des Radfahrers im Straßenraum nicht ermöglicht und der notwendige Seitenraum vorhanden ist, wird weiterhin ein Radverkehrsführung in Bezug auf benutzungspflichtige Radwege angestrebt.		
5.3.	Radwege sollten auch befahrbar sein, d.h. Reinigung und Pflege müssen schon jetzt einer größeren, Bedeutung zukommen. Bewuchs, angeschwemmter Sand und Dreck auf bestehenden Geh- und Radwegen macht das Radfahren nicht attraktiver!	Die Räumung der Radwege von Schnee und Eis, spielt bei der attraktiven und qualitativen Radverkehrsförderung eine wichtige Rolle. Hierbei muss geprüft werden, inwieweit und insbesondere auf welchen Streckenverbindungen (Netzkategorien) ein zukünftiger Winterdienst erfolgen muss, aber auch finanzierbar ist.	Gemäß den festgelegten Netzkategorien wird geprüft, welchen Streckenverbindungen zukünftig besondere Aufmerksamkeit bei der Räumung von Eis und Schnee bedürfen. Hierbei werden neben den Netzkategorien auch die Anforderungen und vorrangigen Nutzergruppen (bspw. Schüler, Pendler) berücksichtigt. Da insbesondere Radschnellverbindungen entlang von Bundes- bzw. Landesstraßen verlaufen, bedarf dies einer engen Abstimmung mit dem Baulastträger.	H
5.4.	Auf die Einhaltung bestehender Gesetze und Richtlinien wurde hingewiesen, da hier ein langfristiges Konzept vorliegt müssen ggf. Veränderungen Beachtung finden.	Hinweise und Anregungen werden zur Kenntnis genommen.	Kein weiterer Handlungsbedarf.	K

Hinweise und Anregungen:

Radnutzungskonzept (RNK) der Stadt Eberswalde
 Behandlung der Stellungnahmen zum Entwurf des Radnutzungskonzeptes (RNK)

Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und Öffentlichkeit 11.03.2015 bis 11.04.2015

Bearbeitungsstand: 20.05.2015

Lfd. Nr.	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Handlungsempfehlung der Verwaltung	Handlungsbedarf
6.0	Untere Verkehrsbehörde, Breite Straße 40, 16225 Eberswalde			
6.1.	Mit dem vorgelegten Entwurf zum Radnutzungskonzept wird die Absicht zur Förderung des Radverkehrs in der Stadt deutlich. Aus Sicht der unteren Verkehrsbehörde bilden die Inhalte bzw. Maßnahmen des Konzeptes einen wesentlichen Beitrag zur Förderung des Radverkehrs und stellen eine gute Basis für nachfolgende, detaillierte Planungen dar. Hierbei müssen die Belange aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigt und Gefahrenpotenziale minimiert werden.	Hinweise und Anregungen werden zur Kenntnis genommen.		K
6.2	Wenn die einzelnen Maßnahmen umgesetzt werden, müssen vorab die konkreten Unterlagen(Lagepläne mit Bemaßung) eingereicht werden. Im Rahmen der Anhörung wird im Einzelfall unter Einbeziehung der Polizei, dem Baulastträger, der unteren Verkehrsbehörde und bei Bedarf auch anderer Behörden und Betroffenen(z.B. Busgesellschaft) die Maßnahme geprüft (auf Einhaltung der geltenden StVO und Verwaltungsvorschrift). Bei positivem Ergebnis wird eine Anordnung der Maßnahmen in Aussicht gestellt.	Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Um die Maßnahmen des Radnutzungskonzeptes zukünftig realisieren zu können, wird eine sich anschließende Objektplanung erfolgen. Diese bildet wiederum die Basis, insbesondere aufbauend auf den Vorplanungen, eine ideale Führungsform für den Radverkehr zu wählen und eine verkehrsrechtliche Anordnung anzustreben.		W

Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und Öffentlichkeit 11.03.2015 bis 11.04.2015

Bearbeitungsstand: 20.05.2015

Lfd. Nr.	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Handlungsempfehlung der Verwaltung	Handlungsbedarf
7.	Landesbetrieb Straßenwesen, Dezernat Planung Ost, Dienststätte Eberswalde, Tramper Chaussee 3, Haus 8 Stellungnahme vom 29.04.2015			
7.1.	Ich gehe davon aus, dass die 6 Maßnahmen, für die die Vorplanung in Anlage 13 beigefügt wurde, für die Stadt Eberswalde von Bedeutung sind. Die Maßnahmen B10 und B12 aus der Vorplanung finden sich jedoch nicht in der Prioritätenliste in Anlage 10 wieder.	In Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßenwesen (26. November 2014) wurden sich auf die in der Anlage 13 enthaltenen Maßnahmen (Vorplanungen) geeinigt. Die Maßnahmen B10 sowie B12 sind aufgrund der vorliegenden Kostenschätzung (Markierungsarbeiten < 5000,00 Euro) nicht in der Prioritätenliste enthalten.		K
7.2.	Das Bezugsjahr der in der Anlage 13 aufgeführten Verkehrszahlen fehlt. Die Reihenfolge der auf Seite 41 aufgezählten Maßnahmen stimmt nicht mit der Heftung in der Anlage 13 überein.	Hinweise und Anregungen werden zur Kenntnis genommen.	Es werden das Bezugsjahr bei den Maßnahmen (Vorplanung Anlage 13) ergänzt sowie die Reihenfolge auf Seite 41 des Konzeptes gemäß der Heftung in Anlage 13 angepasst.	A
7.3.	Maßnahmen L 14 (L 237 Britzer Straße): Zur Führung des Schutzstreifens über den KP sind weitere Abstimmungen erforderlich	Hinweise und Anregungen werden zur Kenntnis genommen.	Weiterer Abstimmungsbedarf besteht im Rahmen der weiterführenden Planung (Entwurfsplanung) zur Maßnahme L14.	W
7.4.	Maßnahmen B 07 (B 167 Heegermühler Straße): - Fahrstreifenbreiten unter 3,0 m keine Zustimmung, - in der Anlage 7 (Maßnahmenblatt Radnutzungskonzept) wird ein Radfahrstreifen angestrebt, jedoch in Anlage 13	Bei der Maßnahme B 07 wird ein überbreiter Fahrstreifen ($\geq 4,50$ Meter) angestrebt und damit der Bedingung eines Fahrstreifens $\geq 3,0$ Meter entsprochen. Bei der Erarbeitung des Radnutzungskonzeptes handelt es sich um einen iterativen Prozess. Bereits im Maßnahmen-	Hinsichtlich der Maßnahme B07 sind keine Ergänzungen oder Veränderungen vorzunehmen. Im Rahmen der Entwurfsplanung werden die Breiten für den Schutzstreifen bzw. überbreiten Fahrstreifen ggf. angepasst. Da sich im Rahmen der Vorplanung an den vorhandenen Straßenraumbreiten orientiert wurde, zeigt sich, dass der	K

Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und Öffentlichkeit 11.03.2015 bis 11.04.2015

Bearbeitungsstand: 20.05.2015

Lfd. Nr.	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Handlungsempfehlung der Verwaltung	Handlungsbedarf
	<p>(Vorplanung) Maße nur für Schutzstreifen vorgeschlagen</p> <p>- die Maße für den Schutzstreifen auf dem 920 m langen Abschnitt wechseln ständig (1,25m; 1,35 m; 1,50 m; 1,75 m; 2,00 m)</p>	<p>blatt ist als alternative Lösungsmöglichkeit der Schutzstreifen aufgeführt. Im Rahmen der Vorplanung hat sich genau diese Variante als Optimum herausgestellt und wurde entsprechend weiter verfolgt.</p> <p>Das Mindestmaß für einen Schutzstreifen beträgt 1,25 Meter. Bei der Entwicklung der Maßnahmen wurde sich an den vorhandenen Straßenraumbreiten orientiert. Des Weiteren ist unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit, zusätzlicher Verkehrsraum dem Radfahrer zuzuschreiben und eine kontinuierliche Verkehrsführung (einheitliche Fahrstreifenbreite) beim MIV anzustreben.</p>	<p>Maßnahmenrealisierung aus planerischer Sicht nichts entgegensteht. Außerdem entspricht der Lösungsansatz dem derzeit existierenden Regelwerken bzw. Richtlinien.</p>	
7.5.	<p>Maßnahme L 21 (L 200 Breite Straße): Der Wechsel von Radfahrstreifen 1,85 m breit auf Mindestbreite Schutzstreifen 1,25 m ist nicht zu empfehlen = ist vom Verkehrsrecht weder dem Radfahrer noch dem Autofahrer zu vermitteln.</p>	<p>Radfahrstreifen sind für den Radfahrer immer benutzungspflichtig. Der Radfahrstreifen darf zudem vom Kraftfahrzeugverkehr nicht im Längsverkehr befahren werden, er darf jedoch zum Ein- und Abbiegen sowie Erreichen von Parkständen überquert werden. In diesem Zusammenhang, bietet der Radfahrstreifen für den Radfahrer mehr Sicherheit als ein Schutzstreifen. Da die örtlichen Gegebenheiten (Straßenraumbreiten) die Anlage eines Radfahrstreifens zulassen, wird diese Lösungsmöglichkeit auch wei-</p>	<p>Im Rahmen der Entwurfsplanung, werden Übergangsbereiche von Schutzstreifen zu Radfahrstreifen oder anderen Radwegen näher untersucht. Dazu gehören unter anderem Beschilderungen sowie Bordabsenkungen in bestimmten Bereichen.</p>	W

Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und Öffentlichkeit 11.03.2015 bis 11.04.2015

Bearbeitungsstand: 20.05.2015

Lfd. Nr.	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Handlungsempfehlung der Verwaltung	Handlungsbedarf
		ter forciert.		
7.6.	Maßnahme B 10 (B 168 Breite Straße): Die Planung des LS zur B 168 FS und RW Trampe - Eberswalde sind zu berücksichtigen. Die Lage der Querunginsel ist unter Berücksichtigung der tatsächlichen Fußgängerquerungen in der Örtlichkeit zu überprüfen.	Anregungen und Hinweise werden zur Kenntnis genommen.	Im Rahmen der Entwurfsplanung werden die Anregungen und Hinweise berücksichtigt, d.h. etwaige Planungen des Landesbetriebes zum Radweg an der B168 außerorts aufgegriffen.	K
7.7.	Maßnahmen B12-B14 (B 167 Freienwalder Straße): - In der Vorplanung auf Seite 2 besteht ein Widerspruch zwischen Bild - Schutzstreifen und Text- Radfahrstreifen. - Der vorgeschlagene Wechsel des Radfahrers von der rechten FB-Seite (innerorts) auf den gemeinsamen Geh-und Radweg auf der linken FB- Seite (außerorts) erscheint sehr abenteuerlich. - Der LS hat gute Erfahrungen beim Bau von Ortseinganginseln zur Geschwindigkeitsreduzierung sowie mit Querungshilfen zum Kreuzen der Radfahrer am Ortseingang gemacht.	- Hinweis wird zur Kenntnis genommen und in Schutzstreifen (wie auch in den Straßenquerschnitten dargestellt) geändert. - Der Planungsvorschlag entspricht dem Regelwerk bzw. dem Stand der Technik (vgl. ERA S.40 Bild 35). - Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und bei einer entsprechenden Entwurfsplanung ggf. aufgegriffen.	Redaktionelle Änderungen werden auf Seite 2 der Maßnahme (B12-B14), d. h. Radfahrstreifen in Schutzstreifen vorgenommen.	K
7.8.	Hilfreich wäre auch den Inhalt jeder Karte im Schriftfeld aufzuführen, so dass das Aufblättern entfallen kann.	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Schriftfeld wird entsprechend des Hinweises ergänzt.	A

Hinweise und Anregungen:

Radnutzungskonzept (RNK) der Stadt Eberswalde
Behandlung der Stellungnahmen zum Entwurf des Radnutzungskonzeptes (RNK)

Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und Öffentlichkeit 11.03.2015 bis 11.04.2015

Bearbeitungsstand: 20.05.2015

Lfd. Nr.	Inhalt der Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Handlungsempfehlung der Verwaltung	Handlungsbedarf
7.9.	Gegenwärtig wird in der Dienststätte Eberswalde nur die Maßnahme B 04- B 167 Eberswalder Straße planerisch vorbereitet. Wie bereits im Schreiben vom Januar 2015 angemerkt, sind vertiefende Untersuchungen bzw. Planungen erforderlich, die der LS gegenwärtig aus finanziellen und personellen Gründen nicht erbringen kann.	Wird zur Kenntnis genommen.	Eine kontinuierliche Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßenwesen in Bezug auf Umsetzung von Maßnahmen an Bundes- und Landesstraßen ist erforderlich und wird vorgenommen.	W