Stadt
Eberswalde

zu TOP 7.3
ASWU 3.12.2019

Betrachtungszeitrum
06.2015 – 10.2019

Radnutzungskonzept Stadt Eberswalde Evaluierungsbericht 2019

Renner
Stadt Eberswalde
Stadtentwicklungsamt

Inhaltsverzeichnis

1 Zusammenfassung 4

2 (Rück-)Blick ins Radnutzungskonzept 5

2.1 Maßnahmen und Kosten 5
2.2 Maßnahmengruppen 6
2.3 Prioritäten 7
2.4 Kosten-Nutzen-Verhältnis 8
2.5 Weitere Handlungsbereiche 8

3 Evaluierungsbericht 9

3.1 Umsetzungsstand 9
3.2 Umsetzungsstand nach Maßnahmengruppen 10
3.3 Umsetzungsstand nach Priorität 10
3.4 Umsetzungsstand nach Kosten-Nutzen-Verhältnis 11
3.5 Weitere Handlungsbereiche 12
3.6 ADFC Fahrrad-Klima-Test 2018 15
3.7 Bürgerbeteiligung 16
3.8 Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Brandenburg 16

4 Auswirkungen der Umsetzung 18

5 Weiteres Vorgehen 19

5.1 Handlungsschritte 19
5.2 Aktionsplan 19

6 Anhang 20

6.1 Maßnahmenumsetzung nach Zuständigkeit 20
6.2 Aktionsplan 24
6.3 ADFC Fahrradklimatest 31

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Maßnahmen Stadt und LS im Vergleich mit Kostenschätzung 5
Tabelle 2 Maßnahmen nach Gruppe und Zuständigkeit mit Kostenschätzung..... 6
Tabelle 3 Maßnahmen nach Priorität mit Kostenschätzung 7
Tabelle 4 Maßnahmen nach Kosten-Nutzen-Verhältnis mit Kostenschätzung 8
Tabelle 5 Umsetzungsstand RNK (gesamt und nach Zuständigkeit) 9
Tabelle 6 Umsetzungsstand RNK nach Maßnahmengruppen 10
Tabelle 7 Umsetzungsstand RNK nach Priorität 11
Tabelle 8 Umsetzungstand nach Kosten-Nutzen-Verhältnis und Zuständigkeit 12
Tabelle 9 Ergebnisse des STADTRADELN 13
Tabelle 10 Gesamtergebnisse des ADFC-Fahrrad-Klima-Tests seit 2012 16
Tabelle 11 Aktionsplan 19

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Zuständigkeit nach Anzahl, Strecke und Kosten 5
Abbildung 2 Maßnahmengruppen gegliedert nach Zuständigkeit 6
Abbildung 3 Maßnahmen Priorität und Zuständigkeit 7
Abbildung 4 Umsetzungsstand RNK Eberswalde (gesamt und nach Zuständigkeit)..... 9
Abbildung 5 Impressionen des STADTRADELN.....13
Abbildung 6 Lastenradveranstaltungen in Eberswalde (Quelle Bild rechts: Christoff Gäbler)14
Abbildung 7 Impressionen von Informationskampagnen.....14
Abbildung 8 Verkehrssicherheitskampagne der AGFK Brandenburg.....18

1 Zusammenfassung

Das **Radnutzungskonzept** (RNK) wurde am 25.06.2015 einstimmig beschlossen. Durch den Beschluss wurde die Stadtverwaltung beauftragt, unter Berücksichtigung der im Haushalt zur Verfügung stehenden Mittel, die Inhalte und Maßnahmen umzusetzen bzw. die Umsetzung von Maßnahmen Dritter wie dem Landesbetrieb Straßenwesen zu koordinieren. Mit dem hier vorliegenden Evaluierungsbericht wird der aktuelle Umsetzungsstand des umsetzungsorientierten Radnutzungskonzeptes beurteilt.

Das RNK beinhaltet **84 Maßnahmen**, nach **Zuständigkeit** befinden sich davon

- 46 Maßnahmen mit einer Gesamtlänge von ca. 16,4 km bei der Stadt und
- 38 Maßnahmen mit einer Gesamtlänge von 43,2 km beim Landesbetrieb Straßenwesen (LS).

Die Maßnahmen lassen sich in **3 Maßnahmengruppen** einteilen. Dazu zählen

- 35 bauliche und teilweise kostenintensive Maßnahmen,
- 30 Markierungsmaßnahmen und
- 19 verkehrsbehördliche Anordnungen (Bspw. Beschilderungen)

Bei Erstellung des RNK lagen die **geschätzten Kosten** für die Umsetzung der Maßnahmen für die Stadt bei ca. 1,9 Mio. € und für den LS bei rund 8,8 Mio. €. Zudem sind alle Maßnahmen mit einer **Priorität und einem Kosten-Nutzen-Verhältnis** versehen.

Umsetzungsstand

Seit 2015 sind von den 84 Maßnahmen 8 umgesetzt. 12 Maßnahmen wurde bisher teilweise umgesetzt und 9 befinden sich in der Planung. Für 55 Maßnahmen ist die Umsetzung offen. Damit sind 35 % der Maßnahmen umgesetzt oder derzeit in Bearbeitung. Demgegenüber stehen jedoch 65 % der Maßnahmen mit noch offener Umsetzung. Nach Zuständigkeit betrachtet sind bei der Stadt 35 % der Maßnahmen umgesetzt oder in Bearbeitung, beim LS sind es 34 %.

Schlussfolgerung

Besonders auffallend ist, dass die kostengünstigen Markierungsmaßnahmen und verkehrsbehördliche Anordnungen bisher nur wenig umgesetzt wurden. Auch bei der Betrachtung der Maßnahmen nach Priorität und Kosten-Nutzen-Verhältnis zeigt sich, dass Maßnahmen mit sehr hoher und keiner Priorität bzw. Maßnahmen mit einem sehr guten oder keinem Kosten-Nutzen-Verhältnis nur wenig umgesetzt wurden.[1] Zusammen ergeben sich so 43 Maßnahmen, die mit einem relativ geringen finanziellen Aufwand von rund 247.400 € umgesetzt werden können. Diese 43 Maßnahmen sollten zeitnah in die Umsetzung gebracht werden. Mit einem Anteil von 24 Maßnahmen und Kosten in Höhe von rund 76.500 € hat die Stadt Eberswalde einen entscheidenden Anteil daran, den Umsetzungstand des RNK zu erhöhen. Mit der Umsetzung dieser 43 Maßnahmen steigt der Umsetzungsstand des RNK auf 61 % an und würde ein erheblicher Schritt in Richtung „Zielnetz 2030“ erfolgen.

Neben der Umsetzung von Maßnahmen des RNK sind auch weitere Schritte hin zur fahrradfreundlichen Stadt unternommen worden. Diese liegen in den Bereichen Kommunikation, Fahrradabstellanlagen, öffentliche Leihräder und Bürgerbeteiligung.

[1] Maßnahmen mit keiner Priorität bzw. keinem Kosten-Nutzen-Verhältnis sind Maßnahmen mit Kosten unter 5.000 €.

2 (Rück-)Blick ins Radnutzungskonzept

Das RNK wurde seitens der Verwaltung gemeinsam unter Beteiligung zahlreicher Experten, lokaler Akteure und der Bürgerschaft erarbeitet. Am 25.06.2015 wurde es einstimmig beschlossen und soll die Erhöhung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehrsaufkommen bezwecken und gleichbedeutend damit sowohl die Förderung der alternativen Alltagsmobilität als auch die des Klimaschutzes bewirken.

Ziel- und Umsetzungshorizont des RNK ist 2030.

2.1 Maßnahmen und Kosten

Das RNK beinhaltet ein Maßnahmenpaket von 84 Maßnahmen, die insgesamt eine Streckenlänge von 59,5 km abbilden. Davon befinden sich 46 Maßnahmen (55 %) und 16,4 km an Gemeindesstraßen und in der Zuständigkeit der Stadt Eberswalde. Weitere 38 Maßnahmen (45 %) und 43,1 km befinden sich hingegen an Landes- und Bundesstraßen und liegen damit in der Zuständigkeit des Landesbetriebs Straßenwesen (LS).

Damit sind die Maßnahmen nach Anzahl ungefähr hälftig nach Zuständigkeit verteilt. Die Verteilung der Streckenlänge sowie die finanzielle Last sind jedoch ungleich verteilt und der LS hat den größten Teil zu tragen. Die Stadt Eberswalde hat rund 1,9 Mio. € zu tragen und der LS rund 6,9 Mio. €.

Tabelle 1 und Abbildung 1 geben einen Überblick über die Verteilung der Maßnahmen zwischen Stadt und LS. Besonders aus der Streckenlänge und den Kosten geht hervor, dass der LS ein unverzichtbarer Partner für die Entwicklung des Radverkehrs in Eberswalde ist.

Zuständigkeit	**Anzahl**		**Streckenlänge in Kilometer**		**Kostenschätzung**	
Stadt	46	(55 %)	16,375	(28 %)	1.912.350 €	(22 %)
LS	38	(45 %)	43,150	(72 %)	6.921.400 €	(78 %)
Summe	**84**	**(100 %)**	**59,525**	**(100%)**	**8.833.750 €**	**(100 %)**

Tabelle 1 Maßnahmen Stadt und LS im Vergleich mit Kostenschätzung

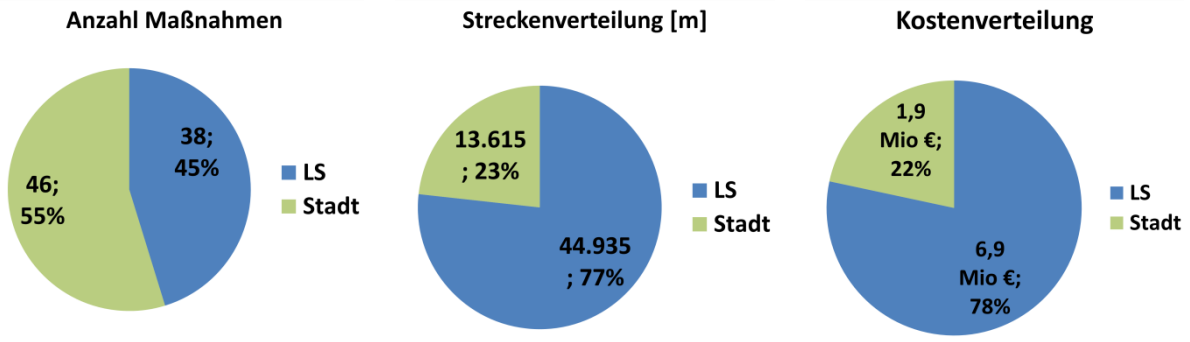

Abbildung 1 Zuständigkeit nach Anzahl, Strecke und Kosten

2.2 Maßnahmengruppen

Die Maßnahmen gliedern sich in 3 Maßnahmengruppen:

1. bauliche Maßnahmen,
   Bsp.: Neubau, Bordabsenkungen, Deckensanierungen und Asphaltierungen
2. Markierungsmaßnahmen und
   Bsp.: Schutzstreifen, vorgezogene und aufgeweitete Aufstellstreifen, Piktogrammspur
3. verkehrsbehördliche Anordnung.
   Bsp.: An- oder Abordnung von Benutzungspflicht, Freigabe von Einbahnstraßen

In der Tabelle 2 ist die Anzahl der Maßnahmen nach Maßnahmengruppe und Zuständigkeit sortiert und außerdem mit einer Kostenschätzung versehen. Es zeigt sich, dass mit den Markierungsmaßnahmen und Verkehrsbehördlichen Anordnungen über die Hälfte aller Maßnahmen (Anzahl = 49) umgesetzt werden können. Der finanzielle Aufwand von rund 254.750 € ist dabei gering. Die baulichen Maßnahmen hingegen kosten 8,579 Mio. €.

Maßnahmengruppe	Anzahl Maßnahmen			Kostenschätzung		
	Stadt	LS	Gesamt	Stadt	LS	Summe
Bauliche Maßnahmen	18	17	**35**	1.844.000,00 €	6.735.000,00 €	**8.579.000,00 €**
Markierungsmaßnahme	12	18	**30**	42.300,00 €	171.000,00 €	**213.300,00 €**
Verkehrsbehördliche Anordnung	16	3	**19**	26.050,00 €	15.400,00 €	**41.450,00 €**
		Summe	**84**	**1.912.350,00 €**	**6.921.400,00 €**	**8.833.750,00 €**

Tabelle 2 Maßnahmen nach Gruppe und Zuständigkeit mit Kostenschätzung

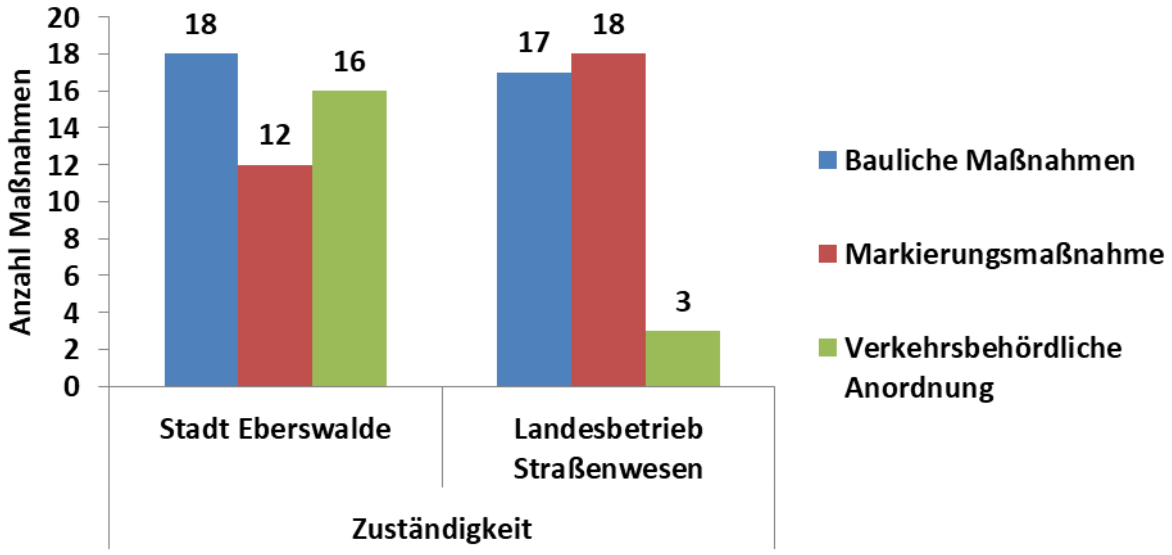

Abbildung 2 Maßnahmengruppen gegliedert nach Zuständigkeit

2.3 Prioritäten

Die 84 Maßnahmen des RNK wurden in 5 Prioritäten einteilen.

1. keine
2. gering
3. mittel
4. hoch
5. sehr hoch

Die Priorität dient als Orientierung und zeigt an, welche Maßnahme den höchsten Mehrwert für den Radverkehr mit sich bringt. Eine Priorität wird nur für Maßnahmen ermittelt, deren geschätzte Kosten über 5.000 € liegen. Dies ist durch das Berechnungsverfahren bedingt, welches bei Kosten unter 5.000 € verzerrend wirkt und günstige Maßnahmen übermäßig positiv bewertet. Diese Maßnahmen haben bei der Erstellung des RNK die Priorität „keine“ erhalten. Die Umsetzung dieser Maßnahmen soll jedoch kurz- bis mittelfristig erfolgen.

Priorität	Anzahl der Maßnahmen			Kostenschätzung		
	Stadt	LS	Summe	Stadt	LS	Summe
keine	25	12	**37**	55.350 €	40.400 €	95.750 €
gering	2	2	**4**	75.000 €	270.000 €	345.000 €
mittel	9	14	**23**	461.000 €	5.431.000 €	5.892.000 €
hoch	10	6	**16**	1.321.000 €	975.000 €	2.296.000 €
sehr hoch		4	**4**	0 €	205.000 €	205.000 €
		Summe	**84**	**1.912.350 €**	**6.921.400 €**	**8.833.750 €**

Tabelle 3 Maßnahmen nach Priorität mit Kostenschätzung

Mit einem geschätzten finanziellen Aufwand von 95.750 € können somit die 37 Maßnahmen mit keiner Priorität umgesetzt werden. Im Durchschnitt kostet eine Maßnahme rund 2.600 €.

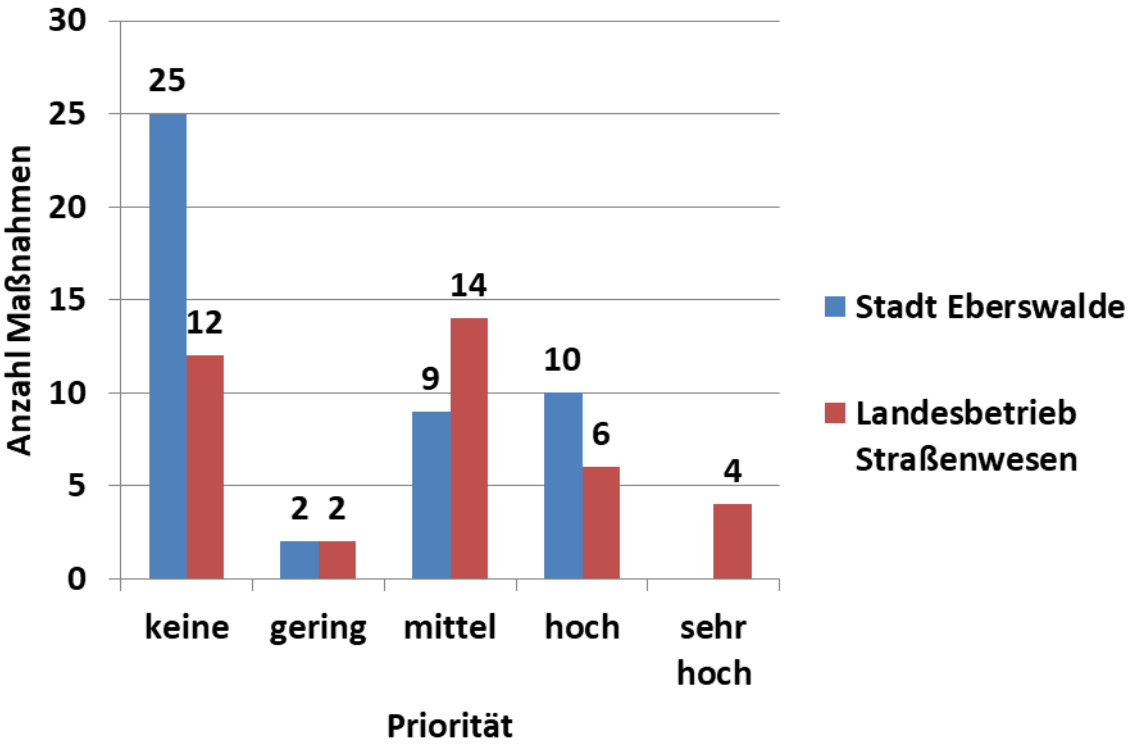

Abbildung 3 Maßnahmen Priorität und Zuständigkeit

2.4 Kosten-Nutzen-Verhältnis

Für die Maßnahmen des RNK wurde ein Kosten-Nutzen-Verhältnis (KNV) ermittelt, welches die Priorität in Relation zu den geschätzten Baukosten setzt. Genau wie die Priorität wird das KNV nur für Maßnahmen ermittelt, deren geschätzten Baukosten 5.000 € übersteigen.

KNV-Verhältnis	Anzahl Maßnahmen			Kostenschätzung		
	Stadt	LS	Summe	Stadt	LS	Summe
kein KNV	25	11	**36**	45.350 €	30.400 €	**75.750 €**
schlecht	0	5	**5**	0 €	5.370.000 €	**5.370.000 €**
mittel	8	4	**12**	1.110.000 €	607.000 €	**1.717.000 €**
gut	10	14	**24**	699.000 €	854.000 €	**1.553.000 €**
sehr gut	3	4	**7**	58.000 €	60.000 €	**118.000 €**
		Summe	**84**	**1.912.350 €**	**6.921.400 €**	**8.833.750 €**

Tabelle 4 Maßnahmen nach Kosten-Nutzen-Verhältnis mit Kostenschätzung

Insgesamt 43 Maßnahmen haben kein bzw. ein sehr gutes KNV und könnten mit einer Investition von geschätzten 193.750 € umgesetzt werden.

2.5 Weitere Handlungsbereiche

Neben dem oben behandelten Infrastrukturmaßnahmenpaket beinhaltet das RNK auch Empfehlungen für weitere Handlungsbereiche. Diese sind

1. Kommunikationsmaßnahmen,
   Bsp.: Pressemitteilungen, Kampagnen, Aktionen
2. Fahrradabstellanlagen und
   Bsp.: zielgerechte Schaffung neuer Anlagen, Ersatz alter und untauglicher Anlagen
3. Öffentliche Fahrradverleihsysteme

3 Evaluierungsbericht

3.1 Umsetzungsstand

Evaluiert werden kann einerseits der Umsetzungsstandes des Konzeptes als auch die Wirkung der Maßnahmen. In diesem Kapitel soll es um den Umsetzungsstandes des Konzeptes gehen. Die Wirkung der Maßnahmen wird in Kapitel 4 beschrieben.

Seit 2015 sind von 84 Maßnahmen insgesamt 8 umgesetzt. 12 Maßnahmen sind zum Zeitpunkt der Evaluierung teilweise umgesetzt und weitere 9 Maßnahmen befinden sich in der Planung. Für 55 Maßnahmen ist die Umsetzung offen, das entspricht 65 % der Maßnahmen.

Welche Maßnahmen umgesetzt wurden, ist dem Kapitel 6.1 zu entnehmen.

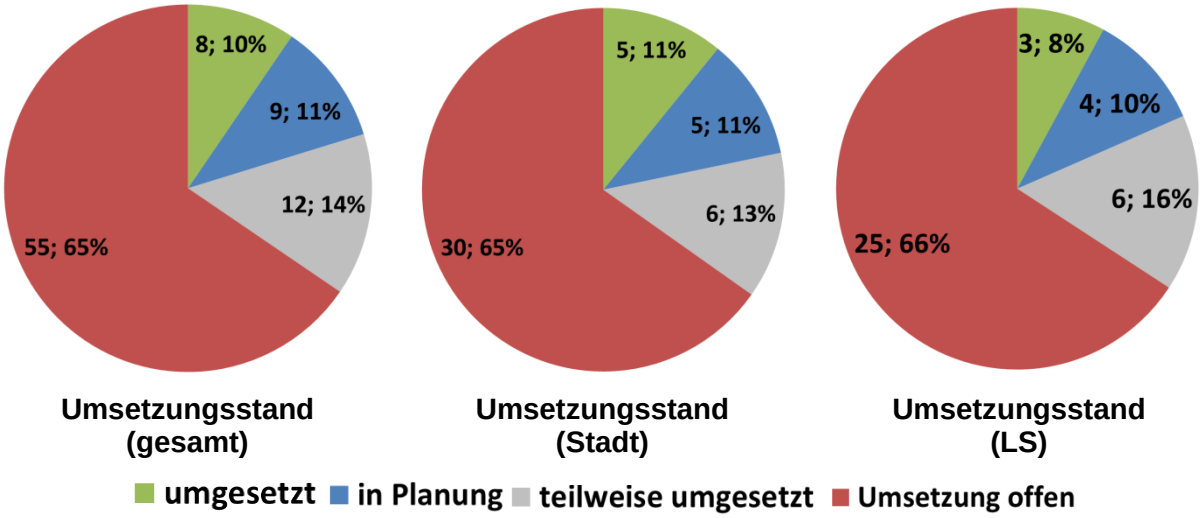

Abbildung 4 Umsetzungsstand RNK Eberswalde (gesamt und nach Zuständigkeit)

Zuständigkeit	Umsetzungsstand				Summe
	umgesetzt	in Planung	teilweise umgesetzt	Umsetzung offen	
Stadt	5	5	6	30	46
LS	3	4	6	25	38
Summe	**8**	**9**	**12**	**55**	**84**

Tabelle 5 Umsetzungsstand RNK (gesamt und nach Zuständigkeit)

Bei der Umsetzung des RNK ist die Stadt Eberswalde für 46 Maßnahmen zuständig. Davon waren bis Mai 2019 insgesamt 5 Maßnahmen umgesetzt und 6 Maßnahmen waren teilweise umgesetzt. Weitere 5 Maßnahmen sind in der Planung und für 30 Maßnahmen war die Umsetzung offen. Damit ist ca. ein Drittel der Maßnahmen im Zuständigkeitsbereich der Stadt umgesetzt oder in Bearbeitung. Welche Maßnahmen im Zuständigkeitsbereich der Stadt umgesetzt wurden, ist dem Kapitel 6.1.1 zu entnehmen.

Bei der Umsetzung des RNK ist der LS für 39 Maßnahmen zuständig. Davon waren bis Mai 2019 insgesamt 3 Maßnahmen umgesetzt und 6 Maßnahmen teilweise umgesetzt. Weitere 4 Maßnahmen sind in der Planung und für 25 Maßnahmen war die Umsetzung offen. Damit sind ca. ein Drittel der Maßnahmen im Zuständigkeitsbereich des LS umgesetzt oder in Beartbeitung. Welche Maßnahmen im Zuständigkeitsbereich des LS umgesetzt wurden, ist dem Kapitel 6.1.2 zu entnehmen.

3.2 Umsetzungsstand nach Maßnahmengruppen

In Tabelle 6 ist der Umsetzungsstand nach Maßnahmengruppen und Zuständigkeit dargestellt. Besonders auffällig ist, dass die gemäß RNK ohne großen finanziellen Aufwand umzusetzenden Markierungsmaßnahmen und verkehrsbehördlichen Anordnungen, kaum umgesetzt sind. Von diesen in Summe 49 Maßnahmen sind 6 umgesetzt, 3 teilweise umgesetzt und weitere 4 in Bearbeitung.

Zuständigkeit	Maßnahmengruppe	Umsetzungsstand				Summe
		umgesetzt	teilweise umgesetzt	in Planung	Umsetzung offen	
Stadt	**Gesamt**	**5**	**6**	**5**	**30**	**46**
	Bauliche Maßnahmen	1	5	3	9	**18**
	Markierungsmaßnahmen				12	**12**
	Verkehrsbehördliche Anordnungen	4	1	2	9	**16**
LS	**Gesamt**	**3**	**6**	**4**	**25**	**38**
	Bauliche Maßnahmen	1	4	2	10	**17**
	Markierungsmaßnahmen	2	2	2	12	**18**
	Verkehrsbehördliche Anordnungen				3	**3**
	Gesamtsumme	**8**	**12**	**9**	**55**	**84**

Tabelle 6 Umsetzungsstand RNK nach Maßnahmengruppen

Schlussfolgerungen

Die 7 in Bearbeitung befindlichen Markierungsmaßnahmen und verkehrsbehördlichen Anordnungen sollen weiter umgesetzt werden (grün gefärbt). Die weiteren 36 kostengünstig umsetzbaren Markierungsmaßnahmen und verkehrsbehördlichen Anordnungen (rot gefärbt) mit geschätzten Kosten von 247.400 € sollen ebenfalls zügig umgesetzt werden.

Davon liegen 24 Maßnahmen mit einem Kostenumfang von ca. 67.500 € bei der Stadt und 19 Maßnahmen mit einem Kostenumfang von ca. 179.900 € beim LS.

Mit der Umsetzung dieser zusammen 43 Maßnahmen würde der Umsetzungsstand des RNK auf 61 % ansteigen.

3.3 Umsetzungsstand nach Priorität

Der Umsetzungstand nach Prioritätensetzung und Zuständigkeit ist der Tabelle 7 zu entnehmen. Generell ist festzustellen, dass die 4 Maßnahmen mit sehr hoher Priorität noch nicht komplett umgesetzt wurden bzw. für eine Maßnahme die Umsetzung noch offen ist. Alle Maßnahmen mit sehr hoher Priorität befinden sich in Zuständigkeit des LS.

Gemäß RNK sind die Maßnahmen mit „keiner Priorität“ Maßnahmen mit geschätzten Kosten je Maßnahme von unter 5.000 €. Im Konzept wird weiter davon ausgegangen, „dass kostengünstige und mit allen Beteiligten abgestimmte Maßnahmen kurzfristig umgesetzt werden sollen.“ Von diesen 37 Maßnahmen sind bisher 6 umgesetzt, eine teilweise umgesetzt, weitere 4 in Planung und 26 in der Umsetzung noch offen.

Zuständigkeit	Priorität	Umsetzungsstand				Summe
		umgesetzt	teilweise umgesetzt	In Planung	Umsetzung offen	
Stadt	**Summe**	**5**	**5**	**5**	**30**	**46**
	keine	4		3	18	**25**
	gering		1		1	**2**
	mittel	1	3		5	**9**
	hoch		2	2	6	**10**
	sehr hoch					**0**
LS	**Summe**	**3**	**6**	**4**	**25**	**38**
	keine	2	1	1	8	**12**
	gering				2	**2**
	mittel	1	2	2	9	**14**
	hoch		1		5	**6**
	sehr hoch		2	1	1	**4**
Gesamtsumme		**8**	**11**	**9**	**55**	**84**

Tabelle 7 Umsetzungsstand RNK nach Priorität

Schlussfolgerungen

Die noch nicht oder nur teilweise umgesetzten 31 Maßnahmen mit keiner Priorität (rot gefärbt) sind mit einem geringen Finanzaufwand von geschätzt rund 78.400 € zu realisieren. Davon liegen 21 Maßnahmen mit einem Kostenumfang von ca. 44.500 € bei der Stadt und 10 Maßnahmen beim LS.

Außerdem sollte die Umsetzung der 4 Maßnahmen mit sehr hoher Priorität (grün gefärbt) weiter vorangetrieben werden. Die geschätzten Kosten liegen bei 205.000 €. Hierfür ist jedoch der LS zuständig und die Stadt kann sich nur für die Umsetzung der Maßnahmen stark machen.

Mit der Umsetzung dieser in Summe 35 Maßnahmen würde der Umsetzungsstand des RNK auf 51 % steigen.

3.4 Umsetzungsstand nach Kosten-Nutzen-Verhältnis

Der Umsetzungstand nach Kosten-Nutzen-Verhältnis und Zuständigkeit ist der Tabelle 8 zu entnehmen.

Gemäß RNK sind die Maßnahmen mit „kein KNV“ Maßnahmen mit geschätzten Kosten je Maßnahme von bis zu 5.000 €. Im Konzept wird weiter davon ausgegangen, „ dass kostengünstige und mit allen Beteiligten abgestimmte Maßnahmen kurzfristig umgesetzt werden sollen.“ Von diesen 36 Maßnahmen sind bisher 6 umgesetzt, eine teilweise umgesetzt, weitere 4 in Planung und 25 in der Umsetzung noch offen.

Weiterhin sind die 4 Maßnahmen mit sehr gutem KNV noch nicht umgesetzt. Weitere drei Maßnahmen sind in Planung oder teilweise umgesetzt. Davon befinden sich 3 Maßnahmen in Zuständigkeit der Stadt und 4 des LS.

Zuständigkeit	KN-Verhältnis	Umsetzungsstand				Summe
		umgesetzt	teilweise umgesetzt	in Planung	Umsetzung offen	
Stadt	**Summe**	**5**	**6**	**5**	**30**	**46**
	kein KNV	4		3	18	**25**
	schlecht					**0**
	mittel		3		5	**8**
	gut	1	2	2	5	**10**
	sehr gut		1		2	**3**
LS	**Summe**	**3**	**6**	**4**	**25**	**38**
	kein KNV	2	1	1	7	**11**
	schlecht			1	4	**5**
	mittel		1		3	**4**
	gut	1	3	1	9	**14**
	sehr gut		1	1	2	**4**
	Gesamtsumme	**8**	**12**	**9**	**55**	**84**

Tabelle 8 Umsetzungstand nach Kosten-Nutzen-Verhältnis und Zuständigkeit

Schlussfolgerungen

Die 37 noch nicht oder teilweise umgesetzten Maßnahmen (rot gefärbt) mit keinem oder sehr guten KNV sollten zeitnah umgesetzt werden. Davon liegen 24 Maßnahmen mit einem Kostenumfang von ca. 102.500 € bei der Stadt und 13 Maßnahmen mit einem Kostenumfang von ca. 83.900 € beim LS.

Mit der Umsetzung dieser 39 Maßnahmen würde der Umsetzungsstand des RNK auf 54 % steigen.

3.5 Weitere Handlungsbereiche

3.5.1 Kommunikationsmaßnahmen

Im Betrachtungszeitraum wurden verschiedene Maßnahmen zur Kommunikation des Eberswalder Engagement für den Radverkehr ergriffen.

Nach Beschluss des RNK bildete die **Broschüre „**Fahr Rad … auf neuen Wegen**“** (mittlerweile in der 2. Auflage) den Auftakt und soll Interessierten als Informationsquelle zum Konzept und allgemein dem Thema Radverkehr dienen.

Anlassbezogen wurden durch **Pressemitteilungen**, durch **Informationen** im Ausschuss für Bauen, Planung und Umwelt (jetzt: Ausschuss für Stadtentwicklung, Wohnen und Umwelt) oder durch Veröffentlichungen im Stadtentwicklungsmagazin **„report e“** berichtet. Auch im Internet unter www.eberswalde.de wird auf der Startseite zu aktuellen Themen informiert. In der Rubrik „Stadtentwicklung“ sind weitere Informationen zu finden. Anlässlich besonderer Änderungen im Straßenverkehr wurde am Beispiel der Heegermühler Straße ein Flyer mit Informationen zur geänderten Verkehrsführung und Hinweisen zum korrekten Verhalten herausgegeben.

Seit 2016 nimmt Eberswalde am mittlerweile internationalen Wettbewerb **STADTRADELN** teil. Damit wird das Ziel verfolgt, Bürger*Innen zum Radfahren zu motivieren und miteinander in den dreiwöchigen Wettstreit zu treten. Die Stadt Eberswalde nimmt dabei mit dem Gesamtergebnis aller hier Teilnehmenden auch an der deutschlandweiten Auswertung teil. Un-

ter allen Teilnehmenden werden im Nachgang Preise verlost. Tabelle 9 gibt einen Überblick über die Ergebnisse der ersten drei Teilnahmen. Seit 2017 wird das STADTRADELN von einem bunten Radkulturprogramm begleitet. Hierzu zählen:

- 3 Radreisevorträge, für die Gäste kostenfrei
- 6 geführte Radtouren, teilweise mit thematische Ausrichtung
- 3 Aktionen zur Verkehrssicherheit
- Ein Fahrradkino – selber Energie erzeugen und damit Film schauen
- Ein Thementisch zu Fahrradliteratur

Abbildung 5 Impressionen des STADTRADELN

Dabei wurde STADTRADELN von zahlreichen Partnern unterstützt. Hierzu zählen:

- AG Rad Eberswalde
- Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Brandenburg
- Allgemeiner Deutscher Fahrradclub Brandenburg (adfc) – Regionalgruppe Eberswalde
- AOK – Niederlassung Eberswalde als Gesundheitspartner
- Bürgerbildungszentrum Amadeu Antonio
- Deutsches Rotes Kreuz – Ortsverband Eberswalde
- Kreisverkehrswacht Barnim
- Stadtbibliothek Eberswalde
- Verkehrsclub Deutschland (VCD) – Regionalgruppe Barnim

	2016	2017	2018	2019
Anzahl Teilnehmende	215 (0,5 %)	375 (0,9 %)	487 (1,1 %)	398 (1,0 %)[2]
Teilnehmende Stadtverordnete	3	5	3	6
Teams	17	30	37	42
Kilometer	32.155	56.472	78.587	79.662
Vermiedene CO_2 –Emissionen [kg]	4.566	8.019	11.159	11.312
Bundesplatzierung[3]	311 / 496	306 / 620	339 / 886	318 / 1.126

Tabelle 9 Ergebnisse des STADTRADELN

Um auch den Lastenverkehr umweltfreundlicher zu gestalten, hat die Stadt Eberswalde gemeinsam mit dem Klimaschutzprojekt „Transition Thrive“ den **Infotag Lastenrad** für Verwal-

[2] 2019 ohne Tigerradtour
[3] Die Platzierungen sind jeweils in der Kategorie Kilometer pro Einwohner angegeben.

tungen und Unternehmen am 12.09.2018 und das **Sattelfest** für die breite Öffentlichkeit am 30.03.2019 veranstaltet. Diesen Einladungen folgten zahlreiche Gäste und informierten sich, mit welchen verschiedenen Rädern Lasten oder auch Menschen transportiert werden können. Das Angebot der Lastenräder wurde zum einen von Privatpersonen, die schon im Besitz solcher Fahrzeuge sind, und zum anderen von den Unternehmen Business auf Rädern und Pedal Power bereitgestellt.

Abbildung 6 Lastenradveranstaltungen in Eberswalde (Quelle Bild rechts: Christoff Gäbler)

Neben den Infrastrukturmaßnahmen sollen auch **Informationskampagnen** zu mehr Verkehrssicherheit beitragen. In diesem Zusammenhang wurden zahlreiche Plakatierungen vorgenommen, die allgemein auf ein besseres und rücksichtsvolleres Miteinander abzielen. Außerdem hat die Stadt Eberswalde 2018 an den ersten Landesweiten Tagen der Sichtbarkeit teilgenommen und dafür geworben, sich in der dunkleren Jahreszeit besser sichtbar zu kleiden.

Abbildung 7 Impressionen von Informationskampagnen

3.5.2 Fahrradabstellanlagen

Radabstellanlagen sind ein wichtiger Teil der Radinfrastruktur. Alle Ziele von Radfahrenden sollten Radabstellplätze in ausreichender Stückzahl und Qualität aufweisen.

Im Zuge der Bauarbeiten in der Breiten Straße und der Schließung der westlichen Zufahrt der Kreuzstraße wurden zwischen Rathaus und Rathauspassage 7 Anlehnbügel mit Platz für 14 Räder errichtet. Außerdem erhielt die Friedrich-Ebert-Straße auf Höhe der Bäckerei Wiese 5 neue Anlehnbügel.

Eberswalde ist eine Stadt mit hohem Pendleraufkommen sowohl Ein- und Auspendler. Um die An- und Abreise am Bahnhof möglichst umweltfreundlich zu gestalten, soll dort ein **Fahrradparkhaus** errichtet werden. In der ersten Ausbaustufe werden darin ca. 600 Fahrräder Platz finden. Dabei werden verschiedene Bedingungen für die spätere Nutzung berücksichtigt. So können E-Bikes geladen, Lastenräder abgestellt oder besonders wertvolle Räder in Fahrradboxen sicher verstaut werden. Um auch bei der Errichtung des Fahrradparkhauses ökologischen Anforderungen gerecht zu werden, soll das Gebäude soweit wie möglich in Holzbauweise errichtet und für den späteren Einsatz von Photovoltaik zur Gewinnung von Strom aus erneuerbaren Energien vorbereitet werden.

Neben dem Bahnhof gibt es für Radfahrende weitere wichtige Ziele in Eberswalde. Um dort für ausreichend und gute Radabstellanlagen zu sorgen, wurde verwaltungsintern als erster Schritt ein **Maßnahmenkonzept Radabstellanlagen** für den Bereich Innenstadt als wichtigstes Ziel erstellt und insgesamt 35 Standorte mit Defiziten identifiziert. Der geschätzte Bedarf beträgt ca. 250 neue Abstellanlagen.

Neben der Quantität ist auch die Qualität der Radabstellanlagen für die Akzeptanz und Nutzung entscheidend. Radabstellanlagen, bei denen nur das Vorderrad eingeklemmt wird, entsprechen nicht mehr den Anforderungen an Radabstellanlagen, da es zu Schädigungen am Fahrrad kommen kann. Fahrräder sollten heute möglichst schadensfrei, sicher, stabil und wetterfest abgestellt werden können. All diese Fakten wurden verwaltungsintern zusammengetragen und daraus ein **Handlungsleitfaden Radabstellanlagen** entwickelt. Dieser Handlungsleitfaden wurde im April 2019 den Mitgliedern des Ausschusses für Bauen, Planen und Umwelt im Entwurf und mit der Bitte um Stellungnahme bzw. Ergänzungswünsche übergeben.

3.5.3 Öffentliche Fahrradverleihsysteme

Im RNK wird der Stadt empfohlen, den Aufbau eines öffentlichen Fahrradverleihsystems zu prüfen. Eine Umsetzung in Eigenverantwortung der Stadt Eberswalde wurde aus Kapazitätsgründen als zu aufwändig angesehen. Vielmehr sollte auf bereits bestehende Leihsysteme aus der Privatwirtschaft zurückgegriffen werden.

Aktuell ist die Stadtverwaltung im Gespräch mit einem bereits am Markt etablierten Anbieter von öffentlichen Fahrradverleihsystemen und hat auch weitere Akteure aus dem Stadtgebiet hinzugezogen, um sich an dem Verleihsystem finanziell und auch durch Nutzung zu beteiligen. Somit wäre eine gewisse Grundnutzung vorhanden und der Betrieb wirtschaftlicher. Bisher hat sich für Eberswalde aber keine Konstellation für die Umsetzung eines öffentlichen Fahrradverleihsystems ergeben. Von einer alleinigen Umsetzung wird derzeit aufgrund der hohen Kosten abgesehen.

3.6 ADFC Fahrrad-Klima-Test 2018

Der Fahrradklimatest ist eine seit 1988 entwickelte und seit 1998 durch den Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) in Abständen von zwei Jahren durchgeführte große, nicht repräsentative Umfrage mit dem Ziel, das „Fahrradklima“, also die Fahrradfreundlichkeit von deutschen Städten und Gemeinden zu messen und Veränderungen im Zeitverlauf festzustellen. Die Bewertung spiegelt die rein subjektive Wahrnehmung der befragten wieder und erfolgt anhand des Schulnotensystems: 1 bis 6 (1= gut und 6 = schlecht).

Um als Stadt in die Auswertung zu kommen, muss eine Mindestanzahl Teilnehmender an der Befragung erreicht werden. Seit 2012 fand für Eberswalde eine Auswertung in der Stadtgrößenklasse zwischen 20.000 und 50.000 Einwohnern statt. Tendenziell stieg die Zahl der Teilnehmenden an.

Jahr	2012	2014	2016	2018
Ergebnis	3,8	3,5	3,8	3,8
Anzahl Teilnehmende	164	119	140	238

Tabelle 10 Gesamtergebnisse des ADFC-Fahrrad-Klima-Tests seit 2012

Das Ergebnis für Eberswalde rangiert seit 2012 im mittleren Bereich, und entspricht damit ungefähr dem Bundesdurchschnitt, bzw. es ist sogar leicht besser.

Positive Rückmeldungen aus der Befragung sind, dass

- die Förderung des Radverkehrs in jüngster Zeit wahrgenommen wird,
- das Zentrum gut erreichbar ist,
- man in Eberswalde zügig mit dem Rad fahren kann,
- es Fortschritte bei der Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr gibt.

Negative Rückmeldungen aus der Befragung sind,

- mangelhafte Fahrradmitnahmemöglichkeiten im ÖPNV,
- mangelnde Kontrolle von Falschparkern auf Radwegen,
- fehlender Winterdienst auf Radwegen,
- fehlende Führung des Radverkehrs an Baustellen.

Eine weiterführende Auswertung der Ergebnisse des ADFC-Fahrrad-Klima-Tests ist im Anhang in Kapitel 6.3 oder unter www.fahrradklima-test.de/karte zu finden.

3.7 Bürgerbeteiligung

Um die Akzeptanz der Maßnahmen zu erhöhen, werden anlassbezogen Bürgerbeteiligungen durchgeführt. Auch das RNK selbst wurde mit diesem Verfahrensschritt erstellt. Abgefragt wurden fehlende und verbesserungsbedürftige Verbindungen, Gefahrenstellen, Hindernisse sowie Mängel in der Wegweisung. In einer zwei Monate andauernden Online-Beteiligung wurden insgesamt 382 Meldungen von 182 Bürger*Innen entgegengenommen und im weiteren Verfahren berücksichtigt.

Allgemein werden für die Umsetzung anstehende Maßnahmen im Planungsstadium dem zuständigen Ausschuss oder auch der Stadtverordnetenversammlung vorgelegt. Da dies in der Regel im öffentlichen Teil geschieht und die Tagesordnungen im Amtsblatt angekündigt werden, hat jede*r Bürger*in die Gelegenheit, sich dort zu Informieren und im Ausschuss bzw. der Stadtverordnetenversammlung Stellung zu beziehen. Die Unterlagen des öffentlichen Teils sind zudem Online im Bürgerinformationssystem[4] hinterlegt.

3.8 Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Brandenburg

In einigen Bundesländern existierten sogenannte Arbeitsgemeinschaften Fahrradfreundliche Kommunen (AGFK), in denen Kommunen Mitglieder sind und für bessere Radverkehrsbedingungen eintreten. 1993 gründete sich die erste Arbeitsgemeinschaft in Nordrein-Westfalen und im Laufe der Zeit kamen weitere Bundesländer hinzu. 2015 wurde die AGFK Brandenburg[5] ins Leben gerufen und Eberswalde ist als eines von 13 Gründungsmitgliedern

[4] https://sessionnet.eberswalde.de/sessionnet/bi/info.php
[5] http://www.agfk-brandenburg.de/

von Anfang an dabei. Aktuell hat die AGFK Brandenburg 22 Mitglieder und repräsentiert 1,45 Mio. Menschen in 172 Gemeinden und Städten.

Die AGFK bildet inhaltlich ein Breites Spektrum von Themenbereichen innerhalb der Radverkehrsförderung ab. Im Folgenden sind den einzelnen Themenbereichen der AGFK Brandenburg konkrete Arbeitsinhalte zugeordnet.

Finanzierung Radverkehrsanlagen – u.a. Förderrichtlinien

- Förderrichtlinien / finanzielle Ausstattung der Förderprogramme
- Neubau von Radverkehrsanlagen
- Unterhaltung und Instandhaltung bestehender Radverkehrsanlagen

Bautechnische Ausgestaltung von Radverkehrsanlagen

- Pilotprojekte in der Radwegeinfrastruktur u.a. Erfahrungen aus den Pilotprojekten „Schutzstreifen außerorts“
- Ausgleichsmaßnahmen bei Radwegeneubau
- Best-practice-Beispiele in Brandenburg kommunizieren
- ÖPNV-/ SPNV-Verknüpfungen

Verkehrssicherheit von Radverkehrsanlagen

- Auditierung von neu- und umzubauenden Radverkehrsanlagen
- Kommunikation Radfahrer / KfZ-Nutzer
- Verkehrserziehung
- Möglichkeiten der Verkehrsraumaufteilung
- Unfallschwerpunkterkennung / -beseitigung
- Unfallprävention
- Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für Radfahrer – Erleichterung der Freigabemöglichkeiten

Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

- Printmedien (Flyer, Broschüren, etc.) entwerfen, abstimmen und druckreif herstellen
- Internetauftritt regelmäßig aktualisieren, pflegen
- Pressemitteilungen entwerfen, abstimmen und veröffentlichen
- Mitwirkung bei landesbedeutsamen Planungen

Qualitätsmanagement Alltags- und touristische Radverkehrsanlagen

- Datenerhebung, Verarbeitung und Weiternutzung der Wegezustände und der touristischen Beschilderung
- Öffentliche Auftritte und Präsentation der AGFK BB bei thematisch passenden Veranstaltungen
- Aufnahmekriterien AGFK BB und Kriterien für eine fahrradfreundliche Kommune entwickeln

Einerseits engagiert sich die Stadt Eberswalde über die Mitgliederversammlung, Beiratssitzungen und wirkt auch in Arbeitstreffen selbst in AGFK mit. Andererseits profitiert die Stadt von der Arbeit der AGFK. So profitiert die Stadt von der Öffentlichkeitsarbeit, von Kampagnen der AGFK (vgl. Abbildung 8), als auch von der inhaltlichen Arbeit und Vernetzungsarbeit.

Die AGFK wirkt auch als Interessenvertreterin für die Kommunen auf Bundes- und Landesebene auf die Verbesserung von Radverkehrsbedingungen hin. So wurde am 06.06.2019 ein

gemeinsam erarbeiteter Forderungskatalog an das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg übergeben. Inhalt war unter anderem eine „Schnellere Umsetzung des Radwegebedarfsplans an Bundes- und Landesstraßen und Bereitstellung der dazu erforderlichen Finanzmittel“. Mit Blick auf die Verteilung von Maßnahmen zwischen Stadt und LS ist erkennbar (vgl. Kapitel 2), wie wichtig eine solche Interessenvertretung ist.

Abbildung 8 Verkehrssicherheitskampagne der AGFK Brandenburg

4 Auswirkungen der Umsetzung

Die Auswirkungen durch die Umsetzung von Maßnahmen des RNK sind qualitativer und quantitativer Natur.

Qualitative Veränderungen sind nicht objektiv messbar und das betrifft bspw. das Sicherheitsempfinden von Radfahrenden. Beim **Sicherheitsempfinden** gibt es die objektive und subjektive Sicherheit. Objektiv bedeutet, dass die durch Maßnahme eingetretene Veränderung den Anforderungen der Regelwerke entspricht. Subjektiv bedeutet, als wie sicher wird die Veränderung durch die Nutzer persönlich wahrgenommen. Veränderungen können somit objektiv als sicher gelten, werden aber als unsicher wahrgenommen. Genauso kann man sich subjektiv sicher fühlen, objektiv betrachtet, ist die Situation aber unsicher.

Die quantitativen Auswirkungen, sprich: wie verändern sich die Nutzungszahlen, sind leichter messbar. Aufschluss über die Nutzung geben unterschiedliche Indikatoren. Dazu zählen:

- Modal Split – Verteilung des Verkehrsauskommens auf verschiedene Verkehrsmittel
- Verkehrsmengenkarten, wie viele Räder fahren auf welcher Strecke im Netz
- temporäre Verkehrszählungen manuell oder maschinell
- permanente Verkehrszählung durch fest verbaute Technik (Dauerzählstellen)

Der letzte bekannte Modal Split beruht auf Zählungen aus dem Jahr 2006 und benennt für Eberswalde einen Radverkehrsanteil von 11,5 %. Im Jahr 2018 nahm Eberswalde an der Studie „Mobilität in Städten – SrV 2018“ teil. Bestandteil ist eine repräsentative Befragung der Bürger*Innen zu ihrem Verkehrsverhalten, woraus sich der Modal Split für das Jahr 2018 ergibt. Die Ergebnisse werden Ende 2019 erwartet. Der Modal Split von 2006 und 2018 sind dann aber auch nur ansatzweise vergleichbar, da sie methodisch unterschiedlich ermittelt wurden. Um diesen Umstand zu verändern, ist fortan eine regelmäßige Teilnahme (aller 5 Jahre) an der Studie „Mobilität in Städten –SrV“ anzustreben.

In Ergänzung dazu, soll eine Zähltechnik angeschafft werden, um an ausgewählten Orten im Stadtgebiet permanent die Zahl der Radfahrenden zu erfassen und somit Rückschlüsse auf die Wirksamkeit von Maßnahmen ziehen zu können.

5 Weiteres Vorgehen

5.1 Handlungsschritte

Für die weitere Umsetzung des RNK soll ein terminierter Aktionsplan (vgl. Kapitel 5.2 und 6.2) auf Basis der Maßnahmen und Inhalte des Radnutzungskonzeptes mit den beteiligten Akteuren aus Stadtentwicklungsamt, Tiefbauamt und Landesbetrieb Straßenwesen entwickelt werden. Entsprechend des Aktionsplanes sollen die finanziellen Mittel in den jeweiligen Haushalten eingestellt werden. Der Aktionsplan soll primär die leicht oder kostengünstig umsetzbaren Maßnahmen enthalten (vgl. Kapitel 5.2 und 6.2). Dazu zählen die Umsetzung von

- kostengünstigen Markierungsmaßnahmen und verkehrsrechtlichen Anordnungen,
- Maßnahmen mit keiner und sehr hoher Priorität und
- Maßnahmen mit keinem oder sehr guten Kosten-Nutzen-Verhältnis.

Aber auch vorbereitende Aktivitäten für längerfristige Projekte müssen weiterhin initiiert werden.

Für die Umsetzung des RNK sind Stadt und LS zuständig. Beide müssen dieser Verantwortung gerecht werden und die nötigen Voraussetzungen und Verbindlichkeiten dafür schaffen.

Zur kontinuierlichen Ermittlung des Radverkehrsaufkommens ist der Aufbau von Zähltechnik zur Evaluation der Radinfrastrukturmaßnahmen geplant.

Im Zuge von Baumaßnahmen sollte ein Leitfaden „Führung des Radverkehrs in Baustellen“ erarbeitet werden und Anwendung finden. Entsprechende Vorlagen existieren unter anderem bei AGFK Bayern. Des Weiteren ist bei zukünftigen, zwingend anzustrebenden, regelmäßig wiederkehrenden Verkehrsschauen (mit verschiedenen Verkehrsmittelarten) ein Fokus auf den „sicheren Weg zur Schule“ (Schulwegsicherung) zu legen.

5.2 Aktionsplan

Gemäß dem Evaluierungsbericht sollen folgende Maßnahmen zeitnah in die Umsetzung gebracht oder fertig gestellt werden.

- Maßnahmen der Maßnahmengruppen 2 (Markierungen) und 3 (verkehrsbehördliche Anordnungen)
- Maßnahmen mit keiner oder sehr hoher Priorität
- Maßnahmen mit keinem oder sehr guten Kosten-Nutzen-Verhältnis

Daraus resultieren 43 Maßnahmen, die kosten günstig umsetzbar sind. Die Umsetzung dieser Maßnahmen bedeutet eine Verbesserung der Radverkehrsverhältnisse in Eberswalde auf einer Strecke von rund 30 km und ist mit Investitionen i.H.v. rund 247.400 € verbunden.

Der dafür nötige Aktionsplan ist im Entwurf in Anhang unter Kapitel 6.2 zu finden. Er ist mit den Akteuren Stadtentwicklungsamt, Tiefbauamt und LS weiter zu entwickeln.

Mit der Umsetzung dieser 43 Maßnahmen steigt der Umsetzungsstand des RNK auf 61 % an und würde ein erheblicher Schritt in Richtung „Zielnetz 2030“ darstellen.

Zuständigkeit	Anzahl Maßnahmen	Kostenschätzung
LS	19	179.900,00 €
Stadt	24	76.500,00 €
Summe	**43**	**247.400,00 €**

Tabelle 11 Aktionsplan

6 Anhang

6.1 Maßnahmenumsetzung nach Zuständigkeit

6.1.1 Stadt Eberswalde

Umgesetzte Maßnahmen

M.-Nr.	Straße	Beschreibung
G05	Treidelweg - Heegermühler Schleuse	Freigabe des Gehweges durch Zusatzzeichen 1022-10 "Radfahrer frei" und Errichtung des Verkehrszeichens 357-50 "Durchlässige Sackgasse"
G07	Treidelweg - Am Treidelsteg	Freigabe des Treidelweges durch das Zusatzschild 1022-10 "Radfahrer frei"
G27	Treidelweg - Lichterfelder Straße	Ergänzung Schild "durchlässig für Radverkehr"
G39	Treidelweg - Schleusenstraße	Neues Verkehrszeichen errichtet: Sackgasse mit Durchlässigkeit für Fuß- und Radverkehr
G45	Treidelweg / Försterei Kahlenberg	Beseitigung des Pflasters und Asphaltierung des Abschnittes

Teilweise umgesetzte Maßnahmen

M.-Nr.	Straße	Beschreibung
G04	Treidelweg - Altenhofer Straße	Statt der kostenintensiven Verlängerung des Treidelweges unter der Brücke “Altenhofer Straße“ wurde östlich der Brücke die bereits vorhandene mit Großstein gepflasterte Wegeverbindung „Am Finowkanal“ asphaltiert. Die Weiterführung des Radweges ist auf westlicher Seite auf gleicher Höhe geplant. Der dafür nötige Grunderwerb ist erfolgt.
G15	Schönholzer Straße	Rad-und Gehweg wurden 2018 erneuert, Radfahrer werden mit der Ampelanlage über die Fr.-Weineck-Straße geführt.
G22	Treidelweg - Schleuse Wolfswinkel	Erneuerung eines ca. 250 Meter langen Teilstückes
G26	Schwarzer Weg	Im Rahmen der Geh- und Radwegesanierung wurde die westliche Rampe zum Brandenburgischen Viertel hin ca. 50 m lang befestigt. Der andere Oberflächenbelag ist derzeit nicht erneuerungsbedürftig.
G28	Treidelweg - Schleuse Drahthammer	Regelmäßige Unterhaltung im Bereich der Zufahrt zur Brücke
G33	Rudolf-Breitscheid-Straße	Aufhebung der Benutzungspflicht, Beschilderung Gehweg mit Zusatzzeichen "Radfahrer frei". Die Anschlüsse an die Zoostraße und Grabowstraße/Raumer Straße müssen noch angepasst werden.

Maßnahmen in Planung

M.-Nr.	Straße	Beschreibung
G18	Wolfswinkelstraße	Ausbau des bestehenden Weges mit asphaltierter Decke zwischen Eberswalder Straße und dem Treidelweg bzw. weiterführend Richtung OT Finow mit sandgeschlämmter Schotterdecke und Sanierung der Brücke „Altes Heizwerk. Die Maßnahme ist Bestandteil des Stadt-Umland-Wettbewerbes. Die Entwurfsplanung Geh-/ Radweg und Brücke "Altes Heizwerk" BV/0869/2019 wurde am 17.04.2019 im Hauptausschuss mit einstimmiger Zustimmung vorgestellt.
G23	Spechthausener Straße	Die Situation wurde im Rahmen der ersten Verkehrsschau der AG Rad begutachtet. Das Stadtentwicklungsamt prüft die Errichtung eines Schutzstreifens auf östlicher Seite.
G24	Spechthausener Straße	Die Situation wurde im Rahmen der ersten Verkehrsschau der AG Rad begutachtet. Das Stadtentwicklungsamt prüft die Errichtung eines Schutzstreifens auf östlicher Seite.
G41	Am Kanal / Stadtschleuse	Der bestehende Weg soll ausgebaut, die Treppe durch eine Rampe ersetzt werden. Die Planung erfolgt 2019, im Anschluss wird der Fördermittel-Antrag gestellt. Die Realisierung ist für 2020 geplant. (Maßnahme des SUW)
G43	Saarstraße	Freigabe Gehweg mit Zusatzzeichen "Radfahrer frei“

6.1.2 Maßnahmen in Zuständigkeit des Landesbetriebs Straßenwesen

Umgesetzte Maßnahmen

M.-Nr.	Straße	Beschreibung
B08	Breite Straße	Zwischen dem Kreuzungsbereich Friedensbrücke und dem bereits bestehenden Schutzstreifen in der Breiten Straße Süd (B09) wurde in beide Richtungen ein Schutzstreifen angelegt.
B09	Breite Straße	Errichtung eines beidseitigen Schutzstreifens zwischen Brautstraße und dem Kreuzungsbereich Freienwalder Straße und Breite Straße. Der Kreuzungsbereich Freienwalder Straße wurde zudem mit vorgezogenen Aufstellstreifen versehen.
L18	Angermünder Chaussee (L200)	Die Mittelinsel wurde im Nachgang zum Bau des Geh-Radweges im Zuge des Brückenbaus zur Querung der L 23 gebaut.

Teilweise umgesetzte Maßnahmen

M.-Nr.	Straße	Beschreibung
B04	Eberswalder Straße	Der stadteinwärts gerichtete und zu schmale Radfahrstreifen wurde inkl. des Gehweges erneuert. Es entstand auf 1,1 Kilometer ein separater Radweg zwischen Kopernikusring und Spechthausener Straße. Für den Radweg (und auch Gehweg) stadtauswärts steht die Sanierung noch aus.
B07	Heegermühler Straße	Zwischen Kupferhammer Weg und Boldtstraße wurde beidseitig ein Schutzstreifen in Verbindung mit einem Überbreiten Fahrstreifen errichtet. Die Kreuzungen Kupferhammer Weg und Boldtstraße müssen noch angepasst werden. Derzeit erfolgt die Planung.
L02	Altenhofer Straße	Der Radweg nach Lichterfelde wurde in Abstimmung mit dem LS durch die Stadt als nicht straßenbegleitender Radweg errichtet. Die Querungshilfen wurden nicht errichtet.
L03	Altenhofer Straße	Teilweise wurden Reparaturarbeiten durch den Landesbetrieb 2018 durchgeführt (im Bereich der Brücke Asphalteinbau, ansonsten Flickungen des Asphaltbelages)
L04	Altenhofer Straße	Teilweise wurden Reparaturarbeiten durch den Landesbetrieb 2018 durchgeführt (im Bereich der Brücke Asphalteinbau, ansonsten Flickungen des Asphaltbelages)
L17	Brunnenstraße	Die Benutzungspflicht des gemeinsamen und in beide Richtungen zu nutzenden Geh- und Radweges wurde aufgehoben. Stadteinwärts wurde ein Gehweg mit Zusatzzeichen 1022-10 "Radfahrer frei" angeordnet. Stadtauswärts wurde in Abstimmung mit dem LS ein Schutzstreifen ab Lessingstraße/Weinbergstraße bis zum Wald-Solar-Heim realisiert. Für den Übergang vom Park am Weidendamm zur Brunnenstraße muss noch eine Lösung gefunden werden, ebenso für die Richtung Stadteinwärts.

Maßnahmen in Planung

M.-Nr.	Straße	Beschreibung
B03	Eberswalder Straße	Im Rahmen des Projektes Geh- und Radweg Brücke „Altes Heizwerk“ soll eine Querung über die B 167-Eberswalder Straße erfolgen. Abstimmungen mit dem LS werden noch durchgeführt. Die Maßnahme soll bis Ende 2019 als EFRE Förderprojekt angemeldet werden.
B11	Tramper Chaussee	Der LS befindet sich in der Vorbereitung auf das Planfeststellungsverfahren.
B12	Freienwalder Straße	Die bestehenden Schutzstreifen sind untermaßig und sollen mit erforderlicher Mindestbreite markiert werden. Die Maßnahme sollte gemäß Absprachen zwischen Stadt und LS bereits im Sommer 2018 umgesetzt sein. Die Realisierung hängt mit der Erneuerung der Asphaltdecke zusammen. Wann diese genau beim LS vorgesehen ist, ist unklar.
L21	Breite Straße	Derzeit finden für den Abschnitt zwischen Schleusenstraße und Poratzstraße Abstimmungen zur Planung zwischen LS und Stadt Eberswalde statt.

6.2 Aktionsplan

M-Nr.	Straße / Abschnitt	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Priorität	Kosten-Nutzen-Verhältnis	Streckenlänge	Kosten (geschätzt)	Zuständigkeit
B01	Eberswalder Straße / Eisenbahnstraße	Markierung vorgezogener, aufgeweiteter Radaufstellstreifen an allen lichtsignalgesteuerten Einmündungen zur B 167, die Bestandteil des Radverkehrsnetzes sind. Bei zweistreifigen Knotenpunktzufahrten, muss die Umsetzung i.d.R. in Kombination mit einem überbreiten Fahrstreifen erfolgen. Insgesamt 14 Zufahrten.	Sehr hoch	Sehr gut	6.550	15.000 €	LS
B07	Heegermühler Straße	Markierung Radfahrstreifen in beide Richtung in Kombination mit überbreiten Fahrstreifen	Sehr hoch	Sehr gut	920	15.000 €	LS
B10	Breite Straße	Markierung Radfahrstreifen in Richtung Tramper Chaussee	Keine Priorität	Kein KNV	550	3.000 €	LS
B12	Freienwalder Straße	Sowohl stadtein- als auch stadtauswärts soll ein Schutzstreifen mit erforderlicher Mindestbreite angelegt werden. Farbige Fortführung Schutzstreifen im Knotenpunkt.	Keine Priorität	Kein KNV	775	4.000 €	LS
B13	Freienwalder Straße	Farbige Weiterführung des Schutzstreifens im Knotenpunktbereich (beide Richtungen); überbreite Fahrbahn für Kfz-Verkehr (beide Richtungen); aufgeweiteter Radaufstellstreifen auch stadtauswärts für Abbieger Saarstraße; Aufhebung Benutzungspflicht linker Radweg stadtauswärts;	Mittel	Gut	1.050	5.000 €	LS

M-Nr.	Straße / Abschnitt	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Priorität	Kosten-Nutzen-Verhältnis	Streckenlänge	Kosten (geschätzt)	Zuständigkeit
B14	Freienwalder Straße	Markierung Schutzstreifen (beide Richtungen); Gehwege Radfahrer frei (beide Richtungen); Überführung mittels Mittelinsel auf baulichen Radweg östlich Ostender Höhen (siehe Musterlösung 2.2)	Mittel	Gut	1.050	15.000 €	LS
B15	Sommerfelder Chaussee	Schutzstreifen; zwei Überführungen Radweg - Fahrbahn an den Ortseingängen (Musterlösung 2.1. und 2.2); Aufhebung Benutzungspflicht Radweg östliche Sommerfelder Chaussee	Mittel	Gut	1.500	27.000 €	LS
B16	Tornower Dorfstraße	Überführung Radweg-Fahrbahn analog Musterlösung 2.1; Markierung Schutzstreifen	Mittel	Mittel	480	22.000 €	LS
L01	Altenhofer Straße	Aufhebung Benutzungspflicht Radweg; Freigabe Gehweg durch Zusatzzeichen "Radfahrer frei"	Keine Priorität	Kein KNV	940	200 €	LS
L05	Altenhofer Straße	Zusätzlich Markierung eines Schutzstreifen/Radfahrstreifens entgegen der Kfz-Fahrtrichtung soll geprüft werden; eigene Signalisierung für den Radverkehr am Knotenpunkt mit der B167	Hoch	Sehr gut	750	15.000 €	LS
L07	Coppistraße	Markierung Schutzstreifen stadtauswärts (bergauf); Aufhebung Benutzungspflicht in beide Richtungen, stadtauswärts Umwandlung in Gehweg mit Zz. Radfahrer frei; Ausbau Überführung auf baulichen Radweg auf Höhe des Bahnübergangs	Keine Priorität	Gut	2.200	10.000 €	LS

M-Nr.	Straße / Abschnitt	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Priorität	Kosten-Nutzen-Verhältnis	Streckenlänge	Kosten (geschätzt)	Zuständigkeit
L09	Lichterfelder Straße	Markierung Schutzstreifen bis zur Straße am alten Walzwerk; Änderung gemeinsamer Geh- und Radweg in Gehweg mit Zz. Radfahrer frei	Keine Priorität	Kein KNV	400	200 €	LS
L12	Britzer Straße	Bevorrechtigung Radfahrer an Grundstückszufahrten; Beschilderung mit Verkehrszeichen 205 oder 206 und Zusatzzeichen 1000-32 "Radverkehr von links und rechts"	Keine Priorität	Kein KNV	400	4.000 €	LS
L13	Britzer Straße	Markierung Schutzstreifen stadtauswärts; Freigabe linker Gehweg durch Zusatzzeichen 1022-10 ab der Straße "Am Containerbahnhof" bis zum Kreisverkehr Angermünder Straße; Bordsteinabsenkung auf Höhe der Straße "Am Containerbahnhof"	Keine Priorität	Kein KNV	5.800	4.000 €	LS
L14	Boldtstraße	Neuordnung Parken um ausreichend Raum für Markierung von beidseitigem Schutzstreifen zu haben zwischen Brücke und Heegermühler Straße	Mittel	Gut		12.000 €	LS
L16	Grabowstraße	Verlängerung Schutzstreifen bis zum Knotenpunkt Rudolf-Breitscheid-Str.; Markierung Linksabbieger zur Schule; Markierung vorgezogener Radaufstellstreifen an allen vier Knotenpunktzufahrten; Knotenpunktzufahrten über überbreite Fahrstreifen	Keine Priorität	Kein KNV	85	4.000 €	LS
L17	Brunnenstraße	Schutzstreifen in beide Richtungen; Anordnung Gehweg mit Zusatzzeichen 1022-10 "Radfahrer frei"	Mittel	Gut	500	5.000 €	LS

M-Nr.	Straße / Abschnitt	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Priorität	Kosten-Nutzen-Verhältnis	Streckenlänge	Kosten (geschätzt)	Zuständigkeit
L19	Breite Straße	Markierung Schutzstreifen bis zum Abzweig Neue Straße; Überführung auf Gehweg/Aufstellfläche LSA	Keine Priorität	Kein KNV	980	4.500 €	LS
L21	Breite Straße	Anlage Radfahrstreifen, an Engstellen Markierung Schutzstreifen; Prüfung Notwendigkeit Linksabbieger in Robert-Koch-Str.; Überführung Radweg-Fahrbahn an Friedensbrücke und Poratzstraße; vorgezogener Radaufstellstreifen für Linksabbieger Poratzstraße	Sehr hoch	Sehr gut	200	15.000 €	LS
G01	Fliederallee	Der bauliche Radweg soll kurz hinter der Ortstafel auf die Fahrbahn überführt werden. Eine Mittelinsel als Querungshilfe ist auf Grund der geringen Verkehrsstärke nicht notwendig. Ein Schutzstreifen zwischen Tempo-30-Zone und baulichem Radweg ist zu prüfen	Keine Priorität	Kein KNV	160	2.500 €	Stadt
G02	Mühlenstraße	Beschilderung als Gehweg mit Zusatzzeichen Radfahrer frei	Keine Priorität	Kein KNV		200 €	Stadt
G08	Dorfstraße	Freigabe Einbahnstraße für Radfahrer	Keine Priorität	Kein KNV		2.000 €	Stadt
G09	Angermünder Straße	Die Benutzungspflicht des gemeinsamen Geh- und Radweges ab/bis Kreisverkehr aufheben; Markierung Piktogrammspur für den Übergangszeitraum, Gehweg Radfahrer frei; Mittellinie entfernen	Keine Priorität	Kein KNV		1.500 €	Stadt
G11	Angermünder Straße	Farbige Markierung der Radfahrerfurt; Beschilderung als gemeinsamer Geh- und	Keine Priorität	Kein KNV	65	500 €	Stadt

M-Nr.	Straße / Abschnitt	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Priorität	Kosten-Nutzen-Verhältnis	Streckenlänge	Kosten (geschätzt)	Zuständigkeit
		Radweg					
G12	Angermünder Straße	Furtmarkierung und Gefahrzeichen 138 Achtung Radfahrer an den Grundstücksausfahrten; Montage Schilder 240 hinter den Grundstückszufahrten	Keine Priorität	Kein KNV	350	1.500 €	Stadt
G13	Angermünder Straße	Pflasterung der Überführung auf die Fahrbahn auf Höhe der Gewerbegebietszufahrt	Keine Priorität	Kein KNV	175	4.000 €	Stadt
G14	Fritz-Weineck-Straße	Markierung Radfahrstreifen mit aufgeweitetem Radaufstellstreifen; Führung Kfz-Verkehr über einen Fahrstreifen ohne Abbiegefahrstreifen	Keine Priorität	Kein KNV	860	3.000 €	Stadt
G16	Schönholzer Straße	Markierung Schutzstreifen in beide Richtungen	Keine Priorität	Kein KNV		4.000 €	Stadt
G17	Straße des Friedens	Freigabe Einbahnstraße; Aufhebung Benutzungspflicht	Keine Priorität	Kein KNV		500 €	Stadt
G20	Prignitzer Straße	Verkehrszeichen Gehweg mit Zusatzzeichen 1022-10 sowie Fahrbahnmarkierung (FGÜ) entfernen	Keine Priorität	Kein KNV		0 €	Stadt
G21	Prignitzer Straße	Aufhebung der Benutzungspflicht in östlicher Richtung und Anlage eines Schutzstreifens; farbige Markierung entfernen	Hoch	Sehr gut		8.000 €	Stadt
G23	Spechthausener Straße	Aufhebung Benutzungspflicht in beide Richtungen; einmaliges Markieren Piktogrammspur für den Übergangszeitraum	Keine Priorität	Kein KNV		2.500 €	Stadt

M-Nr.	Straße / Abschnitt	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Priorität	Kosten-Nutzen-Verhältnis	Streckenlänge	Kosten (geschätzt)	Zuständigkeit
G25	Spechthausener Straße	Änderung abknickende Vorfahrt prüfen; Ausbesserung Bordsteinabsenkung, Signalisierung wahlfreie Führung sowohl auf die Fahrbahn als auch auf den Gehweg dann ggf. mit Zusatzzeichen "Radfahrer frei".	Keine Priorität	Kein KNV	930	2.000 €	Stadt
G31	Rudolf-Breitscheid-Straße	Die Radfahrerfurt soll direkt an die Vorfahrtsstraße verlegt werden; die Mittelinsel weiter von der Vorfahrtstraße Richtung Süd-Ost abgesetzt werden (Einfahrtsbereich Zoo)	Hoch	Gut		8.000 €	Stadt
G32	Angermünder Straße	Farbige Markierung an allen vier markierten Stellen; Verkehrszeichen 1000-32 "Radfahrer von links und rechts"	Keine Priorität	Kein KNV	520	4.000 €	Stadt
G33	Rudolf-Breitscheidstraße	Aufhebung der Benutzungspflicht, Beschilderung Gehweg mit Zusatzzeichen "Radfahrer frei"	Mittel	Gut	670	5.000 €	Stadt
G34	Georg-Friedrich-Hegel-Straße	Markierung Schutzstreifen in beide Richtungen; aufgeweiteter Radaufstellstreifen zu Beginn und Ende der Straße an den Knotenpunkten Breite Straße und Berger Straße	Mittel	Gut	350	6.000 €	Stadt
G35	Berger Straße	Markierung eines aufgeweiteten Aufstellstreifen an allen vier Knotenpunktzufahrten mit einem Durchfahrstreifen für Radfahrer am rechten Fahrbahnrand (kurzer Schutzstreifen); Aufhebung Benutzungspflicht in Zufahrt Georg-Friedrich-Hegel-Straße	Keine Priorität	Kein KNV	385	3.500 €	Stadt

M-Nr.	Straße / Abschnitt	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Priorität	Kosten-Nutzen-Verhältnis	Streckenlänge	Kosten (geschätzt)	Zuständigkeit
G36	Berger Straße	Markierung Schutzstreifen; Neuordnung Parken	Keine Priorität	Kein KNV	100	3.500 €	Stadt
G37	Lessingstraße	Schutzstreifen bergauf markieren	Keine Priorität	Kein KNV	750	2.300 €	Stadt
G40	Friedrich-Ebert-Straße	Markierung aufgeweiteter Radaufstellstreifen für Linksabbieger und Geradeausfahrer an den Knotenpunkten Breite Straße mit Vorbeifahrstreifen.	Keine Priorität	Kein KNV		2.000 €	Stadt
G43	Saarstraße	Freigabe Gehweg mit Zusatzzeichen "Radfahrer frei"; langfristig Ausbau mit Komfortstreifen für Radfahrer jeweils am rechten Fahrbahnrand	Keine Priorität	Kein KNV		1.000 €	Stadt
G44	Treidelweg	Entfernen der Beschilderung	Keine Priorität	Kein KNV		0 €	Stadt

6.3 ADFC Fahrradklimatest

ENTWICKLUNG SEIT 2012

Legende:

Entwicklung	Verschlechterung		Konstant	Verbesserung	
Symbol					
Differenz zur letzten Bewertung	- >0,3	- 0,2 - 0,3	+/- 0,1	+ 0,2 - 0,3	+ >0,3

Fahrrad- und Verkehrsklima	2012	2014	2016	2018
Spaß oder Stress	3,0	2,8	3,3	3,2
Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	3,3	3,2	3,7	3,8
Alle fahren Fahrrad	2,8	2,9	3,3	3,4
Werbung für das Radfahren	4,7	4,0	3,9	3,8
Medienberichte	3,6	3,4	3,7	3,7

Stellenwert des Radfahrens	2012	2014	2016	2018
Fahrradförderung in jüngster Zeit	4,2	3,4	3,4	3,2
Falschparkerkontrolle auf Radwegen	4,0	3,9	4,1	4,5
Reinigung der Radwege	3,8	3,6	3,8	4,0
Ampelschaltungen für Radfahrer	3,8	3,8	4,0	4,1
Winterdienst auf Radwegen	4,5	4,1	4,2	4,5

Sicherheit beim Radfahren	2012	2014	2016	2018
Sicherheitsgefühl	3,7	3,4	3,9	3,9
Konflikte mit Fußgängern	3,5	3,2	3,8	3,6
Konflikte mit Kfz	3,6	3,6	4,0	4,1
Hindernisse auf Radwegen	3,6	3,6	3,8	3,8
Fahrraddiebstahl	4,4	4,1	4,1	4,2
Fahren auf Radwegen & Radfahrstreifen	3,9	3,6	3,9	3,9
Fahren im Mischverkehr mit Kfz	4,1	3,8	3,9	3,9

Komfort beim Radfahren	2012	2014	2016	2018
Breite der (Rad)wege	4,3	3,8	4,1	4,2
Oberfläche der (Rad)wege	3,8	3,5	3,9	3,8
Abstellanlagen	3,9	3,4	3,9	3,7
Führung an Baustellen	4,7	4,2	4,3	4,5
Fahrradmitnahme im ÖV	4,8	4,5	4,6	4,6

Infrastruktur und Radverkehrsnetz	2012	2014	2016	2018
Erreichbarkeit Stadtzentrum	2,2	2,1	2,6	2,3
zügiges Radfahren	2,3	2,3	2,9	2,5
geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	4,0	3,9	3,8	3,2
Wegweisung für Radfahrer	3,7	3,2	3,6	3,5
Öffentliche Fahrräder	4,5	4,3	4,5	4,7