

Ergebniszusammenfassung Erstes Eberswalder Radverkehrsforum 02.05.2022

(Stand 01.06.2022)

Einleitung

Die Stadt Eberswalde hat sich zum Ziel gesetzt, beim ADFC Fahrradklimatest 2030 die Note 2,0 zu erreichen. Nach dem verhältnismäßig schlechten Abschneiden mit Note 3,8 bei der Befragung 2020 sind die ADFC Regionalgruppe Eberswalde und die AG Rad am 02. Mai 2022 auf dem **Ersten Eberswalder Radverkehrsforum** zusammen mit der Stadt Eberswalde der Frage nachgegangen, wie diese Zielstellung erreicht werden kann. Der Einladung waren 60 Radfahrende, Radverkehrsinitiativen, Verwaltung, Kommunalpolitik und Ordnungsbehörden zum gemeinsamen Dialog ins BBZ Eberswalde gefolgt.

Nach kurzen Impulsvorträgen (siehe [ADFC - Mehr Mut zur Mobilitätswende – Radverkehr stärken!](#)) wurden die aus der Auswertung des Fahrradklimatests hervorgegangenen vier Themenbereiche

- Zustand der Radwege
- Radwegenetz und Lückenschlüsse
- Motorisierter Individualverkehr hat immer noch Vorrang vor Rad -und Fußverkehr
- Sicherheit

sowie freie Themen an Worldcafe-Tischen diskutiert.

Als Extrakt aus diesen Diskussionsrunden wurden nachfolgende **Schwerpunkte** zusammengefasst und **Handlungsempfehlungen** abgeleitet

Radwege und Schutzstreifen

- Radverbindung in andere Gemeinden haben häufig keine Radwege und bergen daher ein hohes Sicherheitsrisiko
- Priorisierung bei der Ertüchtigung von Radhauptwegen, Fahrradstraßen von den Ortsteilen ins Zentrum wären wünschenswert
- Radwege oder Schutzstreifen sind nicht durchgängig angelegt
- Überarbeitung des Radnutzungskonzepts in Abstimmung mit dem Radwegkonzept des Landkreises
- Schutzstreifen ermutigen Autofahrer zur Unterschreitung des Mindestabstands
- Schutzstreifen sind oft zu schmal
- Es werden mehr Schutzstreifen eingerichtet als Radwege gebaut
- Zusammenarbeit mit Landesbetrieb Straßen ist sehr schwierig

Handlungsempfehlungen:

- ↳ Prüfen, an welchen Stellen das Radnutzungskonzept ggf. überarbeitet werden muss
- ↳ Radverbindung in andere Gemeinden ausbauen
- ↳ Verstärkte Zusammenarbeit von Stadt und Landkreis erforderlich, um Radwege zur Pflichtaufgabe zu machen und die Landespolitik zum Tun zu bewegen: Landespolitik wirkt sich auch auf Stadtpolitik aus (Beispiel Landesstraßen)
- ↳ Verstärkte Abstimmung von Stadt und Landkreis erforderlich, damit Maßnahmen und Qualität der Durchführung abgestimmt werden.
- ↳ Verstärkter Bau von Radwegen anstelle von Schutzstreifen, die baulich vom Straßenraum abgetrennt sind, um Menschen verstärkt zum Radfahren zu bringen
- ↳ Durchgängiger Ausbau von Radwegen oder Schutzstreifen
- ↳ Zusammenarbeit mit dem Landesbetrieb Straßen verbessern!

Sichtbarkeit

- Sichtbare Beschilderungen und Wegweisungen (Beispiel: Am Ende des Radweg Weiterführung ausschildern)
- Sichtbare Radwege und Schutzstreifen
- Wechsel von Radwege- Arten sichtbar machen
- Für Radfahrer freigegebene Einbahnstraßen sind häufig für Autofahrer nicht als solche zu erkennen
- Auf dem Treidelweg sind Entgegenkommende schwer sichtbar

Handlungsempfehlungen:

- ↳ Beschilderung und Wegweisungen verstärkt evaluieren, Sichtbarkeit von Schildern erhöhen
- ↳ Radwege und Schutzstreifen für Autofahrer farblich und mit Radsymbolen versehen sichtbar machen
- ↳ Farbliche Hervorhebungen oder profilierte Markierungen /Strukturmarkierungen an unfallgefährdeten Stellen
- ↳ Spiegel o.ä. Lösungen bei schwer einsehbaren Bereichen nutzen/einführen (z.B. Treidelweg)
- ↳ Einbahnstraßenregelungen für Autofahrer deutlich sichtbar machen

Ampelschaltungen

- Grüne Ampelphase für Radfahrende
- Ampelschaltung gefährlich, Verwechslung mit Fußgängerampel bei Autofahrenden

Handlungsempfehlungen:

- ↳ Überprüfung der Sinnhaftigkeit der Ampelschaltung mit dem Ziel, den Verkehrsfluss (grüne Welle) für Radfahrende zu erhöhen
- ↳ Anpassung an Geschwindigkeiten der Radfahrenden
- ↳ Überprüfung der Abschaffung von Bedarfsampeln
- ↳ Evaluation Sichtbarkeit von Ampeln (z.B. Eisenbahnstraße Ecke Bahnhofsring oder Wilhelmstraße Ecke Rudolf-Breitscheidstraße)
- ↳ Zusammenarbeit mit dem Landesbetrieb Straßen verbessern!

Straßenbeläge

- Bordsteinkanten – Übergänge und Bordsteine sind zu hoch
- Kopfsteinpflaster schreckt Radfahrende ab

Handlungsempfehlungen:

- ↳ Prüfen, wo Glättung von Bordsteinkanten an Übergängen möglich ist
- ↳ Bessere Zugänglichkeit durch abgesenkte Bordsteine
- ↳ Mitbenutzung von Fußgängerwegen an Kopfsteinpflasterstraßen für Fahrräder offiziell erlauben
- ↳ Teilasphaltierung von Fahrstreifen prüfen

Kommunikation

- Kommunikation zwischen Bedürfnissen der Rad- und Autofahrenden ist nicht ausreichend gegeben
- In der Öffentlichkeitsarbeit fehlt das Verständnis für Radfahrende
- Kommunikation mit Landesbetrieb Straßen ist sehr schwierig

Handlungsempfehlungen:

- ↳ Ansprechpartner / Sicherheitspartner bekannt geben
- ↳ Flyer: „sicher Radfahren in Eberswalde“ entwickeln und zielgruppenorientiert verteilen
- ↳ Kommunikation mit dem Landesbetrieb Straßen verbessern!
- ↳ Aktion / Kampagne von ADFC, Stadt, Polizei, u.a. z.B. zum Thema, wann müssen Radfahrer auf den Radweg und wann nicht
- ↳ Neues Verständnis von Radfahrenden als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer schaffen

Ausbildung und Überwachung

- Wenig gegenseitige Rücksichtnahme und hohe Aggressivität gegenüber Radfahrenden
- Gefahr durch Parken/Halten auf Radwegen
- Ausbildung von Radfahrenden in Schulen und Kitas ist nur optional
- Schulwege sind für radfahrende Kinder nicht sicher

Handlungsempfehlungen:

- ↳ Kontrollen erhöhen
- ↳ Ausbildung von Radfahrenden an Schulen verpflichtend machen
- ↳ Zusammenarbeit mit Verkehrswacht, Polizei, in Absprache mit Landkreis
- ↳ Schulwegeplanung mit dem Ziel, Gefahrenstellen zu beseitigen
- ↳ „Elterntaxis“ erschweren – Kinder müssen sicher allein zur Schule radeln können

Motorisierter Individualverkehr (MIV) hat Vorrang vor Radverkehr

- Radfahrende werden häufig „übersehen“ und nicht als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmende wahrgenommen
- MIV hat viele negative Folgen (Gefährdung von Radfahrenden und Zu-Fuß-Gehenden, Luftverschmutzung, Klimawandel wird verstärkt, Flächenverbrauch)
- Gefahr vor allem bei rechtsabbiegender MIV
- Parken auf Radwegen sorgt für unnötige Gefährdungen von Radfahrenden
- gefährliches Überholen (auch durch Busse und LKWs) insbesondere bei Schutzstreifen, da dort häufig noch enger überholt wird als ohne Schutzstreifen
- Unsicherheitsgefühl auf Schutzstreifen → dadurch Ausweichen auf Gehwege und somit auch größere Gefahr für Fußgänger:innen

Handlungsempfehlungen:

- ↳ Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit und Bildungsarbeit: Schulen, Fahrschulen und andere Bildungsträger für das Thema Verkehrssicherheit gewinnen, öffentliche Aktionen
- ↳ Entlastung der Innenstadt vom MIV: z.B. durch Park & Ride an den Endhaltestellen des O-Bus mit kombiniertem Park- und Fahrausweis
- ↳ verstärkter Einsatz von Bodenwellen, um zu hohe Geschwindigkeiten von Autofahrenden zu vermeiden
- ↳ mehr Falschparker-Kontrollen
- ↳ Tempo 30 innerorts, da wo es möglich ist
- ↳ Radverkehr attraktiver gestalten, MIV unattraktiver machen (hierbei auf Alternativangebote <z.B. mehr ÖPNV> achten), mehr Konsequenz bei der Verkehrswende
- ↳ Verkehrslenkung neu denken, gelungene Konzepte anderer Städte adaptieren, Fehlentwicklungen anderer Kommunen möglichst vermeiden
- ↳ Ziele und Handlungsempfehlungen aus dem Rahmenplan „Mobil in Eberswalde – Mobilitätsplan 2030+“ umsetzen