

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP
Stadtentwicklung und Mobilität
Planung Beratung Forschung GbR



Machbarkeitsstudie Südroute Eberswalde

Synopse der Rückmeldungen

zum Berichtsentwurf vom 4. März 2024

Stand: 18. April 2024

Autor	Kritik / Hinweis / Anregung	Stellungnahme
Bürger1	Im Bereich Biesenthaler Strasse/ Friedhof wird die Nutzung gering sein, vielleicht sind hier noch Einsparungen möglich.	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>Die konkrete bauliche Ausführung, der damit einhergehende Aufwand und etwaige Möglichkeiten zur Kostenreduktion sind im Rahmen der Entwurfsplanung vertieft zu betrachten.</p>
	Der beliebte Schwärzensee sollte indirekt angebunden werden.	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>Der Schwärzensee ist an die Südroute über Waldweg- und Straßenverbindungen über die Biesenthaler Straße, die Lausitzer Straße sowie die Zoostraße angebunden.</p>
	Die Gesamtstrecke ist ziemlich kompliziert und sollte durch eine markante Bodenmarkierung leichter gefunden werden können	<p>Anregung aufgenommen</p> <p>Aufgrund der Länge der gesamten Strecke ist eine durchgängige markante Bodenmarkierung mit einem erheblichen Aufwand verbunden. Zudem wäre sie auf den verschiedenen Oberflächen nur eingeschränkt (Pflaster) oder gar nicht (wassergebundene Decken) umsetzbar. Die Wegweisung sollte daher in erster Linie über eine Beschilderung erfolgen. Punktuell können jedoch (ergänzende) Bodenmarkierungen sinnvoll sein. Maßnahme S 2 (vgl. Seite 95) wird dahingehend ergänzt.</p>

Autor	Kritik / Hinweis / Anregung	Stellungnahme
Bürger2	<p>Asphaltierung des Schwarzen Wegs</p> <p>Was verstehen Sie unter einer "sicheren Nutzung" der Strecke? Ich kann mich in meinen mittlerweile 61 Lenzen nicht daran erinnern, daß es jemals ein Sicherheitsproblem auf dem Schwarzen Weg gab. Wenn Sie allerdings die "Sicherheit" vor Regen, vor Schnee, vor Wind, vor Sonne und vor Glätte meinen, erwarten Sie die Quadratur des Kreises. Die wird es auch mit einem asphaltierten Weg nicht geben. Und nun zur "Attraktivität". Sie wissen ja, Schönheit liegt im Auge des Betrachters. Für mich zum Beispiel ist ein naturbelassener Weg, den man beim schlimmsten Regenwetter sowieso nicht befährt, viel attraktiver als eine Rennpiste, wo man ständig Angst vor Zusammenstößen mit eiligen Zeitgenossen hat. Außerdem die Nachhaltigkeit. Ein asphaltierter Weg ist nicht nachhaltig. Rechnen Sie CO2-Bilanz aus! Zum einen der Bau und dann in summa die ständige Unterhaltung, Beräumung, Bestreuung evtl. Einsatz von Salz, und das mitten im Wald.</p> <p>Abgesehen davon ist die Stadt knapp bei Kasse, wie wir alle erfahren mussten. Das Höchste, mit dem ich einverstanden wäre, ist eine Herrichtung des Weges analog des Schwappachweges, der auch attraktiv und sicher befahrbar ist.</p>	<p>weiterer Handlungsbedarf</p> <p>Die Herstellung bzw. Sicherstellung einer „attraktiven und sicheren“ Nutzung der Radwege stellt eine generelle, übergeordnete Zielsetzung für die gesamte Südroute dar.</p> <p>Die vorgeschlagene Asphaltierung des Schwarzen Weges zielt in erster Linie auf einer Erhöhung der Attraktivität der Verbindung ab. „Attraktivität“ meint in diesem Zusammenhang <u>nicht</u> die Schönheit einer Strecke, sondern – entsprechend der eigentlichen Wortbedeutung – die Anziehungskraft für Radfahrende, d.h. inwieweit die Erwartung von Radfahrenden an die Nutzbarkeit einer Strecke erfüllt werden. Dabei sind vor allem der Rollwiderstand sowie die Befahrbarkeit bei unterschiedlicher Witterung wichtige Kriterien. Diese würden durch eine Asphaltierung deutlich verbessert werden. Mangelhafte Oberflächenqualität mindert dagegen den Fahrkomfort für den Radfahrer und ist einer der wichtigsten Gründe für die Nichtbenutzung von Radwegen. Grundlegend sind erhebliche Eingriffe in den Naturraum sowie unnötige Neuversiegelungen zu vermeiden. Im Weiteren Planungsprozess sind dahingehend Alternativen zu prüfen, welche nicht kontrovers zu dementsprechenden Fördermittelpogrammen stehen.</p>

Autor	Kritik / Hinweis / Anregung	Stellungnahme
<p>Stadtfraktion Die Linke Sebastian Walter</p>	<p>Es ist bekannt, dass die Vor- und Nachteile von asphaltierten Radwegen und wassergebundenen Schotterdecken kontrovers diskutiert werden, was auch in der Bürgerbeteiligung sichtbar ist. Für die Wahl des Belages muss jedoch die Nutzungshäufigkeit berücksichtigt werden. Nur wirklich viel befahrende Radwege (> 2000 Räder/Tag) benötigen einen Asphaltausbau. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf das Forschungsprojekt der Stadt Würzburg https://neulandschaft.de/artikel/neue-materialien-fuer-wassergebundene-wegedecken-1006 sowie hinsichtlich der Ausführung auf https://stadtundgruen.de/artikel/versickerung-undrueckhaltung-von-niederschlag-in-staedten-erhoehen-wasserdurchlaessige-radwege-mit-rcmaterial-4913 und https://www.schleswig-holstein.de/DE/landesregierung/ministerienbehoerden/LBVSH/Aufgaben/Radwege/Fachinhalte/wassergebundene_radwege.html</p> <p>Diese Empfehlungen sollten insbesondere für die Streckenabschnitte 1, 2, 8, 10 und 16 beachtet werden.</p> <p>Die Abwägung des Radfahrkomforts (Asphaltbefestigung) zu Ungunsten des Naturschutzes erachten wir als nicht genehmigungsfähig. Dies betrifft insbesondere den vorgeschlagenen Ausbau in den Landschaftsschutzgebieten (Streckenabschnitte 8 und 10). Hier ist eine Befestigung in wassergebundener Bauweise vorzunehmen.</p>	<p>weiterer Handlungsbedarf</p> <p>Entsprechend den übergeordneten Zielen der Machbarkeitsstudie soll mit den vorgeschlagenen Maßnahmen eine möglichst sichere und attraktive Radverkehrsrouten erreicht werden. Dies gilt insbesondere auch im Hinblick auf die vorgeschlagenen Oberflächen, da mangelhafte Oberflächenqualitäten den Fahrkomfort für den Radfahrer mindert und einer der wichtigsten Gründe für die Nichtbenutzung von Radwegen ist. Wassergebundene Decken sind aus unserer Sicht sowohl hinsichtlich des Fahrkomforts / Rollwiderstands als auch des notwendigen Unterhaltungsaufwands aus unserer Sicht in der Regel grundsätzlich nachteilig gegenüber Asphalt- oder Betondecken. Bei einer stärkeren Nutzung und damit Verdichtung der Oberfläche reduzieren sich zudem die Vorteile wassergebundener Decken bzgl. der Wasserdurchlässigkeit deutlich. Wassergebundene Decken sollten daher aus unserer Sicht auf solche Abschnitte beschränkt werden, auf denen sie aus naturschutzfachlichen bzw. städtebaulichen Gründen zwingend erforderlich sind. Grundlegend sind erhebliche Eingriffe in den Naturraum sowie unnötige Neuversiegelungen zu vermeiden. Im Weiteren Planungsprozess sind dahingehend Alternativen zu prüfen, welche nicht kontrovers zu dementsprechenden Fördermittelprogrammen stehen.</p>

Autor	Kritik / Hinweis / Anregung	Stellungnahme
	<p>Die Unterstützung einer zügigen Fahrweise der Verkehrsteilnehmer durch die Errichtung kleiner Kreisverkehre wird ausdrücklich befürwortet.</p> <p>Diese Verkehrslösung soll auch am Kreuzungspunkt Prignitzer Straße/Ringstraße/Südroute/KITA (Abschnitt 5) realisiert werden. Ebenso ist die Machbarkeit am Kreuzungspunkt Rudolf-Breitscheid-Straße/Zufahrt in Richtung Brückenschlag bzw. an Kreuzungspunkt R.-Breitscheid-Str./Am Stadion/Ruhlaer Str. zu untersuchen.</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>An den genannten Knotenpunkten ist die Errichtung von kleinen Kreisverkehren im Hinblick auf eine sichere Führung des Radverkehrs nicht erforderlich. An der Kreuzung Prignitzer Straße/Ringstraße/Südroute/KITA gilt die Rechts-vor-Links-Regelung in Tempo 30-Zonen. Um diese zu verdeutlichen, sollte die Kreuzung – wie vorgeschlagen – entsprechend dimensioniert werden sowie ggf. durch Markierungen ergänzt werden. An den beiden anderen genannten Knotenpunkten besteht für den Radverkehr auf der Südroute in erster Linie die Notwendigkeit einer sicheren Querung über die Rudolf-Breitscheid-Straße. Hier sind daher auch unter Kostengesichtspunkten Maßnahmen zur Sicherung der Querungsstellen vorzuziehen.</p>
	<p>Für den Kreuzungspunkt Brunnenstraße/Lessingstr /Weidendamm/Weinbergstr. erachten wir die Errichtung einer Mittelinsel als Querungshilfe als nicht hilfreich, um dem Bedarf aller Verkehrsteilnehmer zu entsprechen. Als Alternative schlagen wir die Errichtung einer Ampelanlage vor (Abschnitt 15).</p>	<p>weiterer Handlungsbedarf</p> <p>Die Einrichtung einer Fußgängerampel setzt nach den einschlägigen Richtlinien (RAST 06, R-FGÜ) Mindestaufkommen an Kfz-Verkehr und querendem Fuß- und Radverkehr voraus. Diese werden nach unserer ersten Einschätzung nicht erreicht. Für eine abschließende Bewertung sind entsprechende Zählungen heranzuziehen.</p>

Autor	Kritik / Hinweis / Anregung	Stellungnahme
		Die Alternative sollte daher im weiteren Planungsprozess geprüft werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass aufgrund der Kreuzungsgeometrie (geringe Breite im Kurvenbereich) ggf. nicht „nur“ eine Fußgängerampel sondern eine Vollsignalisierung der Kreuzung erforderlich sein könnte.
	In Bereichen mit vorhandenen und/oder zu gering oder kaum gekennzeichneten Radspuren in Mischverkehrsflächen sollen vermehrt Piktogrammen auf den Straßenbelag aufgetragen werden (Streckenabschnitte 6, 9,11 und 17).	Anregung aufgenommen Sie ist in den Steckbriefen 6, 9 und 17 bereits genannt; der Steckbrief 11 ist entsprechend ergänzt.
	Der Ausbau der Verbindung nach Finowfurt (Abschnitt 1) soll erst erfolgen, wenn die Weiterführung des Radweges durch die Nachbarkommune festgestellt ist.	Anregung aufgenommen Steckbrief 1 (vgl. Seite 58) ist entsprechend ergänzt.
	<p>Unter Punkt 4.4 Sonstige Maßnahmen regen wir die Aufnahme folgender Punkte an:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bußgelder für Kraftfahrzeuge die auf Radwegen und Radschutzstreifen parken - Bußgelder bzw. Punkte für Fahrzeuge, die Fahrräder innerorts mit einem Abstand weniger als 1,5 m überholen - verstärkte Bekämpfung von Fahrraddiebstahl 	zur Kenntnis genommen Bei den genannten Punkten handelt es sich um allgemeine Maßnahmen zur Radverkehrsförderung, die – im Gegensatz zu den vorgeschlagenen sonstigen Maßnahmen – keinen speziellen Bezug zur Südroute haben. Die Punkte sollten daher eher in ein gesamtstädtisches Verkehrs- bzw. Radverkehrskonzept aufgenommen werden.

Autor	Kritik / Hinweis / Anregung	Stellungnahme
	<p>Auch wenn nicht im direkten Zusammenhang mit der Südroute stehend, so ist doch eine Untersuchung der Radwegebeziehung von den Radabstellanlagen des Werner-Forßmann-Krankenhauses notwendig, um die Radfahrenden nicht entgegen den Fahrtrichtungen zu (ver)leiten.</p>	<p>Anregung aufgenommen Steckbrief 11 (vgl. Seite 81) ist um einen entsprechenden Hinweis ergänzt.</p>
Bürgerin3	<p>Neben der Wohnbebauung sind im Untersuchungsraum ein großer Anteil von Eberswaldes Schulen und Kindergärten zu finden.</p> <p>Die einzelne Benennung der Kindergärten fehlt mir an dieser Stelle. Es gibt einige Eltern mit Kindergartenkindern, die diese Route nutzen.</p> <p>Auch vor dem Hintergrund, dass das Fahrrad als eine echte Alternative zum Auto im Alltag heutzutage angesehen werden kann, insbesondere weil die Ausstattung mit Lastenrad, Kinderanhänger, E-Bikes etc. das Mitnehmen von Kindern sehr komfortabel macht.</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>Die für die Südroute relevanten Kindergärten sind in der Abbildung 8 mit den Beschäftigten- und Platzzahlen im Detail dargestellt. Eine textliche Aufzählung der einzelnen Kindergärten ist daher entbehrlich.</p>
	<p>Nördlich der B 167 verläuft der so genannte Treidelweg, eine attraktive Fuß- und Radverkehrsverbindung entlang des Finowkanals parallel nördlich der B 167. Diese Verbindung ist über die Schönholzer Straße und vor allem auch den Kopernikusring / Erna-Bürger-Weg an das Projektgebiet angebunden.</p> <p>Es ist nicht der „so genannte“ Treidelweg. Es ist der Treidelweg entlang des Finowkanals in Eberswalde. Der Treidelweg ist für sehr viele Radpendler, die direkt in die Innenstadt müssen, aktuell m. E. die sicherste und intuitivste Radverkehrsverbindung nach Eberswalde. Aus eigener Erfahrung kommt die B 167 als Route nicht in Frage. Auch dann nicht, wenn ich entlang der Bundesstraße 5 Minuten schneller bin. Aus diesem Grund finde ich Querverbindungen zwischen Südroute und Finowkanal sehr wichtig.</p>	<p>Anregung aufgenommen</p> <p>Text (vgl. Seite 23) ist entsprechend geändert.</p>

Autor	Kritik / Hinweis / Anregung	Stellungnahme
	<p>S. 26 zum Bild: geringe Wegebreiten und alte Radwegmarkierungen in der Schönholzer Straße (linkes Bild) und der Rudolf-Breitscheid-Straße (rechtes Bild) Der Rad- und Fußweg entlang der Schönholzer Straße ist im Untersuchungsraum der am breitesten vorhandene Radweg. Auch wenn er den heutigen Standards nicht entspricht. Unter dem Sicherheitsaspekt und der vorhandenen Belagsqualität finde ich es unangemessen diesen Abschnitt als Negativbeispiel zu verwenden. Der Radweg sollte auch in seiner örtlichen Lage betrachtet werden. In erster Linie wird er von Radfahrern genutzt die heute schon auf der „Südroute“ unterwegs sind und weniger von Fußgängern. Diese nutzen lediglich die Querung durch die Waldsportanlage zur Bushaltestelle. Da dieser Radweg entlang der Schönholzer Str. am Ende der Studie nicht Bestandteil wird, wünsche ich mir eine intensivere Kosten-Nutzen-Analyse für diese Strecke. vgl. auch ff. Anmerkungen. S. 27 auf manchen Strecken sind die Oberflächen der Radwege aber nur recht mangelhaft. Dies gilt für gepflasterte Geh- und Radwege z.B. entlang der Schönholzer und Prignitzer Straße aber auch für Zufahrtsstraßen wie die Verlängerung des Karl-Marx-Rings in Richtung der Garagen. Der Radweg entlang der Schönholzer Straße hat eine gute bis abschnittsweise befriedigende Pflasterung, auch aus dem Grund, da keine angrenzenden Gehölze Wurzelschäden verursachen können. Lediglich bei langanhaltenden Regen ist der Radweg eingeschränkt durch Pfützen befahrbar und es muss auf den Fußweg (der kaum begangen wird) gefahren werden.</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>An der Bewertung wird aufgrund der unzureichenden Breite des Radwegs in Verbindung mit der unzureichenden Breite des Gehwegs und des fehlenden Sicherheitstrennstreifens zur Fahrbahn festgehalten.</p>

Autor	Kritik / Hinweis / Anregung	Stellungnahme
	<p>Teilweise ist das Nebenstraßennetz auch gar nicht befestigt, wie z.B. im Ortsteil Zühlsdorf</p> <p>Fehlerteufel: Eberswalde hat kein Zühlsdorf. Welches Nebenstraßennetz, das nicht befestigt ist soll das sein außerhalb von Waldflächen und Schleichwegen (nördlich der Waldsportanlage, welches nicht zu einem Nebenstraßennetz gehört)?</p>	<p>Anregung aufgenommen</p> <p>Der Text (vgl. Seite 30) ist entsprechend korrigiert.</p>
	<p>S. 30</p> <p>Doch dann gibt es auch Bereiche, wie zum Beispiel der Weg am Sportplatz in Finow oder die Erlebnisachse Schwärzetal – letztere liegt außerdem angrenzend an den Botanischen Garten –, die teilweise ein höheres Fußverkehrsaufkommen aufweisen und daher Konflikte mit Radfahrenden entstehen können.</p> <p>Welcher Weg am Sportplatz ist hier gemeint der „Schleichweg“ nördlich der Waldsportanlage entlang der alten Bahnschiene?</p> <p>Dort entlang führt kein Radweg. Bezeichnet man diesen Weg als offiziellen Fußgängerweg? Insgesamt ist es ein sehr gefühlter „unsicherer“ Weg mit viel Müll. Der Fußweg entlang der Schönholzer Straße kann es auch nicht sein, da dieser kaum in der Länge von Fußgängern genutzt wird. Eher zur Querung in den Wald.</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>Es ist die vorhandene Wegeverbindung nördlich der Waldsportanlage entlang der alten Bahnstrecke gemeint. Es handelt sich bei diesem nicht um einen „Schleichweg“, sondern um eine offizielle Wegeverbindung, die vom Radverkehr aber insbesondere auch von zu Fuß Gehenden aus dem nördlich angrenzenden Wohnquartier auch genutzt wird.</p>

Autor	Kritik / Hinweis / Anregung	Stellungnahme
	<p>S. 37 Dabei wurde je Knotenpunkt 24h-Zählungen am 25.05.2023 (Donnerstag) und 27.05.2023 (Samstag) durchgeführt.</p> <p>Die Zählung erfolgte vor den Pfingst-Feiertagen, dass ist m. E. kein repräsentativer Zeitraum.</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>Mit der durchgeführten Zählung sollte ein Eindruck über die unter günstigen Bedingungen vorhandenen Radverkehrsströme gewonnen werden. Es wurde daher bewusst ein Zeitraum mit gutem Wetter und ggf. erhöhtem Freizeitverkehrsaufkommen gewählt. Eine z.B. für das gesamte Jahr repräsentative Zählung ist für die Untersuchungsfragestellung nicht erforderlich.</p>
	<p>S. 38 Am Knotenpunkt Biesenthaler Straße / Friedhof fährt der Großteil der Radfahrenden vor allem auf der Biesenthaler Straße in Nord- und Südrichtung. Bemerkenswert ist, dass viele Radfahrende trotz der sehr schlechten Wegebeschaffenheit auch nach Osten die Straße am Friedhof nutzen. Ja, es wird viel entlang des Friedhofs die Strecke genutzt, weil die Verkehrssicherheit sehr hoch ist und die Strecke intuitiv befahren wird in Richtung Brandenburgisches Viertel. Aus der Ost-Richtung kommend sind die Brachlowstraße und die Kastanienallee als mögliche Verbindungsstraßen durch die schlechten Straßenverhältnisse keine Alternativen. An dieser Stelle wirkt das Gutachten etwas fern formuliert von der Lokalität und es wäre wünschenswert, wenn in das Gutachten auch etwas Lokalwissen einfließt, um am Ende auch eine machbare Studie zu erhalten.</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>Die an dieser Stelle pauschal wirkende Kritik kann nicht nachvollzogen werden.</p>

Autor	Kritik / Hinweis / Anregung	Stellungnahme
	<p>S. 44, 45</p> <p>Kriterium Sicherheit</p> <p>... einsame Routen auch eine geringere Erschließungswirkung haben, daher wird er zusammen mit in dem folgenden Punkt abgehandelt.</p> <p>Mozartstraße aus diesem Grunde ausgeschlossen, da hier ein sehr unübersichtlicher Knotenpunkt im Kurvenbereich der Schönholzer Straße aus der Südroute ausgenommen wird.</p> <p>Wie kann das Kriterium für mangelnde Sicherheit zur Anwendung kommen, wenn die angrenzenden Straßen an dem Knotenpunkt an sich sicher sind. Die Mozartstraße ist in Süd-Finow die am besten ausgebaute Straße. Grundsätzlich können Knotenpunkte doch für den Radverkehr entsprechend ausgebaut werden. Diese hier beschriebene Anwendung des Kriteriums Sicherheit ist an der Stelle nicht nachvollziehbar.</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>Eine Routenführung über die Mozartstraße bis zur Schönholzer Straße würde für den Radverkehr in östlicher Richtung bedeuten, dass die Schönholzer Straße im Kurvenbereich gequert werden müsste. In Verbindung mit dem beobachteten (eher höheren) Geschwindigkeitsniveaus des Kfz-Verkehrs auf der Schönholzer Straße ist eine Querung an dieser Stelle im Vergleich zur rechtwinklige Querung am Karl-Marx-Ring als unsicherer zu bewerten.</p>

Autor	Kritik / Hinweis / Anregung	Stellungnahme
	<p>S. 45 Erschließungskriterium</p> <p>Unter dem Kriterium der Erschließungswirkung wurden Strecken ausgeschlossen, die durch gering besiedelte Bereiche führen und dazu alternative Strecken vorhanden sind, die eine höhere Erschließungswirkung aufweisen.</p> <p>Hierbei handelt es sich um ein schlecht nachvollziehbares Kriterium. Es geht in der Studie um eine Südroute, die laut Leitlinien (S. 50): sicher, schnell, verständlich und komfortabel eingerichtet werden soll. Ohne, dass man die Studie kennt, hat man als erstes eine Art „Umgehungsradweg“ im Kopf. Das solch ein Radweg gut angebunden sein muss über „Zubringer“ ist selbstredend. Gerade bei einer hohen Erschließungswirkung, also eine Route durch Straßenzüge mit einer hohen Einwohnerdichte, wird die Route an der Stelle nicht mehr sicher, nicht mehr verständlich und ist nicht komfortabel (gilt für das Brandenburgische Viertel und für den Christel-Brauns-Weg). Aus der Studie kann ich nur das oben benannte Beispiel nehmen, dass trotz sehr schlechter Wegeverhältnisse der Weg am Friedhof Finow und der weiterführende Waldweg viel befahren wird. Wenn man sich (Finowfurt)-Finow-Brandenburgisches Viertel-Eberwalde als Routenabschnitte vorstellt, dann drängen sich die breitesten, direkten Verbindungen für einen Radfahrer auf, denn diese Route ist dann: sicher, schnell, verständlich, komfortabel. Am Ende kommt es nicht auf 5 Minuten beim Radfahren an, was die reine Strecke anbelangt. Das Wetter, die tägliche körperliche Verfassung tun jedes Mal ihr Übliches um mal 5 Minuten schneller oder langsamer zu sein.</p> <p>Man bedenke bei dem Sachverhalt auch die zunehmenden schnellen E-Biker.</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>Die Kriterien „sicher, schnell, verständlich und komfortabel“ gelten grundsätzlich für alle herausgehobenen Radwegeverbindungen. Die Südroute ist explizit nicht als Radschnellweg oder „Umgehungsradweg“ konzipiert. Es geht vielmehr – wie auch im Text dargestellt – darum, eine attraktive Route abseits der Bundesstraße B167 herzustellen, die in erster Linie auf Wegen von, zum und innerhalb der Bereiche Finow und Brandenburgisches Viertel genutzt werden soll. Eine gute Erschließung der bestehenden Wohnquartiere ist damit essentiell, um auch ein entsprechendes Radverkehrspotenzial für die Route erreichen zu können.</p>

Autor	Kritik / Hinweis / Anregung	Stellungnahme
	<p>Fazit:</p> <p>Hohe Erschließungswirkung bedeutet viel Bewohner, mehr ruhender Verkehr, mehr Fußgänger und somit ein eingeschränktes Sicherheitspotenzial für eine Radroute.</p>	
	<p>S. 46 Direkte Verbindung</p> <p>Ein weiteres Kriterium der Routenfindung war die Schaffung von möglichst direkten Verbindungen ohne Umwege. Durch den Wegfall einiger oben angegebener Strecken konnten weitere ausgeschlossen werden, ...</p> <p>Des Weiteren wurde auch die Fritz-Weineck-Straße aus den Routenüberlegungen rausgenommen, obwohl hier einige Schulen und Versorgungsstandorte sind. Da jedoch eine Verbindung von West nach Ost hier nur einen Umweg bedeuten würde, macht die Aufnahme der Strecke in eine Südroute keinen Sinn. Nichtsdestotrotz ist es für das westliche Eberswalde eine wichtige Radverkehrsverbindung.</p> <p>Da für mich das vorgenannte Kriterium inhaltlich nicht nachvollziehbar ist, und die Kriterien aufeinander aufbauen, gilt die o. g. Aussage auch für dieses Kriterium.</p> <p>Umwege sind m. E. bei einer Radroute reine Definitionsfrage. In Finow wird der Nahversorger/die Schulen nicht eingebunden, im Brandenburgischen Viertel wird der Nahversorger/die Schule direkt angefahren. Das passt m. E. nicht zusammen. Möchte ich mit meiner Route viele Menschen abholen und die Zentren der Ortsteile stärken und verbinden oder möchte ich eine sichere, schnelle, verständliche und nachvollziehbare (intuitive) Verbindung zwischen den Ortsteilen schaffen?</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>Zur Anbindung der an der Fritz-Weineck-Straße gelegenen Standorte an die Südroute bestehen div. Verbindungen, die bereits im aktuellen Zustand gut durch den Radverkehr genutzt werden können (Radweg entlang der Schönholzer Straße, Nutzung der Ringstraße im Mischverkehr).</p> <p>Die Inkaufnahme von Umwegen bei der Routenfindung stellt eine Abwägung zwischen der Länge und Qualität des Umwegs, der Bedeutung der über den Umweg direkt erschließbaren Standorte sowie vorhandene / herstellbare alternative Anbindungen der Standorte an die direktere Routenführung dar. Aufgrund der erheblichen Umweglänge einer Routenführung über die Fritz-Weineck-Straße und die vorhandenen, gut nutzbaren Anbindungen an die vorgeschlagene Südroute wurde hier der direkteren Führung der Vorzug gegeben.</p>

Autor	Kritik / Hinweis / Anregung	Stellungnahme
	<p>S. 47 Kosten</p> <p>Auch hier gilt, der Aufbau der Kriterien aufeinander ist nicht nachvollziehbar.</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>Diese pauschale Kritik ohne weitere Erläuterung kann nicht nachvollzogen werden.</p>
	<p>S. 48 Finalisierte Routenführung</p> <p>in Richtung Friedhof Eberswalde Finow ---</p> <p>Ist hier der Friedhof Finow gemeint?</p>	<p>Anregung aufgenommen</p> <p>Ist im Text (vgl. Seite 51) entsprechend angepasst.</p>
	<p>S. 48</p> <p>Über die Schönholzer Straße geht es weiter nördlich des Sportplatzes entlang eines straßenunabhängigen Weges, dann über die Prignitzer Straße bis zur Potsdamer Allee. Diese Routenführung wird aufgrund der Anbindung des neuen Schulzentrums von der Prignitzer Allee aus der Variante über Zum Schwärzensee und Brandenburger Allee bevorzugt. Hier wird schon das neue Schulzentrum berücksichtigt, wenn noch nicht einmal das Alexander-von-Humboldt-Gymnasium und das Gymnasium Finow berücksichtigt werden.</p> <p>Da ist nicht nachvollziehbar.</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>Siehe Anmerkungen oben zum Kriterium „Direktheit“.</p>
	<p>S. 69 Schwarzer Weg</p> <p>Der „Schwarze Weg“ ist ein besonderer Abschnitt der Route, da ich hier den dringendsten Handlungsbedarf sehe.</p> <p>Der Schwarze Weg ist der Grund, weshalb ich auch nach 3 Tagen Regen immer mit einer Regenhose fahren muss, dass dieser doch extrem matschig ist, insbesondere nach der Holzentnahme. Zu Fuß ist der Weg noch schlechter zu begehen und es handelt sich hier wirklich um einen sehr wichtigen Verbindungsweg zwischen Finow und Zoo/ Krankenhaus/Stadtzentrum/Behördenzentrum.</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p>

Autor	Kritik / Hinweis / Anregung	Stellungnahme
	<p>Zusammenfassend möchte ich noch festhalten, dass die „Südroute“ als Gesamtkonzept gedacht und auch in maßvollen Zeitabständen sinnvoll umgesetzt werden sollte. Nach 5 Jahren ist eine Kindergartenzeit vorbei, nach spätestens 13 Jahren ist die Schulzeit vorbei. Und wenn sich eine Stadt für den Radverkehr entscheidet, dann darf es auch gern zu Abstrichen für den motorisierten Individualverkehr kommen. Ich finde es müssen noch mehr Anreize geschaffen werden, dass die Pendler sich morgens dann doch leichter für das Radfahren entscheiden, einfach weil man am Ende des Tages vielleicht mal schneller war als mit dem Auto (inklusive Eiskratzen und Parkplatzsuche).</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p>
<p>Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Karen Oehler</p>	<p>Die Machbarkeitsstudie beschreibt den Prozess zur Festlegung der Route sehr anschaulich. Anhand von Kriterien gelingt es sehr gut, die Vielzahl der in die Untersuchung einbezogenen Straßen und Wege zu bewerten. Im Ergebnis des Abwägungsprozesses wird deutlich, wie der Vorschlag für die finale Routenführung zustande kommt.</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p>
	<p>Auch wenn es nicht unmittelbare Aufgabe dieser Machbarkeitsstudie ist, schlagen wir vor, die Karte zur finalen Routenführung (Abbildung 36, Seite 49) durch die im Stadtgebiet vorhandenen Anbindungen an den Treidelweg als nördliche Radverkehrsrouten zu ergänzen. Im Raum Finow wäre das beispielsweise die Altenhofer Straße, in Westend Wildparkstraße / Teuberstraße / Boldtstraße und der Weg über die Kupferhammer Schleuse, in Eberswalde der Weg über die Fußgängerbrücke zum Leibnizviertel. Die Darstellung der Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen Südroute und Treidelweg einschließlich der Querung der B 167 unterstreicht unserer Ansicht nach sehr deutlich die Absicht ein funktionierendes Radverkehrsnetz in der Stadt aufzubauen.</p>	<p>Anregung aufgenommen</p> <p>Um die Anbindungen an den Treidelweg deutlicher zu machen, ist der Bericht (vgl. Abbildung 36, Seite 53) entsprechend angepasst.</p>

Autor	Kritik / Hinweis / Anregung	Stellungnahme
	<p>Oberflächen (Seite 27)</p> <p>Nachvollziehbar ist, dass auch die Oberflächenbeschaffenheit von Radwegen darüber entscheidet, ob ein Weg angenommen oder gemieden wird. Allerdings sollte deshalb nicht jeder Weg eine Asphaltfläche erhalten. In naturnahen Wegeabschnitten sollten auch die Abschnitte der Südroute im Einklang mit der Natur erhalten oder mit minimalen Eingriffen angepasst werden. Der sogenannte Schwarze Weg zwischen dem Brandenburgischen Viertel und dem Zoo sollte nicht mit Asphalt befestigt werden. Er wird bereits seit Jahrzehnten, so wie er ist, von Radfahrenden genutzt. Wenn sich entlang des Weges größere Pfützen bilden, könnte man punktuell geeignete Maßnahmen ergreifen, um die Nutzbarkeit gezielt an diesen Stellen zu verbessern. Der Instandhaltungsaufwand kann somit niedrig gehalten werden.</p> <p>Wird ein naturnah belassener Weg durch Forstarbeiten in Mitleidenschaft gezogen, sollte schnellstmöglich dafür gesorgt werden, dass die Befahrbarkeit wiederhergestellt wird.</p> <p>In diesem Abschnitt wird u.a. auf das Nebenstraßennetz eingegangen. Fälschlicherweise wird in diesem Zusammenhang der Ortsteil Zühlsdorf genannt.</p>	<p>weiterer Handlungsbedarf</p> <p>Grundlegend sind erhebliche Eingriffe in den Naturraum sowie unnötige Neuversiegelungen zu vermeiden. Im Weiteren Planungsprozess sind dahingehend Alternativen zu prüfen, welche nicht kontrovers zu dementsprechenden Fördermittelprogrammen stehen.</p> <p>Anregung aufgenommen</p> <p>Der Text (vgl. Seite 30) ist entsprechend korrigiert.</p>

Autor	Kritik / Hinweis / Anregung	Stellungnahme
	<p>2.4.3 Unfallanalyse (Seite 33)</p> <p>An dieser Stelle geht es um eine Analyse zum Unfallgeschehen. Es wird auf eine Erhebung von Daten der am Unfallgeschehen beteiligten Personen verwiesen. In diesem Zusammenhang ist aus unserer Sicht unter dem Stichwort Personen in der Klammer der Hinweis auf das Geschlecht der beteiligten Personen nicht notwendig.</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>Der Absatz zählt lediglich die von der Polizei erfassten Merkmale eines Unfalls auf, zu denen standardmäßig auch das Geschlecht gehört. Da zudem erhebliche geschlechtsspezifische Unterschiede im Unfallgeschehen gerade auch beim Radverkehr festzustellen sind, wäre ein Weglassen gerade dieses Merkmals aus unserer Sicht willkürlich.</p> <p>Die Darstellung im Text (vgl. Seite 36) ist sprachlich klargestellt.</p>
	<p>3.2. Finalisierung der Routenführung (Seite 48)</p> <p>Die Routenführung ist insgesamt recht schlüssig. Lediglich für den Bereich östlich der Bahnstrecke Berlin – Stralsund wäre es aus unserer Sicht besser, eine Routenführung über die Ruhlaer Straße als Vorzugsvariante zu betrachten. Für die Führung über die Ruhlaer Straße (Maßnahmenblatt 12) spricht unserer Einschätzung nach, dass die Anbindung der Innenstadt von Eberswalde mit weniger Konfliktpunkten erreicht werden kann. Besonders wichtig erscheint uns in diesem Zusammenhang, dass die Brunnenstraße wesentlich mehr Konfliktpotential aufweist und dort bauliche Veränderungen sehr schwer oder gar nicht umgesetzt werden können.</p> <p>Hier ein redaktioneller Hinweis: Die Anbindung des neuen Schulcampus des Landkreises an das Brandenburgische Viertel wird im 3. Abschnitt beschrieben. Dort wird u.a. von der Prignitzer Allee gesprochen. Es handelt sich aber um die Prignitzer Straße.</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>Die Zweiteilung der Routenführung im östlichen Teil wird sowohl der herstellbaren Infrastruktur wie auch den unterschiedlichen Präferenzen von Radfahrenden bspw. bei unterschiedlichen Witterungsverhältnissen und Tageszeiten sowie der Ziele in der Innenstadt besser gerecht.</p> <p>Mit der Zweiteilung wird darüber hinaus die Grundlage geschaffen, um ggf. Fördermittel für alle Teilschnitte akquirieren zu können.</p> <p>Anregung aufgenommen</p> <p>Der Text (vgl. Seite 51) ist entsprechend korrigiert.</p>

Autor	Kritik / Hinweis / Anregung	Stellungnahme
	4.1. Leitlinien (Seite 51)	
	<p>Verständlich</p> <p>Die Verkehrsführung soll durch eine geeignete Straßenraumgestaltung möglichst selbsterklärend und damit klar und leicht verständlich sein. Dieser Satz ist für Lesende unterschiedlich zu interpretieren. Was ist klar? Was ist leicht verständlich? Wir schlagen vor, diese Zielstellung mit Hilfe einer inhaltlichen Präzisierung zur einheitlichen Ausschilderung und ggf. farblichen Markierungen für die vorgesehene Wegführung zu ergänzen.</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>Eine Verkehrsführung ist dann für Verkehrsteilnehmende leicht verständlich, wenn sie unmittelbar aus der Gestaltung, d.h. ohne weitere Beschilderung oder Markierung, ersichtlich ist.</p> <p>Der Einsatz von farblichen Markierungen sollte – entsprechend der technischen Regelwerke und gängigen Praxis – nur bei besonderen räumlichen Verhältnissen bzw. Gefahrenstellen eingesetzt werden.</p>

Autor	Kritik / Hinweis / Anregung	Stellungnahme
	<p>Komfortabel</p> <p>Für das Radwegenetz ist ein ausreichender Winter- und Reinigungsdienst sicherzustellen. Diese Forderung wurde in der Vergangenheit bereits erhoben, doch eine Verbesserung des Istzustandes konnte nur selten erreicht werden. Besonders in Abschnitten mit gemeinsamen Geh- und Radwegen werden an Schneetagen häufig die Radwege als Ablageflächen für Schnee genutzt und sind für den Radverkehr nicht nutzbar. Wenn die Forderung nach einem Winterdienst auch für Abschnitte wie den "Schwarzen Weg" gelten soll, halten wir diesen Ansatz für überzogen. Es sollte viel besser mit Augenmaß darüber entschieden werden, welche Radwege im Gesamtnetz durch den Winterdienst beräumt werden müssen. Es ist auch für Radfahrende zumutbar, an einigen Tagen des Jahres auf die Nutzung sämtlicher zur Verfügung stehenden Wege zu verzichten, wenn alternative Radverbindungen angeboten werden können (bei der Südroute z.B. Breitscheidstraße oder Schwappachweg).</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>Die Frage des Winterdienstes, d.h. inwieweit die Südroute auch im Winter durchgängig befahrbar sein sollte, sollte im Rahmen eines Winterdienstkonzepts auf gesamtstädtischer Ebene analysiert und entschieden werden.</p>

Autor	Kritik / Hinweis / Anregung	Stellungnahme
	<p>Maßnahmen - Abschnitte (Seite 52)</p> <p>Der Versuch, an dieser Stelle Kosten für Abschnitte grob zu schätzen, kann nur für kurzfristig umzusetzende, also mit sehr hoher Priorität eingeordnete Maßnahmen belastbar sein. Die Entwicklung von Baukosten in den letzten Jahren zeigte sehr deutlich, dass Kostenschätzungen sehr schnell überholt sind.</p>	<p>Anregung aufgenommen</p> <p>Der Absatz ist um eine Klarstellung ergänzt, dass sich die Kostenschätzungen – wie in entsprechenden Planwerken üblich – auf den aktuellen Preisstand (Ende 2023) beziehen (vgl. Seite 56).</p>
	<p>Maßnahmenblätter (ab Seite 53)</p> <p>Die einzelnen Maßnahmenblätter sind übersichtlich gegliedert. Sowohl die Ausgangssituation als auch die notwendigen Maßnahmen werden gut beschrieben, so dass eine Beurteilung insgesamt für den betreffenden Abschnitt sehr schnell möglich wird. Da es sich in der Regel um kurze Abschnitte handelt, ist es möglich, einzelne Abschnitte der Südroute "nach Bedarf" zu bauen. Über einen längeren Zeitraum kann die gesamte Route ertüchtigt werden und entsprechend der finanziellen Lage der Stadt in die jeweiligen Haushaltsplanungen übernommen werden.</p> <p>Auf den Maßnahmenblättern werden die wichtigsten Aussagen zu einzelnen Abschnitten zusammengefasst. Für eine bessere Verständlichkeit wäre es gut, wenn konsequent mit den verwendeten Bezeichnungen Abschnitt und Teilabschnitt umgegangen wird. Mit "Abschnitt 1 " wird die Strecke, für die das konkrete Maßnahmenblatt gemeint ist, bezeichnet, mit "Abschnitt A bzw. B" werden dann die Teilabschnitte näher erläutert. Der häufige Gebrauch von "Abschnitt" ist verwirrend.</p>	<p>Anregung aufgenommen</p> <p>Die Texte wurden im Hinblick auf die Verwendung des Begriffs „Abschnitt“ noch einmal kritisch durchgesehen und ggf. angepasst.</p>

Autor	Kritik / Hinweis / Anregung	Stellungnahme
	<p>Blatt 4 (Seite 59 / 60)</p> <p>Für die Abschnitte B und C wird hier die Prüfung vorgeschlagen, ob die Zufahrt zur Kita und zum Sportplatz stillgelegt werden soll. Geplant ist für diesen Abschnitt ein gemeinsamer Geh- und Radweg. Dieser Weg soll entsprechend der Darstellung des Querschnitts in einer Breite von 4,0 Metern ausgeführt werden. Insgesamt müssten 7 Bäume gefällt werden. Wir schlagen vor, den Weg in einer Ausbaubreite von nur 3,0 Metern zu errichten, da nach unserer Einschätzung die Wahrscheinlichkeit, dass es dort zu einer erheblichen Steigerung des Radverkehrs kommen wird, gering ist. Durch diesen Kompromiss könnte der Eingriff in die Natur deutlich verringert werden.</p>	<p>weiterer Handlungsbedarf</p> <p>Aufgrund des beobachteten Fußverkehrsaufkommens auf der Wegeverbindung ist bei einer Ausbaubreite von 3,0 m mit Konflikten zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden zu rechnen. Da die Südroute aufgrund ihrer Länge auch eine gewisse Fahrgeschwindigkeit ermöglichen soll, ist zur Erhöhung der Sicherheit und Konfliktminimierung ein breiterer Querschnitt sinnvoll.</p> <p>Gleichwohl kann auf kürzeren Teilabschnitten zur Reduzierung des Natureingriffs auch eine geringere Breite realisiert werden. Dies ist im Rahmen der weiteren Detailplanung zu prüfen und abzuwägen.</p>

Autor	Kritik / Hinweis / Anregung	Stellungnahme
	<p>Blatt 7 (Seite 67)</p> <p>An der südlichen Seite der Lausitzer Straße befindet sich derzeit ein Gehweg, der jedoch keinerlei Erschließungsfunktion für angrenzende Wohngebäude besitzt. Dieser Gehweg könnte perspektivisch durch einen separaten Radweg ersetzt werden. Die dann wegfallenden Aufstellmöglichkeiten für PKW am Straßenrand könnten dadurch kompensiert werden, dass der nahe gelegene Parkplatz zwischen Spechthausener Straße und Gubener Straße besser ausgelastet wird.</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>Die Lausitzer Straße ist Bestandteil einer Tempo 30-Zone. In Tempo 30-Zonen soll generell das Mischverkehrsprinzip vorherrschen, eigenständige Radverkehrsanlagen sind entsprechend der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung nicht anzulegen. Diese generelle Leitlinien ist vor dem Hintergrund der geringen Kfz-Verkehrsstärke in der Lausitzer Straße auch angemessen.</p>
	<p>Blatt 9 (Seite 71)</p> <p>Um die unübersichtliche Situation im Bereich der Anbindung der Südroute östlich der Bahntrasse in Höhe des Zoos durch eine Entflechtung der Verkehrsarten zu verbessern, sollte dort eine Aufstellfläche für Radfahrende markiert werden.</p>	<p>weiterer Handlungsbedarf</p> <p>Im Rahmen der Konzeption wurden verschiedene Möglichkeiten zur Verbesserung der Radverkehrsführung mittels zusätzlicher Markierungen geprüft. Diese wurden letztlich aber verworfen, da keine Vorteile für den Radverkehr ersichtlich waren bzw. Konflikte zu den sonstigen Markierungen entstehen würden. Ungeachtet dessen sollte die Situation im Rahmen einer Verkehrsschau nochmals detailliert betrachtet werden.</p>
	<p>Blatt 10 (Seite 74)</p> <p>Den Vorschlag, die wassergebundene Decke langfristig durch Asphalt zu ersetzen lehnen wir ab. Im Rahmen des Baus der "Erlebnisachse Schwärzetal" wurde sehr lange und sehr intensiv darum gerungen, den Weg nicht mit einer Asphaltdecke zu bauen.</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>Grundlegend sind erhebliche Eingriffe in den Naturraum sowie unnötige Neuversiegelungen zu vermeiden. Im Weiteren Planungsprozess sind dahingehend Alternativen zu prüfen, welche nicht kontrovers zu dementsprechenden Fördermittelprogrammen stehen.</p>

Autor	Kritik / Hinweis / Anregung	Stellungnahme
	<p>Blatt 12 (Seite 77 / 78)</p> <p>Die Verbindung zwischen der Straße Am Stadion und der Erlebnisachse Schwärze wird auf diesem Blatt nicht betrachtet. Falls man sich dafür entscheidet, wie von uns vorgeschlagen, die Südroute vorzugsweise über die Ruhlaer Straße zu leiten, gewinnt die Verlängerung der Straße Am Stadion an Bedeutung, insbesondere dann, wenn aus weiteren Überlegungen die Brunnenstraße als Bestandteil der Südroute nicht weiterverfolgt wird. Die schmale Brücke über die Schwärze stellt einen Konfliktpunkt dar. Allerdings sollten die Wegeführungen (Ruhlaer Straße und Brunnenstraße) mit allen Konfliktpunkten vergleichend beurteilt werden, um eine finale Entscheidung zu treffen. Es wäre ebenso möglich ein eigenes Maßnahmenblatt für diesen Abschnitt zu erstellen.</p>	<p>Anregung aufgenommen</p> <p>Der Steckbrief 15 (vgl. Seite 88/89) wurde hinsichtlich der Weiterführung nach Westen entsprechend ergänzt.</p>
	<p>Blatt 15 (Seite 84)</p> <p>Die Maßnahme bezieht sich auf den Kreuzungspunkt (KP) Brunnenstraße / Lessingstraße. Dieser KP wurde sehr häufig auf Grund des vorhandenen Konfliktpotentials zwischen KFZ, Fußgängern und Radverkehr kritisch betrachtet. Eine schnelle Lösung zur Entflechtung oder Entschärfung der Situation konnte nicht aufgezeigt werden. Die hier vorgeschlagene Querungshilfe wird als mittelfristige Maßnahme vorgeschlagen. Wir schlagen vor, diese Maßnahme deutlich höher zu bewerten und als prioritäre Maßnahme einzuordnen.</p>	<p>Anregung aufgenommen</p> <p>Die Anregung wird bei der Prioritätensetzung berücksichtigt und eine höhere Priorität zugewiesen. Bzgl. des Kreuzungspunkts und möglicher Alternativen zur vorgeschlagenen Lösung „Mittelinsel“ wird auf die obige Stellungnahme zur Anmerkung der Stadtfraktion Die Linke verwiesen.</p>

Autor	Kritik / Hinweis / Anregung	Stellungnahme
	<p>In der zusammenfassenden Tabelle (Seiten 94 und 95) wird als laufende Nr. 17 die Brunnenstraße von Schwappachweg bis Lessingstraße aufgeführt. Der Umsetzungszeitraum wird "kurzfristig" genannt, die Priorität hingegen "mittel" eingeschätzt. Aus unserer Sicht wird nicht deutlich genug darauf hingewiesen, was eigentlich gemeint ist, da es hier auch keine Anmerkungen in der Tabelle gibt.</p>	<p>Anregung aufgenommen</p> <p>Die Tabelle (vgl. Seite 98 ff.) ist entsprechend angepasst.</p>
	<p>Blatt 16 (Seite 85)</p> <p>Da die Erlebnisachse Schwärzetal sehr stark frequentiert ist, weichen Radfahrende sehr häufig auf die Kopfsteinpflasterstraße zwischen Schwappachweg und Brunnenstraße aus. Da sich diese Straße am Rand des Naturschutzgebietes Nonnenfließ befindet, können wir einem Ausbau der Straße mit der Erneuerung der Oberfläche in Asphalt als langfristige Maßnahme nicht zustimmen. Vielmehr sollte ein Kompromiss gesucht werden und ggf. die Randstreifen in Asphalt ausgeführt werden. So könnte auch visuell die Aufmerksamkeit der Autofahrer für den Radverkehr erhöht werden.</p>	<p>Anregung aufgenommen</p> <p>Der vorgeschlagene Kompromiss zur Oberflächen-gestaltung ist als eine Option in den Steckbrief 16 aufgenommen (vgl. Seite 91). Grundlegend sind erhebliche Eingriffe in den Naturraum sowie unnötige Neuversiegelungen zu vermeiden. Im Weiteren Planungsprozess sind dahingehend Alternativen zu prüfen, welche nicht kontrovers zu dementsprechenden Fördermittelprogrammen stehen.</p>
	<p>Fazit</p> <p>Die Machbarkeitsstudie Südroute beschreibt grundsätzlich mögliche Wegeführungen für Radfahrende im südlichen Stadtgebiet als Alternative zur Nutzung der B 167. Für die Nutzerinnen und Nutzer wird entscheidend sein, ob Ausgangs- und Zielpunkt mit einem vertretbaren Aufwand zu erreichen sind. Ein gutes und sicheres Angebot wird aber in jedem Fall dazu beitragen, dass diese Route ganz oder in Teilabschnitten angenommen wird. Das Beispiel Breite Straße bzw. Freienwalder Straße macht deutlich, dass neue Radwege eine Zeit brauchen, bis sie stärker angenommen werden. Insofern verstehen</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>Dem Verständnis der Machbarkeitsstudie als Konzept, das bei sich verändernde Rahmenbedingungen ggf. anzupassen ist, wird ausdrücklich zugestimmt.</p>

Autor	Kritik / Hinweis / Anregung	Stellungnahme
	<p>wir die Machbarkeitsstudie nicht als starres Planungspapier und regen an, die Entwicklung des Radverkehrs im Auge zu behalten. Nur so kann auf sich verändernde Bedingungen und Anforderungen reagiert werden.</p>	
<p>Hinweise - ASWU 05.03.2024</p>	<p>Darstellung des Eingriffes in die Natur, insbesondere Angaben hinsichtlich versiegelter Flächen</p>	<p>Anregung aufgenommen Die Maßnahmensteckbriefe (vgl. Seite 58 ff.) sind entsprechend angepasst.</p>