

Stadtentwicklungsamt Eberswalde  
per Mail: [stadtentwicklungsamt@eberswalde.de](mailto:stadtentwicklungsamt@eberswalde.de)










Haus der Natur  
Lindenstraße 34  
14467 Potsdam

Öffnungszeiten  
Mo 10-12 und 14-16 Uhr,  
Mi 15-18

Fon 0331.201 55-60  
Fax 0331.201 55-66  
[info@vcd-brandenburg.de](mailto:info@vcd-brandenburg.de)  
[www.vcd-brandenburg.de](http://www.vcd-brandenburg.de)

Potsdam/ Eberswalde, 8.4.2015

## Stellungnahme des VCD Brandenburg e.V. zum Entwurf des Radnutzungskonzept Eberswalde im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung

-  Potsdam Hauptbahnhof 
-  Potsdam Hauptbahnhof 
-  Naturkundemuseum 606 
-  Alter Markt 
-  Radparker vor dem Haus

### I. Allgemeines

Der Brandenburger Landesverband des Verkehrsclub Deutschland (VCD) tritt seit 1991 für eine umweltfreundliche und sozialverträgliche Verkehrsgestaltung ein. Der VCD Brandenburg e.V. beschäftigt sich mit verkehrs- und umweltpolitischen Fragestellungen in den Städten und Kreisen Brandenburgs. Dabei tritt er für ein menschen- und umweltverträgliches Verkehrswesen ein.

### II. Stellungnahme

Die Aufstellung eines Radnutzungskonzepts für die Stadt Eberswalde (RNK EW) begrüßen wir sehr. Eberswalde folgt damit dem positiven Trend, sich verkehrspolitisch vermehrt mit den Belangen von Radfahrern auseinander zusetzen und nicht einseitig den Kfz-Verkehr zu berücksichtigen.

Als umweltfreundliches, sicheres, gesundes und kostengünstiges Verkehrsmittel bietet das Fahrrad gerade im städtischen Raum der kurzen Wege eine hervorragende Alternative zur motorisierten Fortbewegung. Dabei liegen die Potentiale überwiegend in der privaten Mobilität (Fahrten zur Arbeit, Bildungseinrichtungen, Einkauf, Freizeiteinrichtungen etc.). Allerdings bestehen auch im Wirtschaftsverkehr vielfältige Möglichkeiten zur Fahrrad-Nutzung, welche zunehmend umgesetzt werden. Insbesondere mit Lastenfahrrädern lassen sich viele innerstädtische Transporte abwickeln.

Der vorliegende Entwurf des RNK EW bildet eine gute Planungsgrundlage für die Radverkehrsförderung. Trotz der begrenzten öffentlichen Finanzmittel ist mit einem

koordinierten und zielgerichteten Mitteleinsatz eine weitaus größere Effizienz möglich. Darüber hinaus bedarf es einer Prioritätensetzung bei der Verwendung der vorhandenen Mittel. Der veröffentlichte Entwurf des RNK EW stellt aus unserer Sicht eine sehr gelungene und in jeglicher Hinsicht unterstützenswerte Konzeption dar. Dies gilt sowohl hinsichtlich des Zielnetzes 2030, der zahlreichen und fundiert ausgearbeiteten Maßnahmen zu dessen Umsetzung als auch der enthaltenen Betrachtung der Radabstellanlagen. Im Folgenden wollen wir dennoch einige Ergänzungen vorschlagen und die Bedeutung bestimmter Konzeptbestandteile hervorheben.

## 1. Zielnetz 2030

Das Zielnetz 2030 bietet eine abgestimmte Netzfunktion und ist in seiner Abstufung gut nachvollziehbar. Positiv anzumerken ist auch, dass mit wenigen Ausnahmen vorhandene Wege und Straßen genutzt bzw. ausgebaut werden sollen. Umfangreicher Flächenverbrauch und große Eingriffe in die natürliche Umgebung sind somit in der Umsetzung nicht zu erwarten, was der ökologischen Ausrichtung und Wirksamkeit des Radverkehrs zugute kommt. Dies ermöglicht auch eine kostengünstigere Umsetzung.

Der Planungshorizont von 15 Jahren (Kapitel 1.6) ist angemessen, wobei eine schnellere Umsetzung natürlich wünschenswert ist.

Hinsichtlich der einzelnen Verbindungen besteht aus unserer Sicht kaum Nachbesserungsbedarf.

- Wünschenswert ist die Einbindung von Ortschaften außerhalb des Gemeindegebiets durch Radhauptverbindungen. Dies gilt insbesondere für Lichterfelde, da die Nähe zu Eberswalde mit der Clara-Zetkin-Siedlung vergleichbar ist und damit ein ähnlich hohes Radfahrpotential besteht. Darüber hinaus wurde eine Anbindung in der Bürgerbeteiligung mehrfach vorgeschlagen.
- Auch in Richtung Britz wurde eine verbesserte Anbindung über die L237 (VV 02) oder als (wohl schwerlich realisierbarer) Bahnparallelweg vorgeschlagen. Dem könnte auch durch eine Einstufung des Abschnitts VV 02 als Hauptverbindung Rechnung getragen werden.
- Mit einer Verlängerung der Radhauptverbindung (HV 04/04a) über die Tramper Chaussee/B 168 bis zur Einmündung Wiedemannstraße würde das Behördenzentrum beidseitig erschlossen und die direkte Verbindung in die Kernstadt in der Planung hochgestuft. Die Maßnahme B11 in Richtung Trampe würde somit kürzer ausfallen können.
- 

## 2. Maßnahmen

Die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Umsetzung des Zielnetzes bieten eine sehr gute Handlungsanleitung zur Realisierung einer sicheren und komfortablen Radinfrastruktur.

### a) Radverkehrsanlagen

Dabei ist die Anlage von ausreichend dimensionierten Schutzstreifen ein wesentlicher Bestandteil. Die Vorteile liegen dabei vor allem in der Sichtbarkeit der Radfahrer im Straßenverkehr, was unmittelbar zur Verkehrssicherheit beiträgt und die Akzeptanz als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer fördert. Zusätzlich sind die Kosten im Vergleich zu baulichen Radanlagen deutlich geringer. Auch dienen die Streifen als eine städtische Positionierung *Pro Radverkehr*. In diesem Zusammenhang begrüßen wir ausdrücklich die Einführung von überbreiten Fahrstreifen, um Platz für die Schutzstreifen zu gewinnen.

Mit Rücksicht auf die bestehenden Vorbehalte gegenüber den Radfahrstreifen<sup>1</sup> ist eine Freigabe der Fußwege für Radfahrer, wie im RNK EW empfohlen, eine sinnvolle Maßnahme. Durch die eintretende Verteilung werden Konflikte von Fußgängern und schnellen Radfahrern vermieden und gleichzeitig für langsamere und unsichere Radfahrer keine Hürden für die Radnutzung geschaffen. Auch die Anlage von aufgeweiteten Aufstellstreifen dienen nicht nur der Verkehrssicherheit und einer Klärung von Kreuzungssituationen, sondern sind wiederum eine deutlich sichtbare Förderung des Radverkehrs.

Bei den aufzubringenden Fahrbahnmarkierungen ist ein besonderes Augenmerk auf die Qualität und Dauerhaftigkeit zu legen. Wie im RNK EW angemerkt, sind viele markierte Bereiche (auch schon kurz nach der Aufbringung, z.B. Kreuzungsbereich Eisenbahnstraße / Friedrich-Ebert-Straße) kaum noch zu erkennen. Die Warnfunktion geht somit weitgehend verloren.

## **b) Allgemeine Maßnahmen**

Damit das Fahrrad eine wirkliche Alternative für die tägliche Mobilität sein kann, muss die ganzjährige Benutzung gewährleistet sein. Daher ist unbedingt ein Winterdienst, als auch eine regelmäßige Reinigung (insbesondere im Herbst aufgrund der Rutschgefahr durch herabfallendes Laub) zu gewährleisten. Dabei kann die Abstufung der Netzkategorien für die Bestimmung von Intensität und Häufigkeit herangezogen werden.

Den weiteren aufgeführten Maßnahmen im Kapitel 3.9 stimmen wir ausdrücklich zu.

## **c) Öffentlichkeitsarbeit**

Der Prozess der Aufstellung des RNK EW selbst ist aus unserer Sicht äußerst partizipativ erfolgt und somit überaus vorbildlich.

Im Interesse einer möglichst konfliktarmen Umsetzung des RNK EW ist gerade bei der Anlage von Schutz- und Aufstellstreifen eine frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit sicherzustellen.

Andernfalls könnte die Akzeptanz für die Maßnahmen verloren gehen, was mittelbar auch zu einem Konfliktverhältnis Radfahrer – Autofahrer führen kann. Ein gutes Beispiel für die Vermittlung derartiger Maßnahmen bildet ein Faltblatt der Stadt Oranienburg<sup>2</sup>. Auch kann auf den Vorteil verwiesen werden, dass mehr Radfahrer zu weniger MIV führen und im Ergebnis für dringend auf die Kfz-Nutzung Angewiesene weniger Verkehrsbeeinträchtigungen bestehen.

Eine weitere Möglichkeit zur Förderung des Radverkehrs ist die gezielte Ansprache von Neubürgern. Informationen zu Radverkehrsverbindungen und der Radverkehrsförderung der Stadt können der Mappe für Neubürger beigelegt werden. Ein Vorteil ist dabei, dass mit einem Umzug häufig auch alte Gewohnheiten überdacht werden und so bei einem guten Angebot der Umstieg vom Pkw auf das Fahrrad leichter fällt. In Kooperation mit der Landeshauptstadt Potsdam ist eine vergleichbare Broschüre zu den verschiedenen Möglichkeiten der Mobilität in der Stadt entstanden<sup>3</sup> und wird seither bei der Anmeldung beim Bürgerservice verteilt.

## **d) Öffentliches Fahrradverleihsystem**

In Übereinstimmung mit dem RNK EW (Kapitel 7) ist aus unserer Sicht ein Fahrradverleihsystem in Eigenregie nicht zielführend. Möglichkeit bieten sich aber für Kooperation mit lokalen Fahrradverleihen, kommerziellen überregionalen Anbietern oder etwa der GLG, deren Projekt *GLG – Bikes für Pendler*, zumindest am Klinikum und am Hauptbahnhof bereits besteht und offensichtlich Erfahrungen mit solchen Systemen bestehen. Wenn in anderen Städten vergleichbarer Größe noch kein öffentlicher Fahrradverleih besteht, könnte Eberswalde möglicherweise Mittel für ein

---

1 vgl. RNK EW, S. 19, Abb. 6

2 [https://daten2.verwaltungsportal.de/dateien/seitengenerator/130413\\_flyer\\_oranienburg\\_a4\\_end.pdf](https://daten2.verwaltungsportal.de/dateien/seitengenerator/130413_flyer_oranienburg_a4_end.pdf)

3 [https://www.potsdam.de/sites/default/files/documents/2014\\_05\\_15\\_mobilitaetsbroschuere\\_web.pdf](https://www.potsdam.de/sites/default/files/documents/2014_05_15_mobilitaetsbroschuere_web.pdf)

Musterprojekt einwerben. Erfahrungen mit Leihsystemen im ländlichen Raum gibt es etwa auf der Insel Usedom und dem angrenzenden Festland<sup>4</sup>.

### e) Einzelne Maßnahmen

Zu den einzelnen geplanten Maßnahmen ist aus unserer Sicht Folgendes zu ergänzen:

- Neben der durchgehenden Asphaltierung des **Treidelweges** bei einer Mindestbreite von 2,5 m können als Sofortmaßnahme zur Vermeidung von Zusammenstößen an schwer einsichtigen Engstellen (konkret: Eisenbahnbrücke gegenüber WSA, alte Eisenbahnbrücke zum Kraftwerk Heegermühle, alte Eisenbahnbrücke an der Straße Am Finowkanal) Warnhinweise und/oder (soweit damit eine hinreichende Nutzungssicherheit gegeben ist) Verkehrsspiegel angebracht werden.
- Insbesondere im Verlauf der Eisenbahnstraße ist eine **Abstimmung der Ampelzeiten** nötig, um eine nicht nur den Pkw-Verkehr berücksichtigende *Grüne Welle* zu ermöglichen. Derzeit ist die Situation für Radfahrer unbefriedigend. Eine weitreichende Überprüfung der Lichtsignalanlagen ist sinnvoll. In diesem Rahmen ist auch die Einsehbarkeit für die Radfahrer zu optimieren. Bei Neuerrichtungen ist es empfehlenswert, die Radfahrerampeln auf Augenhöhe anzubringen.
- Für die Maßnahmen **L02** Altenhofer Straße, **L10** Britzer Straße, **L15** Spechthausen über L200, **B11** Tramper Chaussee, **B17** Tornow – Hohenfinow über B167 ist jeweils die Errichtung baulicher Radwege geplant. Das derzeit in der Evaluierung befindliche *Modellversuch zur Abmarkierung von Schutzstreifen außerorts*<sup>5</sup> könnte, wenn dessen Ergebnisse positiv ausfallen, eine Alternative zur Errichtung eines separaten Radweges darstellen. Dabei ist das jeweilige Kfz-Verkehrsaufkommen zu berücksichtigen, da stark befahrene Strecken dafür nicht in Frage kommen.
- Hinsichtlich des Berichts zum **Fahrradparken** ist methodisch einzuwenden, dass im Juli z.T. bereits Schulferien waren und an der Hochschule die vorlesungsfreie Zeit begonnen hatte. Daher sind die Zahlen aus unserer Sicht nicht belastbar. Dennoch ist aus eigener Anschauung der Betrachtung zuzustimmen, dass die Abstellanlagen am Stadtcampus ausreichend sind, wenngleich die Nutzungszahlen im Vorlesungszeitraum wohl höher zu veranschlagen sind.
- Die in der Betrachtung zum Fahrradparken, Kapitel 2.10 vorgeschlagene Aufnahme von Anforderungen für und an Fahrradabstellanlagen in die geltende **Stellplatzsatzung** ist aus unserer Sicht ein sehr geeignetes Instrument zur Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs. Dies gilt insbesondere, wenn gleichsam die Bauherren bei der nötigen Pkw-Stellplatzzahl entlastet werden.

### III. Fazit

Der Entwurf des RNK EW ist methodisch und inhaltlich sehr gelungen. Der Stadt Eberswalde steht damit ein fundiertes und stimmiges Planungswerkzeug zur Verfügung, dessen Umsetzung zu einer signifikanten Steigerung des Radverkehrsanteils beitragen wird.

Aus unserer Sicht ist das RNK EW uneingeschränkt zur Annahme und Umsetzung zu empfehlen. Darüber hinaus ist die Umsetzung des Konzepts die Messlatte, die letztlich die Bereitschaft zur Radverkehrsförderung deutlich macht. Zum einen bietet das Konzept viele Ansatzpunkte für „Sofort-Maßnahmen“, die ohne großen Aufwand an vielen Stellen Verbesserungen schaffen. Weiterhin ist der vorgesehene jährliche Mitteleinsatz (Kapitel 10) ausdrücklich zu begrüßen. Eine entsprechende jährliche Ausstattung im städtischen Haushalt ermöglicht Planungssicherheit und eine zielgerichtete Umsetzung des RNK EW.

<sup>4</sup> Siehe für nähere Informationen zum Projekt: <http://www.usedomrad.de>

<sup>5</sup> Details zum Modellvorhaben unter <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2230>