



Radverkehrsforum II

Auswertung des zweiten Eberswalder Radverkehrsforum
ADFC Eberswalde, 2023

Ergebniszusammenfassung Zweites Eberswalder Radverkehrsforum 07.06.2023

Am 7. Juni 2023 lud der ADFC RG Eberswalde & AG Rad (in Zusammenarbeit mit der Stadt) erneut ins Bürgerbildungszentrum in Eberswalde zum 2. Radverkehrsforum ein.

Im ADFC Fahrradklima-Test 2022 hatten die Eberswalder:innen der Stadt eine Gesamtnote von 4,1 gegeben - eine Bewertung, die nahelegt, dass es im Vergleich zu den Fahrradklimatests der Vorjahre keine Verbesserung gab, obwohl sich für die Radfahrenden in der Stadt in den letzten Jahren einiges zum Positiven verändert hat.

Woran genau liegt es also, dass es in Eberswalde noch immer so ein schlechtes Radfahr-Klima gibt?

Wir (der ADFC und die AG Rad Eberswalde) hatten uns zusammen mit der Stadtverwaltung bereits mehrfach diese Frage gestellt, wollten nun endlich von den Teilnehmer:innen wissen, wie zukünftig eine starke Verbesserung erreicht werden kann. Das Stadtentwicklungsamt jedenfalls hält an der Zielstellung fest, das Ergebnis des Fahrradklimatest bis 2030 auf 2,0 zu heben.

Darüber haben wir ausführlich diskutiert. Grundlage der Diskussion war der Rückblick auf die Ergebnisse aus dem ersten Radverkehrsforum. Eingeladen hatten wir Radfahrende, Radverkehrsinitiativen, Verwaltung, Kommunalpolitik, Polizei- und Ordnungsbehörden.



Inhalt

Seite

Von Ort zu Ort

Überblick	1
Diskussionspunkte	2
Mehr zum Thema: Radnetz Brandenburg	3

Kinder auf's Rad

Überblick	4
Diskussionspunkte	4
Mehr zum Thema: AG Schulwegsicherheit	6

Innerstädtische Radwege sicher gestalten

Überblick	7
Diskussionspunkte	7
Mehr zum Thema: Projekt Südroute	9

Sonstiges & Kummerkasten 10

Empfehlungen an die Politik 13

Bilder 14



Überblick

Der Thementisch “Von Ort zu Ort” befasste sich mit Radwegen die einzelne Orte im Barnim verbinden sollen und somit eine sichere Alternative zur Nutzung von Landstraßen werden können.

Diskussionsschwerpunkte

Diskussionsteilnehmer:innen waren unter anderem Vertreter:innen der öffentlichen Verwaltungen. Dadurch standen Fragen, die mit der verwaltungstechnischen und administrativen Umsetzung der Radverkehrsplanung im Zusammenhang stehen, im Vordergrund.

Personalmangel

Ein Problem ist allgemein der Personalmangel in den Dienststellen. Planungsprozesse und Personalmanagement fallen in die Zuständigkeit der Landespolitik und sind damit von den einzelnen Behörden nicht allein zu steuern. Hinzu kommt dass ausgeschriebene Stellen oft nicht besetzt werden können. Dies sei ein Problem, dass auch Ingenieurbüros betrifft. Derzeit werden viele Kapazitäten für die Planung der B 167 N gebunden, also für ein reines Straßenprojekt. Radinfrastruktur fällt demgegenüber zwangsläufig in der Priorität zurück.

Prioritäten in der Verkehrsplanung

Welche Straßenbauprojekte in welcher Reihenfolge abgearbeitet werden, gibt der Bundesverkehrswegeplan vor. Grundlage für die Planung von Radinfrastruktur sind u.a. das Mobilitätsgesetz Brandenburg sowie regionale Konzepte.

In welcher Weise und wie schnell die einzelnen Planungsvorhaben abgearbeitet und impliziert werden hängt von einem komplexen Regelwerk ab. Der formale Ablauf und die notwendige Tiefe begleitender Fachplanungen unterscheiden sich nach Aussage des Landesbetriebs für Radwege nicht wesentlich von der Straßenplanung.

Konkrete Planungsvorhaben

Hinsichtlich konkreter Planungsvorhaben in der Region um Eberswalde stehen derzeit Planungen für die L 100 (Klosterfelde – Zerpenschleuse), L 200 (Biesenthal – Melchow), L 167 (Tornow – Hohenfinow) sowie L 168 (Eberswalde-Trampe) an. Bei letzterer soll das Planfeststellungsverfahren Ende 2023 eingeleitet werden.

Für den Radverkehr in der Stadt Eberswalde ist die Streckenführung der L 200 innerhalb des Stadtgebietes ein wichtiges Anliegen. Die Radverkehrsführung an der Heegermühler Straße fällt somit in den Zuständigkeitsbereich des Landesamtes für Straßenwesen. Die heutige Zustand hier ist sehr problematisch. Hier wurde angeregt, zumindest eine Instandsetzung der besonders schadhaften Radwege (Kranberg) vorzuziehen.

Kommunikation

Ein weiterer Schwerpunkt der Diskussion war die Frage, wie die Kommunikation zwischen den planenden Stellen und der Öffentlichkeit und dem ADFC verbessert werden könnte. Die Vertreter der planenden Stellen betonten, dass die interne Zusammenarbeit unter ihnen sehr gut funktioniere. Weniger positiv wird von den Teilnehmenden die Information und Kommunikation mit der Öffentlichkeit eingeschätzt. Hier wurde die Frage angesprochen, wie aktuelle Planungsstände an Bürger:innen gegeben werden können bzw. wie Bauvorhaben und Baustellen rechtzeitig kommuniziert werden können. Die Bürger:innen sollten hier ggf. auch direkt an die Landespolitik herantreten.

Mehr zum Thema:

Radnetz Brandenburg

Um den Alltagsradverkehr in ganz Brandenburg attraktiv zu machen, sind gute und sichere Radwege zwischen den einzelnen Dörfern und Städten unerlässlich. Das erkennt auch die Landespolitik des Landes Brandenburg mit ihrer Radverkehrsstrategie 2030 an. In dieser wird die Planung eines “Radnetz Brandenburg” angekündigt. Leider hat die Erfahrung gezeigt, dass zwischen der Ankündigung und Umsetzung oft viel Zeit verloren geht. Der ADFC-Landesverband hat sich deshalb entschieden mit dem “Radnetz für Brandenburg” vorzulegen.

Das Radnetz für Brandenburg wird von regionalen Planungsgruppen erarbeitet. Ziel ist es Rad-Verbindungen zu benennen, die für eine lückenlose (Alltags-) Radinfrastruktur notwendig sind. Außerdem soll ein Fahrplan für die Umsetzung entwickelt werden und dabei der Finanzierungsbedarf abgeleitet werden. Ziel der Initiative ist es der Landespolitik bis Ende 2023 ein Anforderungspapier für ein Landesradroutennetz vorzulegen, das Vorlage für das Radnetz Brandenburg werden kann.

Auch der ADFC-Eberswalde engagiert sich beim ADFC-Radnetz-für Brandenburg in der Planungsregion Uckermark-Barnim.

Mehr Informationen zum Radnetz für Brandenburg
finden ihr hier: **ADFC Radnetz für Brandenburg**

Für mehr Informationen zur Planungsgruppe Barnim-Uckermark meldet euch gerne bei:

christian.wapler@brandenburg.adfc.de





© Karen Greider

Überblick

Am Thementisch “Kinder aufs Rad” ging es um Möglichkeiten, Straßenverkehr für Kinder sicherer zu machen. Dabei standen nicht nur Radwege zur KiTa und zur Schule im Gespräch sondern auch der Punkt Verkehrserziehung.

Diskussionsschwerpunkte

Zunächst wurde von den Teilnehmenden die Bedeutung sicherer Infrastrukturen für die Radwegsicherheit hervorgehoben. Aber wichtig sind auch eine zielgerichtete Verkehrserziehung und positive Vorbilder. Beides geht nicht von heute auf morgen. Am Anfang stehe ein „Mindsetwandel“.

Rahmenbedingungen

Als konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der infrastrukturellen Rahmenbedingungen wurden Halteverbotszonen im Umkreis von Schulen vorgeschlagen. Auch sollten Anreize geschaffen werden, mit dem Rad, zu Fuß oder dem Bus zur Schule zu kommen, statt mit „Elterntaxi“. „Kiss and Ride“ Angebote könnten für Kinder Möglichkeiten schaffen, gemeinsam zur Schule zu gehen (z.B. am Alten Busbahnhof für den Weg zur Kinderakademie). In Hinblick auf die Kinderakademie wurde konkret auf den zu schmalen Gehweg im Kupferhammerweg hingewiesen.

Mehr Sicherheit auf Schulwegen kann aus Sicht der Teilnehmenden auch durch mehr Geschwindigkeitsbegrenzungen sowie einfachere und eindeutigeren Regelungen für den Radverkehr erreicht werden. Letztere sollten dabei auch für Kinder verständlich sein, was heute nicht unbedingt immer der Fall ist.

Bildung und Öffentlichkeitsarbeit

Weitere Beiträge befassten sich mit der Bildung und Öffentlichkeitsarbeit. Hier gelte es zunächst einmal auch die Eltern auf das Fahrrad zu bringen - sowohl für eigene Alltagswege (Vorbildfunktion) wie auch bei der Begleitung der Kinder auf deren Fahrten. Die meist kurzen Wege in Eberswalde machen dies einfacher. Kinder müssen das selbstständige Radfahren üben (Selbstwirksamkeit) und dazu muss ihnen so viel Gelegenheit gegeben werden wie möglich. Wobei natürlich nicht alle Eltern die Zeit und Möglichkeit haben, ihre Kinder dabei zu trainieren. Und fraglich ist auch, wie Eltern erreicht und für das Thema sensibilisiert werden können.

Fahrradprüfungen sollten früher durchgeführt werden, damit sich Kinder früher, sicher im Straßenverkehr bewegen können. An der Schule können Projekte zum Thema Fahrradfahren ausprobiert werden, wobei auch Schulen außerhalb der Stadt einbezogen werden können.

Mehr zum Thema:

AG Schulwegsicherheit

Aus der Projektarbeit mit Studierenden der HNEE zum Thema Sicherheit auf dem Radweg zur Schule, hat sich die AG Schulwegsicherheit entwickelt.

Die AG aus Eltern von Eberswalder Schulen sowie Vertreter:innen von VCD und ADFC beschäftigt sich damit Vorschläge auszuarbeiten und Aktionen zu planen, um die Schulwegsicherheit für Kinder die mit dem Fahrrad zur Schule fahren, zu verbessern.

Mittlerweile gibt es auch eine Eltern-AG zum Thema Schulwegsicherheit an der Kinderakademie in Eberswalde.

Mehr Informationen zur AG-Schulwegsicherheit bekommt ihr von Ortsgruppensprecher Jannik Stehn,

E-Mail: jannik.stehn@brandenburg.adfc.de

Mehr zum Projekt mit der HNEE findet ihr auf unserer [>Homepage<](#)

Kidical Mass Eberswalde

Unter dem Motto “Kinder aufs Rad” setzt sich zwei Mal pro Jahr auch die Kidical Mass für sichere Radwege und selbstständige Mobilität ein. In Eberswalde wird der bunte Fahrrad-Koroso von uns, dem ADFC und dem VCD organisiert. Seid beim nächsten mal doch gerne auch mit dabei! Infos zur Kidical Mass findet ihr auf unserer [>Homepage<](#).



©Karen Greiderer



Überblick

In Eberswalde ist die Situation für Radfahrende an einigen Stellen sehr unübersichtlich. Am Thementisch “Innerstädtische Radwege sicher gestalten” wurde am Beispiel des Projektes Südroute über sichere Radwege in der Innenstadt diskutiert

Diskussionsschwerpunkte

Viele der Teilnehmenden am Thementisch 3 hatten zuvor bereits an der Radtour entlang der Strecke teilgenommen, zu der das planende Büro eingeladen hatte. Insofern war die Diskussion am Thementisch teilweise eine Fortführung der vorab bereits angesprochenen Fragen.

Südroute ist kein Ersatz!

Es wurde von den Teilnehmenden zunächst hervorgehoben, dass die geplante Südroute kein Ersatz für die mangelhaften Fahrradwege entlang der B 167 sein dürfe. Die B 167 wird für den Radverkehr auch weiterhin die wichtigste und potenziell leistungsfähigste Ost-West-Route der Stadt bleiben. Die Südroute kann aber eine wertvolle Ergänzung darstellen, indem sie unzureichende Ost-West-Beziehungen innerhalb der Stadtteile verbessert (insb. in Finow sowie im Westend) und fehlende Verbindungen zwischen diesen Stadtteilen herstellt. Auch für Freizeit- und touristische Fahrradfahrten kann die Südroute eine attraktive Alternative darstellen.

Hervorgehoben wurde auch die Funktion der Südroute für die Anbindung von Schulstandorten sowie anderer wichtiger Ziel- und Quellpunkte des Radverkehrs.

Bedenken wurden geäußert hinsichtlich der Sicherheit der Südroute. Sie würde an mehreren Stellen Abschnitt mit sehr geringer sozialer

Kontrolle umfassen, die zumindest bei Dunkelheit eher gemieden werden. Gerade auch bei den Waldpassagen ist eine sorgfältige Instandhaltung der Route wichtig.

Trassenführung

Am intensivsten wurde die Trassenführung zwischen Bahntrasse und Innenstadt erörtert. Der Bahnübergang Zoo ist für Radfahrende derzeit unglücklich gelöst. Hier wurde auch eine separate einfache Fahrradbrücke von der Rudolf-Breitscheid-Straße aus über die Bahn angeregt. Die Straße liegt hier rd. 6 m höher als die Bahngleise, womit praktisch eine niveaugleiche Auffahrt auf die Brücke möglich wäre, was wiederum den baulichen Aufwand in Grenzen halten dürfte.

Der weitere Streckenverlauf entlang der Rudolf-Breitscheid-Straße kann aufgrund der hohen Kfz-Belastung und des geringen Straßenquerschnittes mit fehlenden Radwegen kaum angemessen qualifiziert werden. Es bietet sich eher eine Führung über Schwappachweg – Brunnenstraße („Erlebnisachse“) an. Im Schwappachweg sollte der Radverkehr dann aber über eine entsprechend verbesserte Fahrbahn und nicht nur über den jetzigen Geh- und Radweg geführt werden, der sehr intensiv als Wander- und Spazierweg genutzt wird.

Als Alternative zur Brunnenstraße wurde ein Ausbau der Ruhlaer Straße als echte Fahrradstraße angesprochen, die auch eine wichtige quartiersinterne Wegeverbindung herstellen könnte und die sehr wenig Kfz-Belastung aufweist.

Angesprochen wurde auch die Situation im Bereich Brandenburgisches Viertel. Hier gibt es bereits im Bestand mehrere relativ gut nutzbare Ost-West-Verbindungen. Probleme bereiten hier eher einige ungelöste Knotenpunkte, wie v.a. die Situation an der Lausitzer Straße / Zoostraße.

Handlungsempfehlungen aus Sicht der Teilnehmenden ist, die Südroute nicht losgelöst von der Problematik B 167 zu denken.

Weitere Themen

Neben der Südroute wurden am Thementisch auch weitere Radverkehrsbeziehungen angesprochen. Der Rofinpark, der immer mehr zu einem wichtigen Ort für Gewerbe, Freizeit und Kultur wird, ist für Fahrradfahrende nicht gut erreichbar.

Mehr zum Thema: Projekt Südroute

Die Südroute ist ein, von der Stadt Eberswalde geplanter Radweg. Er soll Finow, das Brandenburgische Viertel und Westend mit dem Bahnhof und dem Stadtzentrum verbinden. Damit soll eine Alternative ähnlich dem Treidelweg im Norden, zur B167 entstehen. Ziel der Stadt ist es den Radverkehr für mehr Anwohner*innen attraktiver zu machen.



Karte vom Planungsgebiet ©CGR



Risikostellen die beim RVF II besprochen wurden
©CGR



Überblick

An vielen Stellen in Eberswalde ist das Radfahren immer noch eine Herausforderung. Deutlich geworden ist das auch am Endergebnis des ADFC-Fahrradklimatests 2022. Mit der Gesamtnote von 4,05 liegt Eberswalde zwar im Brandenburger Mittelfeld,

trotzdem zeigt das Ergebnis, dass viele der Befragten Menschen in Eberswalde unzufrieden mit der Situation für Radfahrende sind. Welche Themen den Menschen besonders auf der Seele brennen haben wir am “Sonstiges & Kummerkasten Tisch” analysiert.

Zustand der Radwege

Der Zustand der Radwege in der Stadt ist stellenweise weiterhin schlecht. Das gilt auch für den Treidelweg (zugewachsene Passagen, unübersichtliche Situationen besonders an Unterführungen). Häufig sind die Straßen für die Benutzung durch Radfahrende aufgrund der Oberflächenbeschaffenheit kaum geeignet. Radfahrende nutzen dort lieber Gehwege. Der Schutzstreifen entlang der Heegermühler Straße wird weiterhin von vielen Radfahrenden als zu unsicher empfunden und dort deshalb eher auf dem Gehweg gefahren.

Schwer erkennbare Radwege

Radwege sind stellenweise schwer zu erkennen, besonders im Bereich von Bushaltestellen. Auch werden sie gerne zum Abstellen von Mülltonnen genutzt (Eisenbahnstraße).



©ADFC / Gerhard Westrich

Ungünstige Regelungen und Verkehrsführungen

Es wurde auch auf ungünstige Regelungen und Verkehrsführungen hingewiesen. Diese sind an manchen Stellen für Radfahrende sehr ungünstig und laden zu regelwidrigem Verhalten förmlich ein. Das vorbildliche Fahrradparkhaus am Bahnhof wird von manchen Radfahrenden nicht genutzt, da der Weg dorthin aus Richtung Innenstadt unklar und kompliziert ist (fehlende Querungsmöglichkeit für Radfahrende am Knoten Eisenbahnstraße / Bergerstraße / Bahnhofsring). Stattdessen schließen manche Radfahrenden ihre Räder lieber weiter an den Bäumen auf dem besser erreichbaren Bahnhofsvorplatz an, wodurch diese geschädigt werden können. Auch die Zufahrt aus Richtung Innenstadt zum Baff ist unglücklich. An der Altenhofer Straße wurde die Freigabe der Einbahnstraße für Radverkehr in Gegenrichtung angeregt.

Mehr zum Thema:

AGs im ADFC-Eberswalde

Besonders bei den Themen “Markierung von Radwegen” und der Absenkung von Bordsteinen zur besseren Nutzung für Radfahrende wollen wir der Stadtpolitik und -Planung aufzeigen, wo Handlungsbedarf besteht. Aus diesem Grund haben wir bei unserem letzten Stammtisch Arbeitsgemeinschaften gegründet, die sich den Themen annehmen. Zusammen beraten wir an welchen Stellen farbliche Markierungen oder Borsteinabsenkungen sinnvoll sind. Die Ergebnisse der AGs stellen wir dann den zuständigen Stellen zur Verfügung und werden uns für deren Umsetzung stark machen.

Ihr wollt in unseren AGs mitmachen oder habt Fragen zu der Arbeit der AGs schreibt uns gerne eine E-Mail an:

egerswalde@brandenburg.adfc.de



Empfehlungen an die Politik

Im kommenden Jahr stehen die Kommunalwahlen in Brandenburg an. Wir als ADFC-Eberswalde verstehen uns auch bei dieser Wahl als die starke Stimme aller Radfahrenden. Um diesem Anspruch gerecht zu werden, haben wir zusammen mit anderen ADFC-Regionalgruppen im Barnim sowie dem VCD-Barnim Forderungen für das Wahlprogramm der demokratischen Parteien im Barnim entwickelt.

Grundlage waren dabei u.a. auch die Ergebnisse des Radverkehrs-Forum II in Eberswalde,

So haben wir mitgenommen, dass das Thema Sicherheit für Radfahrende und insbesondere die Schulwegesicherheit weiter wichtig sind und haben das in unseren Anforderungskatalog übernommen. Ein weiteres für uns wichtiges Thema ist die Gleichberechtigung von Radfahrenden gegenüber Autofahrer:innen.



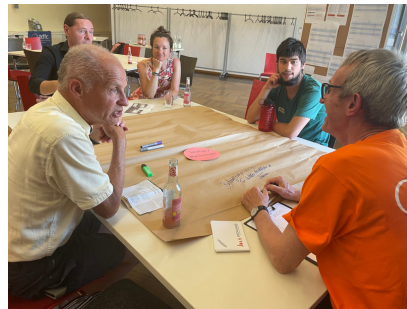
Alle acht ADFC-/VCD-Barnim-Forderungen an das Wahlprogramm könnt ihr auf unserer [Homepage](#) lesen.

Kernforderung: Radnetz Barnim

Kernforderung unseres Papiers ist die Umsetzung des Radnetz Barnim. Das Radnetz Barnim ist ein Teil des Radnetz Brandenburg, dass der Landesverband Brandenburg des ADFC aktuell entwickelt. Ziel des Radnetz soll eine lückenlose, sichere und komfortable Radverkehrsverbindung im gesamten Landkreis sein.

Diese lückenlose, sichere und komfortablen Radverkehrsverbindung ist unserer Meinung nach mehr als Notwendig um das Fahrrad für alle Gesellschaftsgruppen zu einer attraktiven alternative zum motorisierten Individulverkehr zu machen.

Mehr zum ADFC-Brandenburg-Radnetz erfahrt ihr [hier](#).



Herausgeber: ADFC RG Eberswalde,
12.2023, Eberswalde

Autor:innen

Adriano Biesel
Volker Schmidt
Käte Tavernier

Redaktionelle Bearbeitung

Adriano Biesel
Johannes Creutziger
Volker Schmidt
Jannik Stehn
Käte Tavernier
Christian Wapler

Bildurheberschaft

Sofern nicht anders angegeben liegt die
Urheberschaft an Bildwerken beim
ADFC RG Eberswalde.

Weiterverbreitung

Der ADFC RG Eberswalde ist Urheber
der vorliegenden Publikation. Es gilt der
Urheberschutz gemäß §§1, 2 Nr. 1, 5
UrhG und die sich daraus ergebenden
Rechte und Pflichten der
Weiterverarbeitung.
