



## **Machbarkeitsstudie Südroute Eberswalde**

### **Schlussbericht**

# **Machbarkeitsstudie Südroute Eberswalde**

## **Schlussbericht**

### **Auftraggeber:**

Stadt Eberswalde  
Baudezernat  
Stadtentwicklungsamt  
Breite Straße 40  
16225 Eberswalde

### **Auftragnehmer:**

Gertz Gutsche Rümenapp GbR  
Johann-Georg-Str. 17  
10709 Berlin

### **Bearbeitung:**

Dipl.-Ing. Jens Rümenapp  
Dipl.-Ing. Sylke Leonhardt  
B. Sc. Moritz Brandner  
B. Sc. Oscar Weiß

Berlin, 18. April 2024

# Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	3
Abbildungsverzeichnis	5
0. Vorwort	7
1. Einführung	7
1.1. Anlass der Untersuchung	7
1.2. Erarbeitungsprozess	8
2. Bestandsanalyse	13
2.1. Räumliche Lage des Untersuchungsraums	13
2.2. Siedlungsstruktur	14
2.3. Kfz-Verkehr und ÖPNV	19
2.4. Radverkehr	20
2.4.1. Einordnung in übergeordnete Radverkehrsnetze	21
2.4.2. Radverkehrsinfrastruktur	23
2.4.3. Unfallanalyse	34
2.4.4. Radverkehrsaufkommen	38
3. Festlegung der Routenführung	40
3.1. Bewertungskriterien der Routenwahl	40
3.1.1. Naturschutzfachliche und -rechtliche Untersuchung	41
3.1.2. Weitere Bewertungskriterien	45
3.2. Finalisierung der Routenführung	49
4. Maßnahmen	51
4.1. Leitlinien	51
4.2. Qualitätsstandards	52
4.3. Maßnahmen – Abschnitte	53
4.4. Sonstige Maßnahmen	90

---

5.	Handlungs- und Umsetzungskonzept	93
6.	Evaluation der Südroute	98
6.1.	Umsetzungsanalyse .....	98
6.2.	Wirkungsanalyse.....	98
7.	Literatur- und Quellenverzeichnis	101
8.	Abkürzungsverzeichnis	101

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Mögliche Routenführungen der Südroute aus dem Verkehrsentwicklungsplan .....	8
Abbildung 2: Bearbeitungsprozess .....	9
Abbildung 3: Eingangsdatum der Beiträge und Kommentare .....	10
Abbildung 4: Bürgerbeteiligung Online-Karte .....	11
Abbildung 5: Wohnorte der Befragten .....	12
Abbildung 6: Untersuchungsraum der Machbarkeitsstudie Südroute.....	14
Abbildung 7: Wohngebäude-Klassifikation .....	15
Abbildung 8: Arbeitsplätze, Bildungs-, Gesundheits-, Einkaufs- und Erledigungsziele.....	17
Abbildung 9: Versorgungs- und Freizeitangebote .....	18
Abbildung 10: Klassifiziertes Straßennetz .....	19
Abbildung 11: Zulässige Höchstgeschwindigkeiten .....	20
Abbildung 12: Überörtliche Verbindungen .....	22
Abbildung 13: Bestand der Radverkehrsanlagen .....	25
Abbildung 14: Bestand der Radverkehrsanlagen - Oberflächen .....	26
Abbildung 15: Geringe Wegebreiten und alte Radwegmarkierungen in der Schönholzer Straße (linkes Bild) und der Rudolf-Breitscheid-Straße (rechtes Bild) .....	27
Abbildung 16: Unebene Pflasterungen (Schönholzer Straße) und Straßenschäden (Garagenzufahrt von Schönholzer Straße).....	28
Abbildung 17: Schutzstreifen in der Rudolf-Breitscheid-Straße .....	29
Abbildung 18: Der Knotenpunkt Zoostraße / Lausitzer Straße mit Fahrrinne .....	29
Abbildung 19: Ungesicherte Radwegeenden in der Schönholzer Straße (linkes Bild) und der Rudolf-Breitscheid-Straße (rechtes Bild).....	30
Abbildung 20: Analysekarte - Abschnitt West.....	32
Abbildung 21: Analysekarte - Abschnitt Ost.....	33
Abbildung 22: Entwicklung der Unfälle mit leicht- und schwerverletzten Rad- und Pedelec-Fahrenden .....	34
Abbildung 23: Unfälle 2018 bis 2020 mit Schwer- und Leichtverletzten und Radfahrendenbeteiligung	36
Abbildung 24: Unfälle 2018 bis 2020 nach Unfalltyp mit Radfahrendenbeteiligung .....	37
Abbildung 25: Zählstellen für Erhebung des Radverkehrsaufkommens .....	38
Abbildung 26: Knotenströme der Radverkehrserhebung .....	39
Abbildung 27: Betrachtete Streckenvarianten .....	40
Abbildung 28: Karte naturschutzfachliche und -rechtliche Untersuchung - westlicher Teil .....	42

---

Abbildung 29: Naturschutzfachliche und -rechtliche Untersuchung - östlicher Teil .....	43
Abbildung 30: Lage der Niedermoorböden im Bereich der Drehnitzniederung .....	44
Abbildung 31: Routenfindung – Ausschlusswirkung Naturschutz .....	45
Abbildung 32: Routenfindung – Ausschlusswirkung Kriterium Sicherheit.....	46
Abbildung 33: Routenfindung – Ausschlusswirkung Kriterium Erschließungswirkung .....	47
Abbildung 34: Routenfindung - Ausschlusswirkung Kriterium Direktheit.....	48
Abbildung 35: Routenfindung - Ausschlusswirkung Kriterium Kosten .....	48
Abbildung 36: Finale Routenführung Südroute.....	50
Abbildung 37: Qualitätsstandards der Radverkehrsführungsformen.....	53
Abbildung 38: Mögliche Zählstellen der Vorher- / Nachheruntersuchungen.....	99

## 0. Vorwort

Die Machbarkeitsstudie (MBS) Eberswalde wurde von Januar 2023 bis Februar 2024 erarbeitet. Der Schlussbericht fasst sämtliche Arbeiten aus diesem Zeitraum zusammen. Da das Untersuchungsgebiet (s. Kapitel 2.1) sehr langgestreckt ist, wurden die notwendigen Karten im Format DIN A 3 erstellt. Zur Einfachheit sind in dem vorliegenden Bericht alle Karten, Querschnitte und Skizzen verkleinert eingefügt. Auch wurden teilweise nur die wichtigsten Erkenntnisse aus den durchgeführten Untersuchungen aufgeführt. Detailliertere Ansichten, teilweise im Format DIN A 3, sowie eine detaillierte Ausführung der Online-Beteiligung und Auswertung der Radverkehrszählung sind im Anhang eingefügt. Die naturräumliche und -rechtliche Untersuchung ist ein eigener Bericht.

## 1. Einführung

### 1.1. Anlass der Untersuchung

Die Stadt Eberswalde hat sich zum Ziel gesetzt, den Umweltverbund und damit auch den Radverkehr zu stärken. In diesem Sinne plant sie die Umsetzung einer Südroute für den Radverkehr, die vor allem die Stadtteile Finow und Brandenburgisches Viertel mit dem Zentrum bzw. Bahnhof von Eberswalde verbinden soll. Wichtig ist dabei auch eine Anbindung an die neu zu errichtende Radwegebrücke vom Hauptbahnhof zur Rudolf-Breitscheid-Straße, für die die Stadt grünes Licht für eine Förderung vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr erhalten hat. Insgesamt waren bereits im Vorfeld der Machbarkeitsstudie Südroute Eberswalde einige Planungen und Grundlagen für die Entwicklung einer solchen Radverbindung südlich der Bundesstraße B 167 vorhanden. So findet sich im „Mobilitätsplan 2030+“ im Baustein Verkehrsentwicklungsplan (VEP) eine mögliche Routenführung (vgl. Abbildung 1) mit ersten Maßnahmen und auch im Radnutzungskonzept (RNK) sind bereits für viele Abschnitte der vorgeschlagenen Route detaillierte Maßnahmen aufgeführt.

Aufgabe dieser Machbarkeitsstudie war es zunächst, die im VEP dargestellte Route zu prüfen und alternative Routenführungen vorzuschlagen. Dazu wurde eine detaillierte eigene Bestandsaufnahme durchgeführt und die vorhandenen Planungen ausgewertet. Auf dieser Basis wurden weitere Maßnahmen entwickelt, die für die Herstellung einer attraktiven neuen Route von Bedeutung sind. Dabei handelt sich um Maßnahmen, die für eine attraktive und sichere Nutzung der Route erforderlich sind.

Es wurde außerdem eine naturschutzfachliche und -rechtliche Beurteilung der festgelegten und mit der Stadt abgestimmten Routen durchgeführt, deren Ergebnisse ebenfalls in die Routenfindung und Maßnahmenentwicklung eingeflossen sind.

**Abbildung 1: Mögliche Routenführungen der Südroute aus dem Verkehrsentwicklungsplan**

Quelle: Stadt Eberswalde, Mobilitätsplan 2030+, Baustein Verkehrsentwicklungsplan

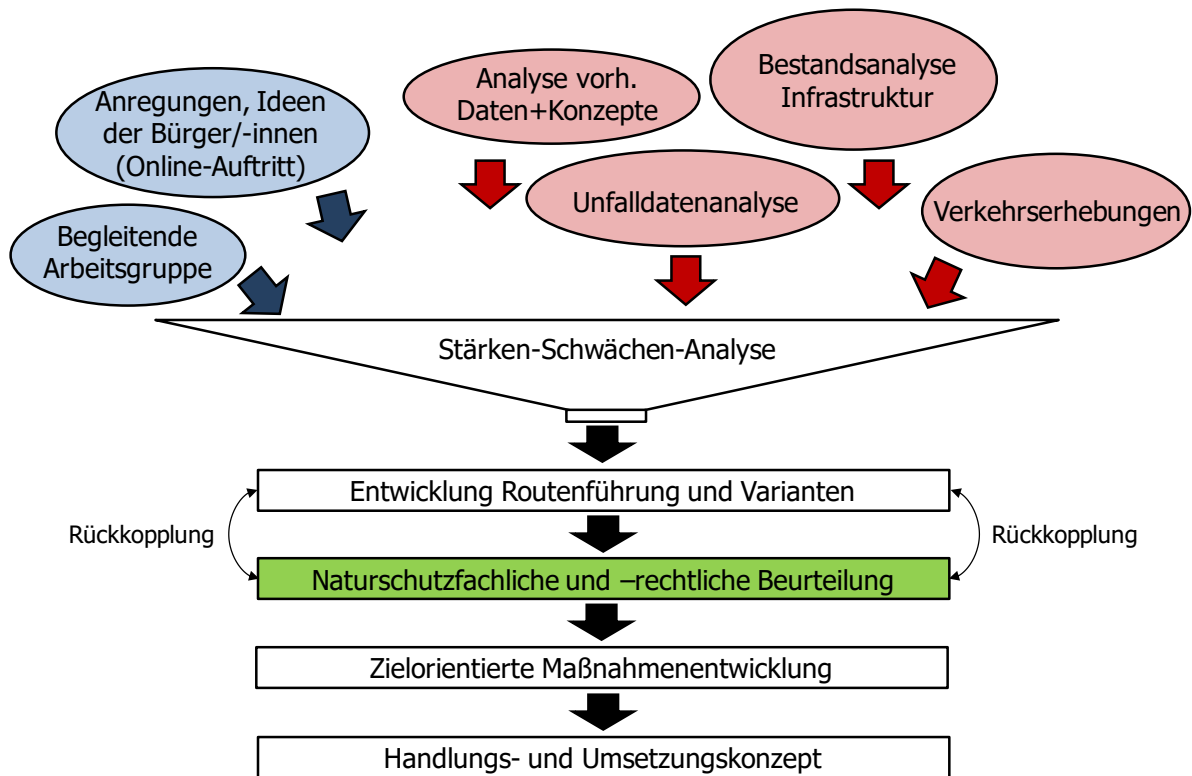
## 1.2. Erarbeitungsprozess

Die Ausarbeitung der Machbarkeitsstudie erfolgte in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Eberswalde. Wie zahlreiche Erfahrungen mit vergleichbaren Projekten gezeigt haben, ist ein weitgehend konsensfähiges und damit akzeptiertes und umsetzbares Radverkehrsteilkonzept nur im Rahmen eines stetigen und gut organisierten Diskussions- und Abstimmungsprozesses zwischen den „externen“ Planern, den verschiedenen Ebenen und Ämtern der Verwaltung, der Politik, weiteren relevanten Akteuren sowie der Bevölkerung erreichbar. Aus diesem Grunde wurde neben regelmäßigen Abstimmungsgesprächen mit den zuständigen Abteilungen innerhalb der Verwaltung (Stadtplanungsamt Tiefbauamt, Liegenschaftsamt) eine Arbeitsgruppe gegründet, in der zusätzlich auch weitere relevante Akteure vertreten waren. Zu benennen sind beispielsweise die Gemeinde Schorfheide, der ADFC Eberswalde, der Zoo Eberswalde, die Wohnungsgenossenschaft Eberswalde 1893 eG, die WHG Wohnungsbau- und Hausverwaltungs-GmbH Eberswalde, das Quartiersmanagement Brandenburgisches Viertel, der Seniorenbeirat, das Kindertagesheim Pustebblume und der Landkreis Barnim. Die Arbeitsgruppe hat sich einmal während der Analysephase (Mai 2023) und einmal zur Diskussion der Routenführung und der Maßnahmen (Februar 2024) getroffen.

Des Weiteren wurde der zuständige Ausschuss der Stadtvertretung über die Fortschritte und Inhalte der Machbarkeitsstudie informiert.



**Abbildung 2: Bearbeitungsprozess**

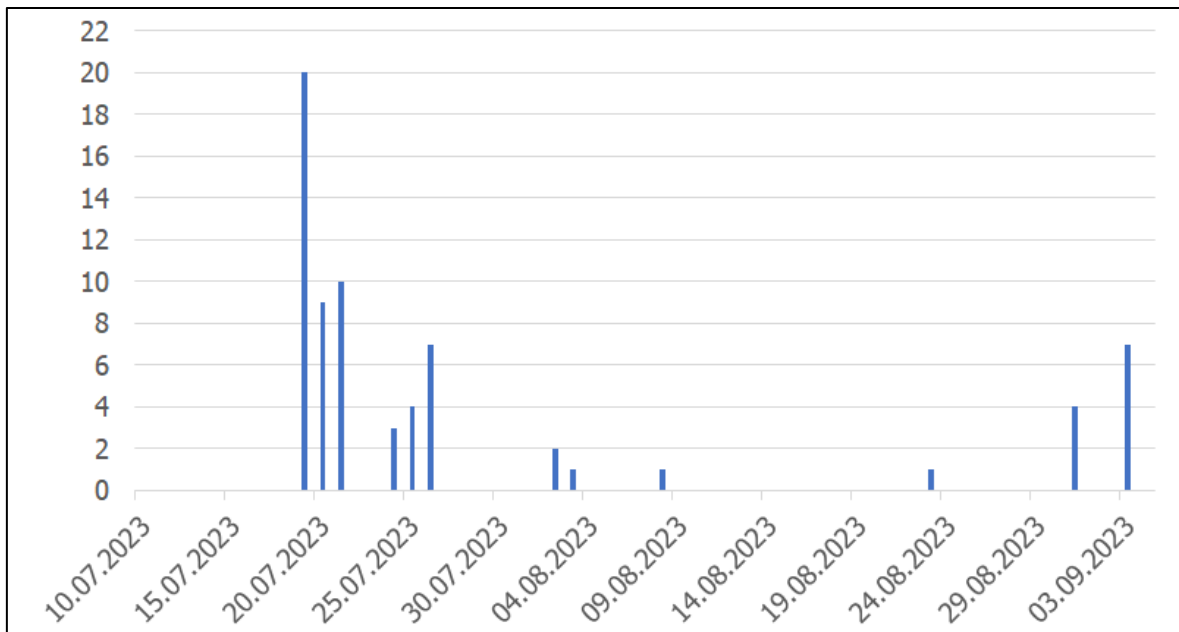


Quelle: Eigene Darstellung

Um auch die Meinungen und Ideen der Bürgerinnen und Bürger in die Machbarkeitsstudie einfließen lassen zu können, fand eine Öffentlichkeitsveranstaltung im Rahmen des Radverkehrsforums am 07.06.2023 inklusive PlanerInnen-Radtour statt. Außerdem gab es in der Zeit vom 10.07.2023 bis zum 03.09.2023 ein zweiteiliges Online-Beteiligungsverfahren.

Der erste Teil der Online-Beteiligung bestand aus einer Online-Karte, in die Ideen, Probleme oder gern gefahrene Strecken eingetragen und beschrieben werden konnten. Jeder Eintrag konnte von anderen gelesen und kommentiert werden. Am Ende waren 48 unterschiedliche Ideen und 21 Kommentare eingetragen. Die folgende Graphik stellt die Zugriffsstatistik für den gesamten Erhebungszeitraum dar. Insgesamt ist erkenntlich, dass die Beteiligung recht gering war.

**Abbildung 3: Eingangsdatum der Beiträge und Kommentare**

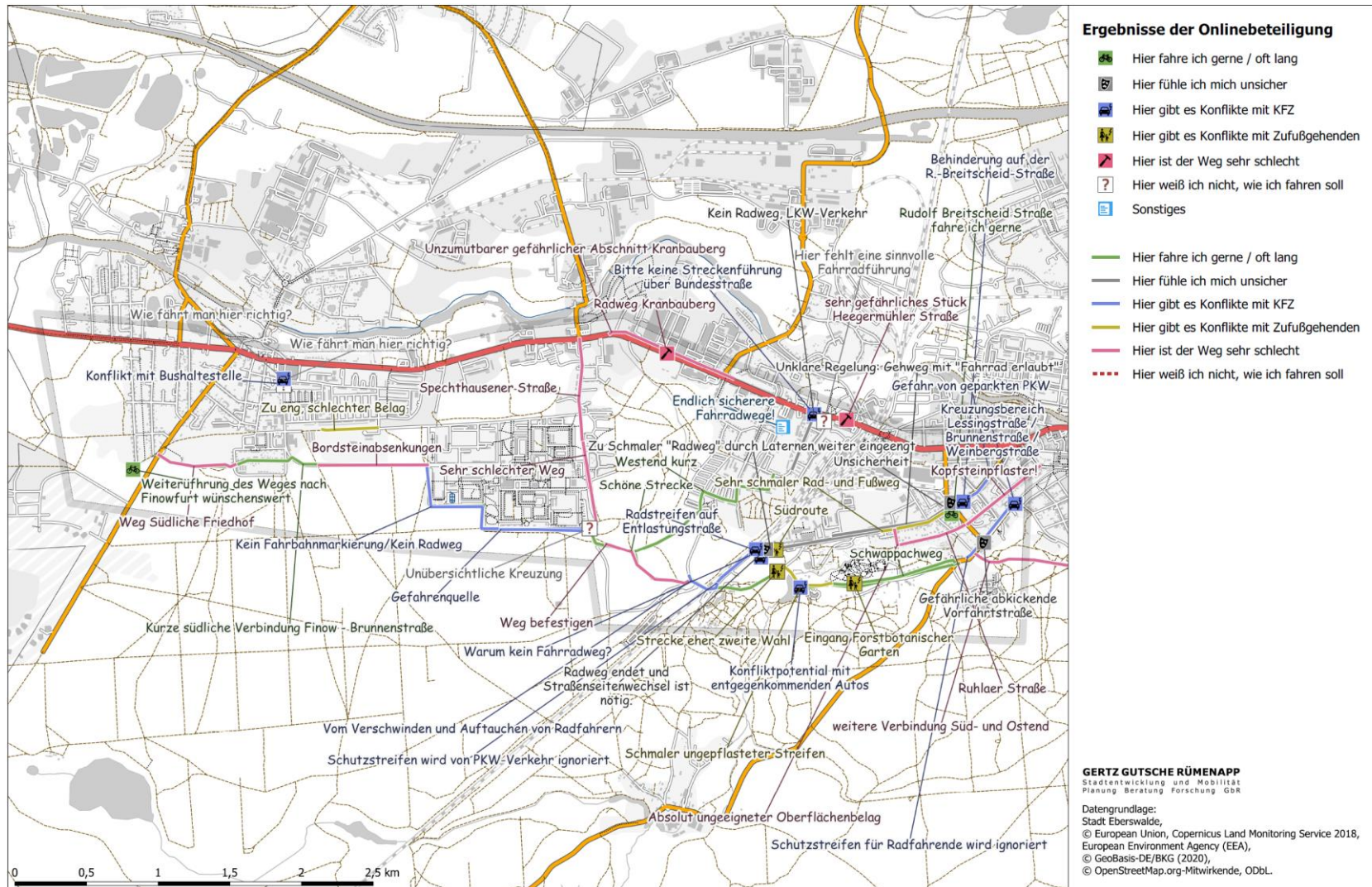


Quelle: Eigene Darstellung

Die Karte in Abbildung 4 zeigt den Stand der Einträge am Ende des Beteiligungsverfahrens an. Man kann erkennen, an welchen Orten und Bereichen innerhalb des Projektgebietes Eintragungen zu den unterschiedlichen Rubriken gemacht wurden.

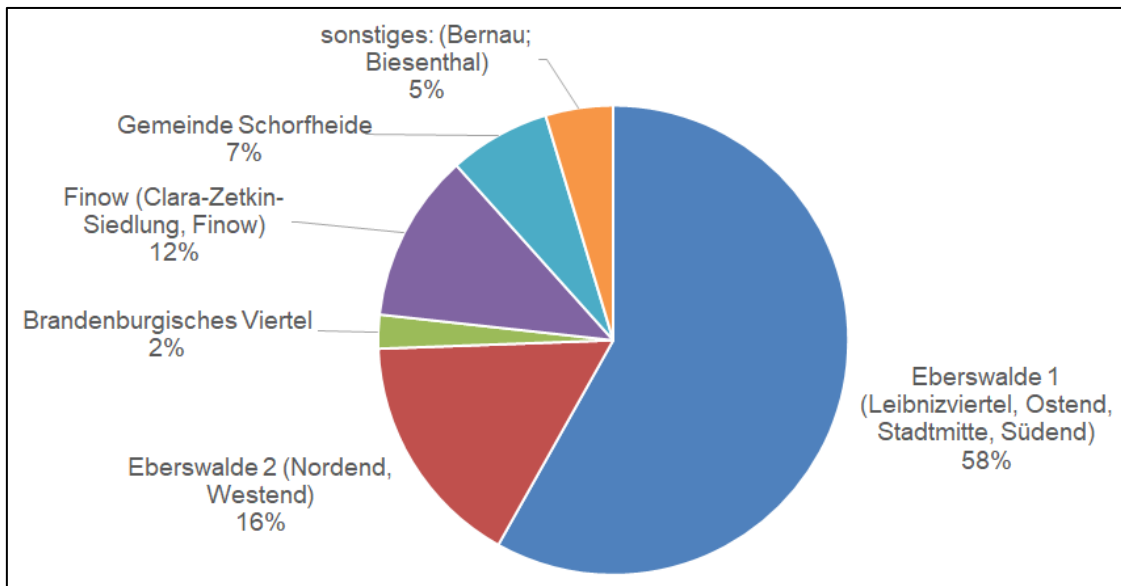
Für die Auswertung des Beteiligungsverfahrens – der online-Karte sowie der Öffentlichkeitsveranstaltung – wurden sämtliche Ideen und Kommentare gesichtet und hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit bzw. Problembehandlung bewertet. Die Hinweise wurden dann vor dem Hintergrund der definierten Ziele und Grundsätze sowie der Erkenntnisse aus der Bestandsanalyse in die Überlegungen zur Netz- und Maßnahmenkonzeption einbezogen.

**Abbildung 4: Bürgerbeteiligung Online-Karte**



Bei dem anderen Teil des Online-Beteiligungsverfahrens handelte es sich um einen Fragebogen, der von den Seiten der Online-Karte aus erreichbar war. In dem Fragebogen wurden neben allgemeinen Fragen zur Einordnung der Beteiligten und deren Radverkehrsverhalten auch Fragen zum Sicherheitsempfinden und Vorlieben bezüglich der unterschiedlichen Führungsformen abgefragt. Insgesamt wurden 43 Fragebögen ausgefüllt. Mehr als die Hälfte der Befragten kam aus dem Stadtteil Eberswalde 1 und nur 14% aus den Stadtteilen Finow und Brandenburgisches Viertel, die ja eigentlich vor allem von einer Südroute profitieren würden.

**Abbildung 5: Wohnorte der Befragten**



Quelle: Eigene Darstellung

Es handelte sich bei den Antwortenden hauptsächlich um Vielfahrer, die mehrmals pro Woche das Fahrrad für sämtliche Wegezwecke und auch als sportliche Betätigung nutzen. Als Ergebnis kam raus, dass sich die meisten Befragten auf Radwegen sicherer fühlen als auf Schutzstreifen, dass mehr als die Hälfte in Tempo-30-Zonen eine Nutzung der Fahrbahn im Mischverkehr akzeptieren und asphaltierte Oberflächen und wassergebundene Decken gepflasterten Oberflächen bevorzugt werden. Außerdem fühlen sich 25 Antwortende auch bei Dunkelheit auf dem Verbindungsweg zwischen dem Brandenburgischen Viertel und der Zoostraße („Schwarzer Weg“) sicher.

Eine detaillierte Auswertung des Fragebogens befindet sich im Anhang.

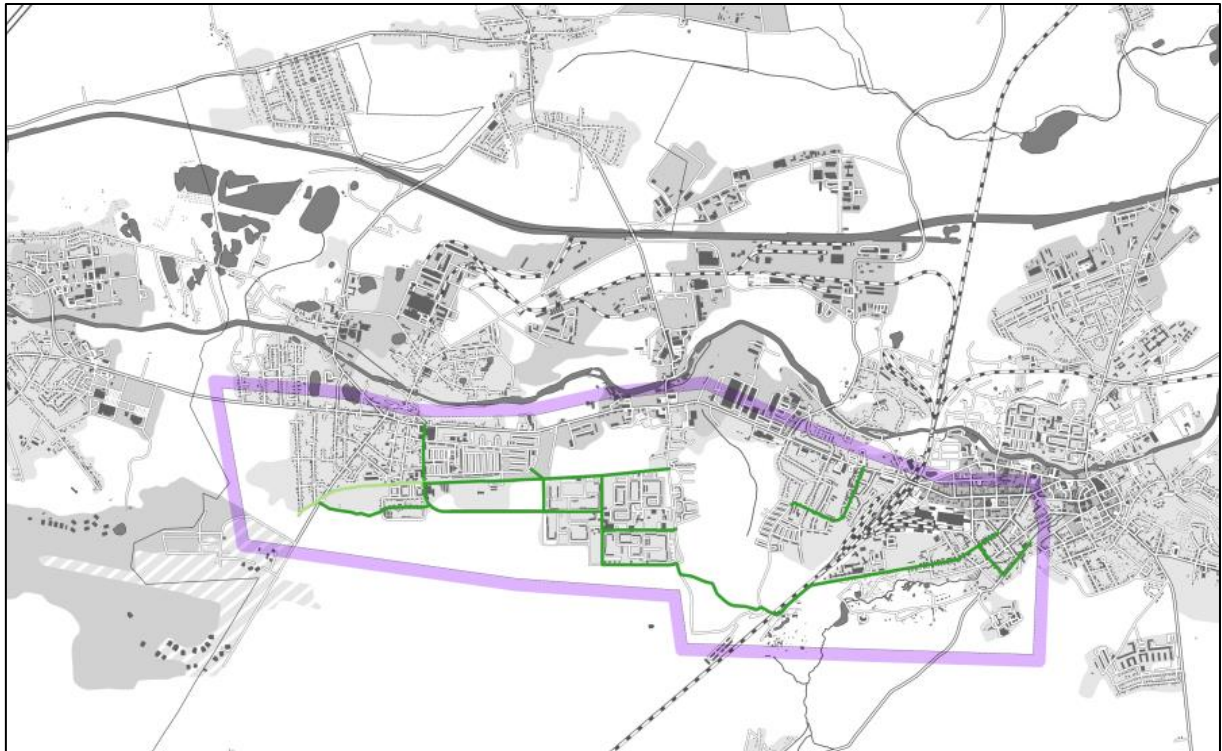
## 2. Bestandsanalyse

Im folgenden Abschnitt werden die Ergebnisse der durchgeführten Bestandsanalyse erläutert. Zunächst wird die räumliche Lage des Untersuchungsraumes und die Siedlungsstruktur in diesem beschrieben. Darauf folgend wird das klassifizierte Straßennetz des Kfz-Verkehrs, die vorhandene Radinfrastruktur, sowie die Ergebnisse der Radverkehrszählungen sowie Unfallanalysen beschrieben.

### 2.1. Räumliche Lage des Untersuchungsraums

In Abbildung 6 ist der Untersuchungsraum durch eine lila Markierung dargestellt. Der Untersuchungsraum umfasst die Stadtteile Finow, Brandenburgisches Viertel, Eberswalde 1 (Stadtmitte) sowie Eberswalde 2 (Westend). Er wird im Norden durch die Bundesstraße B 167 und im Westen durch die Stadtgrenze in Richtung der Gemeinde Schorfheide eingegrenzt. Im Osten erstreckt sich das Untersuchungsgebiet bis zur Kreuzung Rudolf-Breitscheid-Straße / B 167, im Süden bis zur Zoostraße nahe des Zoos Eberswalde. Die B 167 wurde im Rahmen der Machbarkeitsstudie nicht, bzw. nur im Bereich zwischen Westend und Hauptbahnhof betrachtet, da die Aufgabe war, dass eine alternative Route zur B 167 gefunden werden sollte.

Der Untersuchungsraum wird durch die Bahnlinie Eberswalde – Berlin durchtrennt. Außerdem befinden sich mehrere Waldbereiche innerhalb des Untersuchungsraumes, die ebenfalls eine Trennwirkung haben, vor allem zwischen dem Brandenburgischen Viertel und dem Westend bzw. der Stadtmitte.

**Abbildung 6: Untersuchungsraum der Machbarkeitsstudie Südroute**


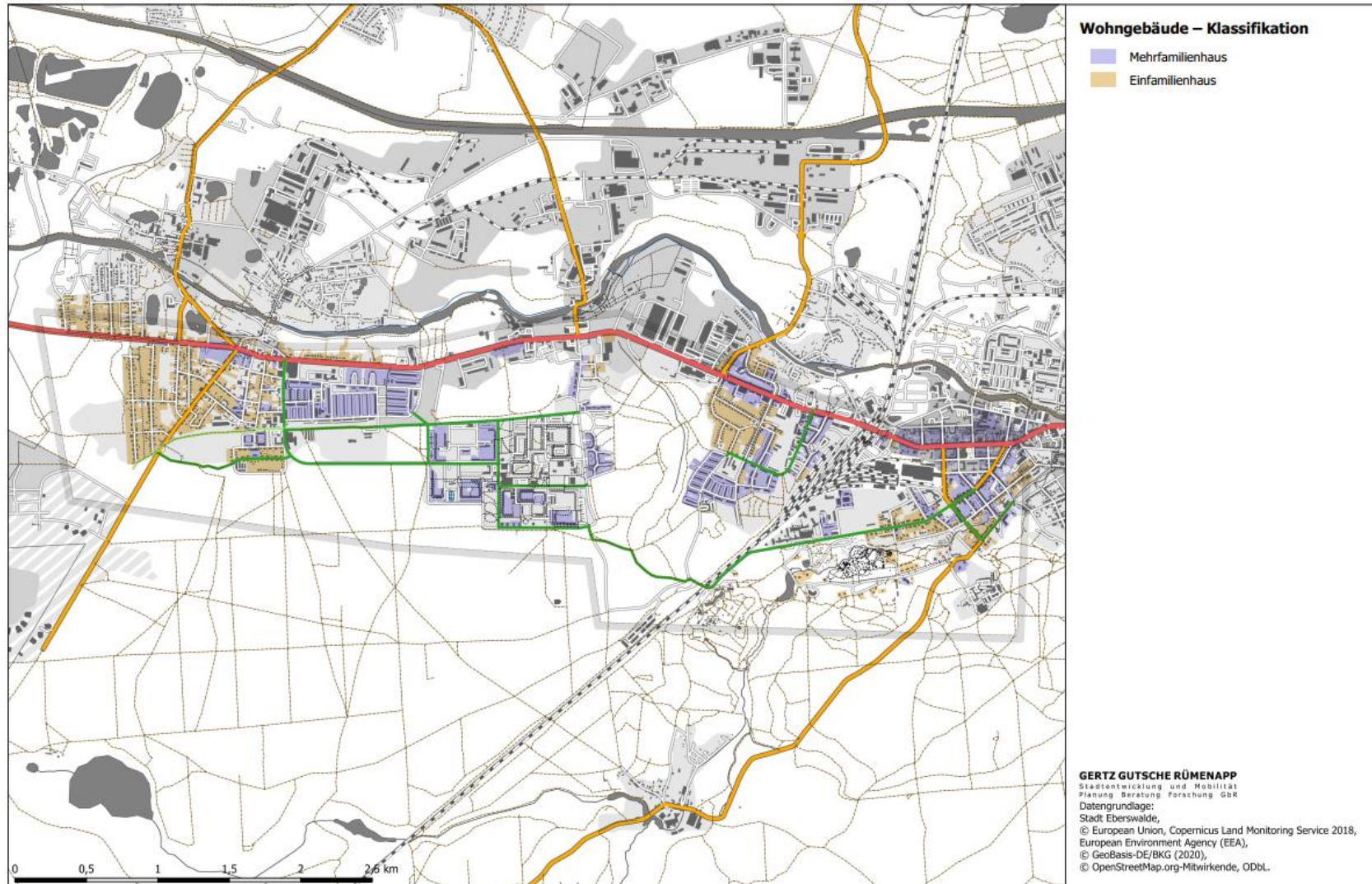
Quelle: Kartengrundlage: *OpenStreetMap.org-Mitwirkende, ODbL.*

## 2.2. Siedlungsstruktur

Der Untersuchungsraum besteht neben weitläufigen Waldflächen vorwiegend aus Wohnbebauung mit unterschiedlichen Bebauungstypen. Während im westlichen Teil von Finow überwiegend Einfamilienhausgebiete vorhanden sind, stehen im Bereich rund um die Ringstraße auch mehrgeschossige Mehrfamilienhäuser in Zeilenbebauung. Das Brandenburgische Viertel ist ein Ende der 1970er Jahre entstandenes Wohngebiet mit bis zu 6-geschossigen, meist sanierten Mehrfamilienhäusern in Plattenbauweise. Im Stadtteil Westend sind im Norden eher Einfamilienhäuser vorzufinden, während im Süden und Westen Zeilen- und Blockbebauung mit Mehrfamilienhäusern und niedriger Dichte vorhanden ist. Der Bereich Stadtmitte wird vor allem durch kleine und große gründerzeitliche Mehrfamilienhäuser geprägt, die in Zentrumsnähe in Blockrandbebauung angeordnet sind.

Die Einwohnerdichte variiert entsprechend je nach Stadtteil und Gebäudetyp, wie in der untenstehenden Karte ersichtlich ist. Im Bereich der Einfamilienhäuser ist eine entsprechend niedrigere Einwohnerdichte als in Gebieten mit Mehrfamilienhäusern zu erwarten. Das Brandenburgische Viertel, der Bereich Finows rund um die Ringstraße sowie die Stadtmitte sind die Bereiche mit einer höheren Einwohnerdichte.

**Abbildung 7: Wohngebäude-Klassifikation**



Neben der Wohnbebauung sind im Untersuchungsraum ein großer Anteil von Eberswaldes Schulen und Kindergärten zu finden. Insbesondere sind die „Grundschule Finow“ zwischen B 167 und Fritz-Weineck-Straße, die Grundschule Schwärzensee am Potsdamer Platz im Brandenburgischen Viertel, die Karl-Sellheim-Schule im Westend, sowie das Alexander von Humboldt Gymnasium und die Oberbarnimschulen in Eberswalde hervorzuheben, welche hohe Schüler- und Beschäftigtenzahlen aufweisen. Zudem ist zwischen der B 167 und der Prignitzer Straße ein neues Schulzentrum geplant, das auch südlich an das Brandenburgische Viertel angeschlossen werden soll. Dieses Zentrum wird ebenfalls ein wichtiger Zielpunkt für Schüler und Schülerinnen aus ganz Eberswalde und Umgebung sein.

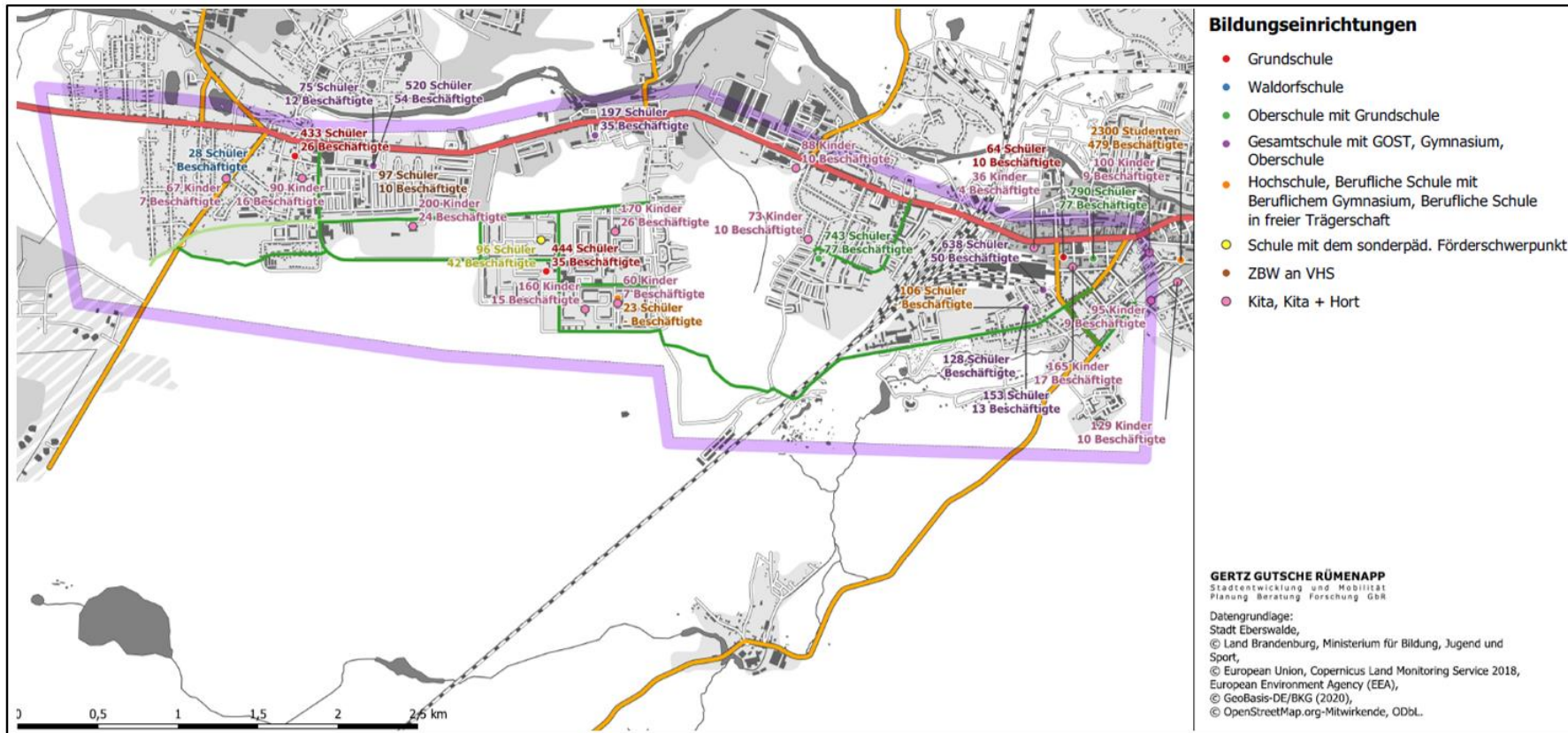
Weitere Ziele innerhalb des Untersuchungsraums sind Gewerbeflächen entlang der Schönholzer Straße im Ortsteil Finow, am nördlichen Ende mit dem Einkaufszentrum Kleiner Stern, sowie am Potsdamer Platz und um die Frankfurter Allee im Brandenburgischen Viertel, vorhanden. Besonders das Einkaufszentrum ist als wichtiger Zielpunkt für die tägliche Versorgung der Einwohner hervorzuheben. Ebenfalls sind in der Innenstadt Eberswalde entlang der B 167 viele Geschäfte für den täglichen Bedarf zu finden.

Ein wichtiger Zielpunkt für die Gesundheitsversorgung ist das Werner-Forßmann Krankenhaus an der Rudolf-Breitscheid-Straße, welches zudem hohe Beschäftigtenzahlen aufweist.

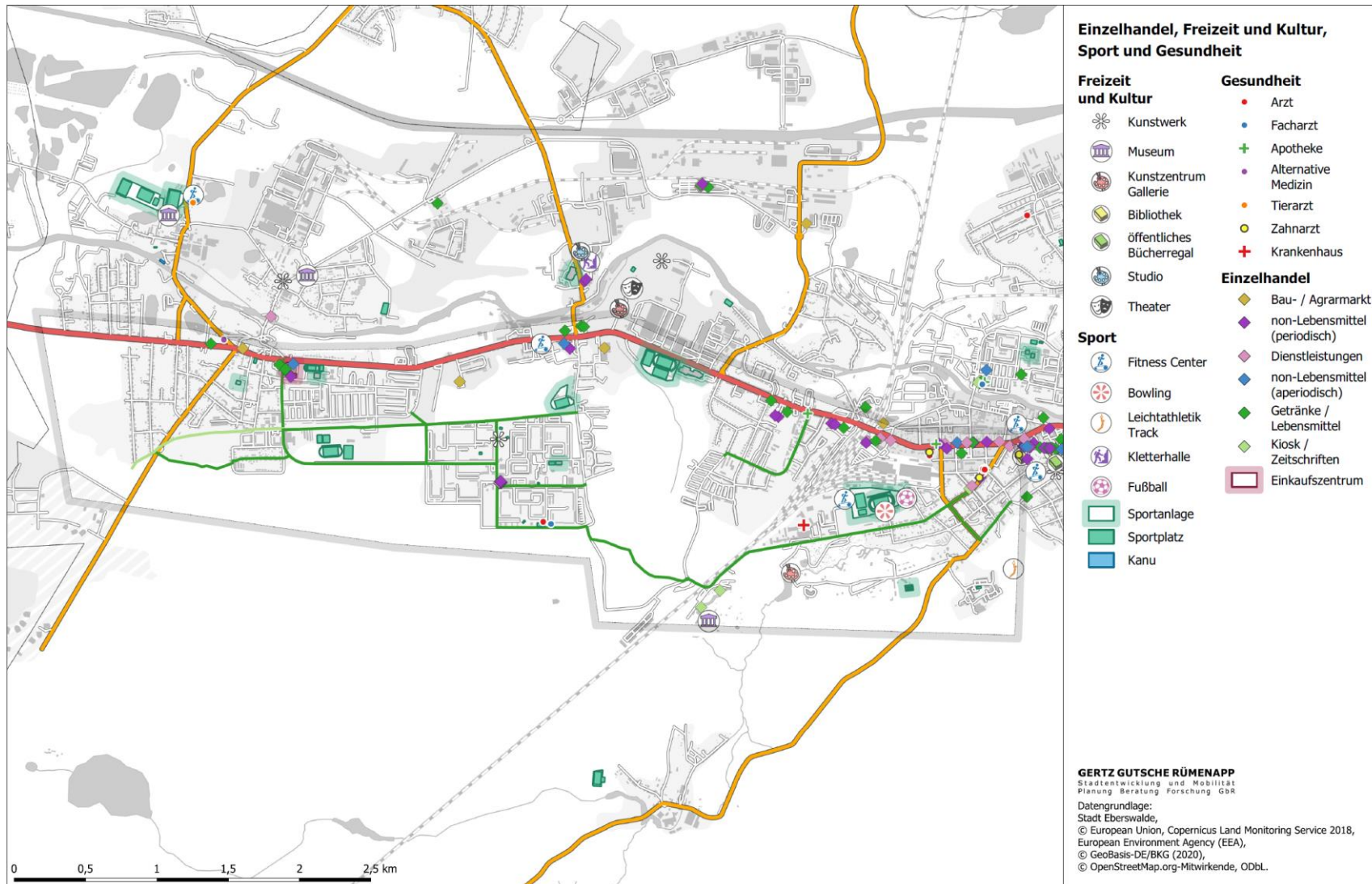
Im Bereich Freizeit befindet sich als wichtiges überregionales Ziel der Zoo Eberswalde innerhalb des Untersuchungsraumes. Außerdem gibt es mehrere Sport- und Freizeitstätten für den innerstädtischen Bedarf.



**Abbildung 8: Arbeitsplätze, Bildungs-, Gesundheits-, Einkaufs- und Erledigungsziele**



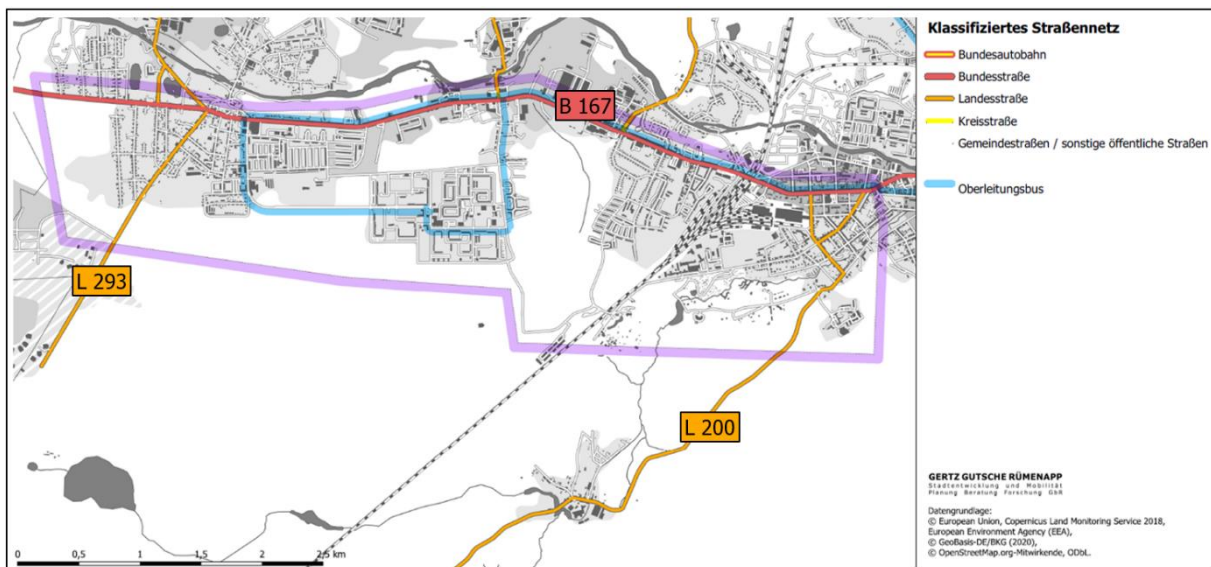
**Abbildung 9: Versorgungs- und Freizeitangebote**



### 2.3. Kfz-Verkehr und ÖPNV

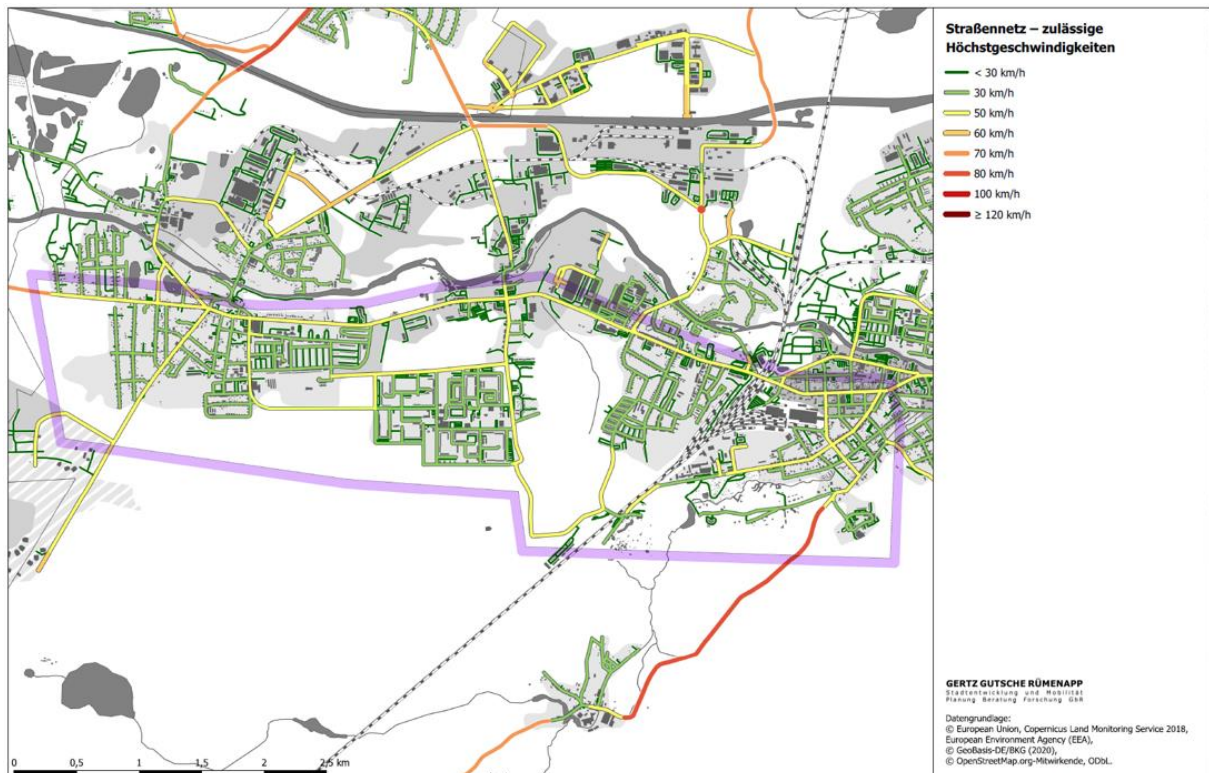
Das Straßennetz im Untersuchungsraum besteht abgesehen von der B 167 und den beiden Landesstraßen L 293 und L 200 hauptsächlich aus kommunalen Straßen. Die B 167 führt am nördlichen Rand des Untersuchungsraums von Osten nach Westen durch Eberswalde. Von dieser führt die L 293 in Richtung Süden durch den Ortsteil Finow bis zum Flugplatz Eberswalde. In der Innenstadt von Eberswalde geht von der B 167 die L 200 in Richtung Süden nach Melchow ab.

**Abbildung 10: Klassifiziertes Straßennetz**



Auf den meisten Stadtstraßen im Untersuchungsraum gilt Tempo-30 (vgl. Abbildung 11). Ausnahmen bilden die Schönholzer Straße, Prignitzer Straße, Spechthausener Allee, Zoostraße und Rudolf-Breitscheid-Straße. Hier ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h. Abschnittsweise gelten jedoch auf der Rudolf-Breitscheid-Straße vor dem Bahnübergang am Zoo Eberswalde oder dem Krankenhaus Tempo-30. Weiterhin gilt auf den höher klassifizierten Straßen B 167, L 293 und L 200 eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

**Abbildung 11: Zulässige Höchstgeschwindigkeiten**



Im Bereich des ÖPNV ist das Brandenburgische Viertel durch die Buslinien 861 und 862 erschlossen. Diese stellen eine ÖPNV-Verbindung in Richtung Zentrum Eberswalde bis zum Nordend bzw. Ostend her und werden mit Oberleitungsbussen befahren. Des Weiteren gibt es die Linie 865, die vom Busbahnhof Eberswaldes über das Westend, den Zoo und die Rudolf-Breitscheid-Str. bis zum Gropius-Krankenhaus im Nordend führt. Im Bereich Westend gibt es schließlich noch die Linie 863, die zwischen Wildparkstraße im Westend und dem Nordend verläuft.

Schließlich gibt es als überregionalen Knotenpunkt noch den Hauptbahnhof innerhalb des Untersuchungsraumes, der in Richtung Rudolf-Breitscheid-Str. durch den Bau einer neuen Rad- und Fußverkehrsbrücke in südlicher Richtung besser angeschlossen werden soll.

## 2.4. Radverkehr

Das folgende Kapitel beschäftigt sich mit mehreren Aspekten des Radverkehrs. Zunächst wird in Kapitel 2.4.1 die Anbindung des Untersuchungsraums in das gesamtstädtische und regionale Radverkehrsnetz dargestellt. Kapitel 2.4.2 fasst dann die Ergebnisse der eigenen Befahrung zusammen und beschreibt und bewertet die vorhandene Radverkehrsinfrastruktur. Anschließend werden in den Kapiteln 2.4.3 und 2.4.4 die Ergebnisse der Unfallanalysen und Erhebungen des Radverkehrs mit Bezug auf die mögliche Routenwahl erläutert.

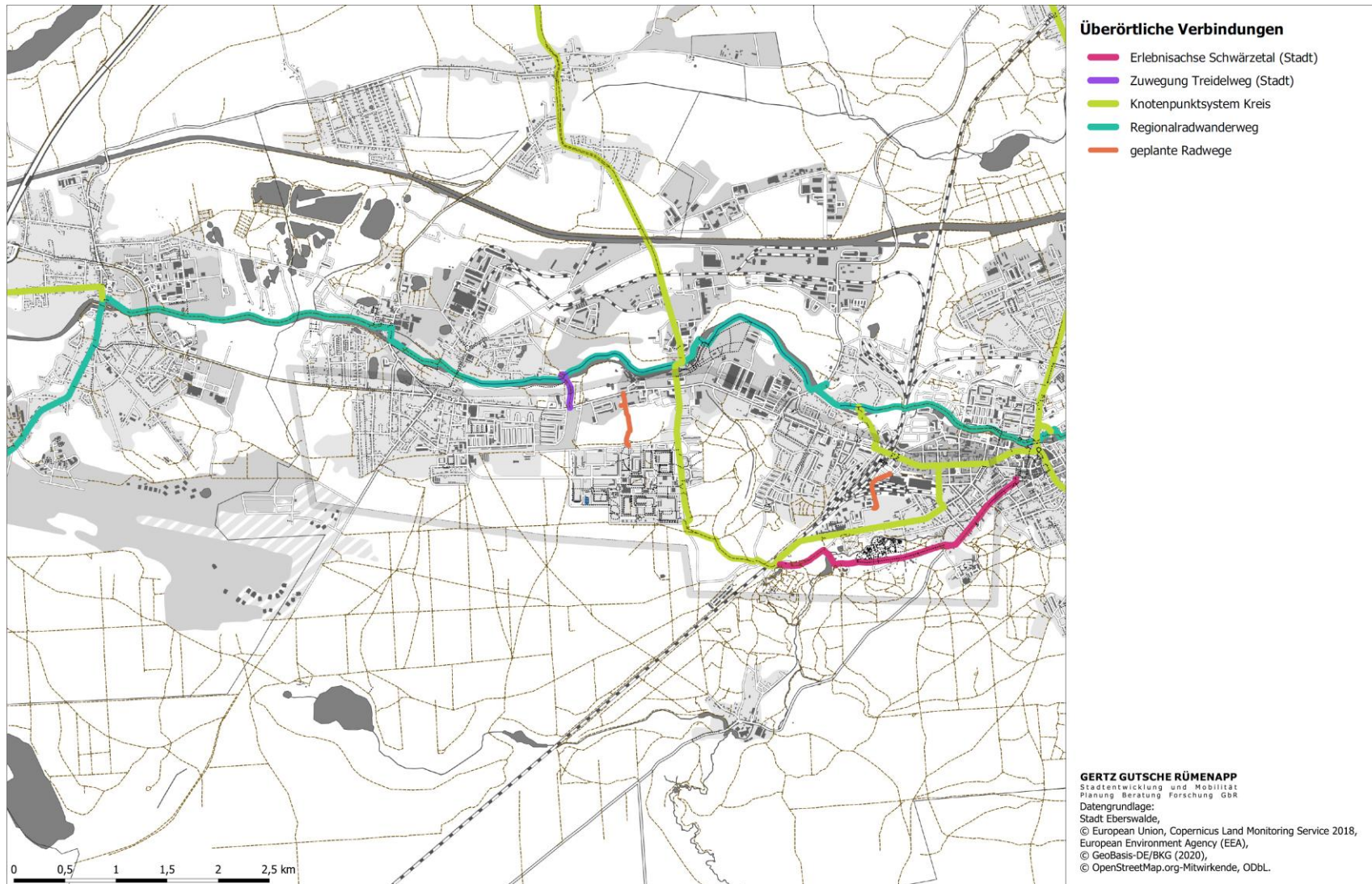
### **2.4.1. Einordnung in übergeordnete Radverkehrsnetze**

An das gesamtstädtische Radverkehrsnetz ist das Projektgebiet über mehrere Stichstraßen von der B 167 aus erreichbar. Zu nennen wäre die Biesenthaler Straße (L 293), die Schönholzer Straße und die Spechthausener Straße. Der Ortsteil Westend ist ohnehin zentral an der B 167 gelegen und mit dem übrigen Projektgebiet über die Wildparkstraße und mehrere Waldwege verbunden. Der östliche Bereich des Untersuchungsraumes ist über Schutzstreifen entlang der Rudolf-Breitscheid-Straße sowie die Erlebnisachse Schwärzetal an das Zentrum Eberswaldes angeschlossen. Des Weiteren ist eine neue Fuß- und Radverkehrsverbindung zum Hauptbahnhof über eine neue Brücke von der Straße Am Krankenhaus geplant.

Nördlich der B 167 verläuft der Treidelweg, eine attraktive Fuß- und Radverkehrverbindung entlang des Finowkanals parallel zur B 167. Diese Verbindung ist über die Schönholzer Straße und vor allem auch den Kopernikusring / Erna-Bürger-Weg an das Projektgebiet angebunden.

Schließlich durchläuft das Radwegenetz des Kreises das Projektgebiet entlang der Schönholzer Straße, Zoostraße, Wildparkstraße und Rudolf-Breitscheid-Straße. Die überörtlichen Anbindungen sind in Abbildung 12 dargestellt.

**Abbildung 12: Überörtliche Verbindungen**



### 2.4.2. Radverkehrsinfrastruktur

Für die Erstellung der Radroute wurde zunächst die vorhandene Radverkehrsinfrastruktur aufgenommen und bewertet. Grundlage sind videogestützte Befahrungen des Hauptstraßen- und teilweise des Radwegenetzes im Untersuchungsraum, die im März und April 2023 durchgeführt wurden. Aus diesen Informationen wurden abschnittsgenau die folgenden Merkmale erfasst:

- Linienführung, Art der Radverkehrsführung
- Beschilderung und Markierungen
- Trennung des Radverkehrs vom Kfz- und vom Fußverkehr
- Oberflächenart
- Baulicher Zustand
- Lage, Art, funktionaler und baulicher Zustand von Querungsstellen
- Besonderheiten (Hindernisse, Einbauten)

Des Weiteren wurde an ausgewählten Punkten Querschnittsmessungen des gesamten Straßenraums durchgeführt. Sämtliche Daten wurden in ein Geoinformationssystem eingespielt.

Nachfolgend werden zunächst die Ergebnisse der Bestandsanalysen für den Untersuchungsraum zusammenfassend dargestellt. Im Anschluss werden die identifizierten Stärken und Schwächen der Radverkehrsinfrastruktur in strukturierter Form anhand ausgewählter Beispiele erläutert.

Bei den dargestellten Ergebnissen der Bestandsanalyse ist zu berücksichtigen, dass diese in erster Linie dazu dienen soll, Verbesserungspotenziale für den Radverkehr zu identifizieren. Sämtliche Bewertungen erfolgen daher vorrangig aus Sicht des Radverkehrs. Mit dieser methodisch notwendigen Vorgehensweise geht grundsätzlich einher, dass eine im Folgenden als negativ für den Radverkehr dargestellte Situation im konkreten Einzelfall unter Abwägung der Belange aller Verkehrsteilnehmer dennoch die angemessenste Lösung darstellen kann.

Die Bestandsaufnahme hat gezeigt, dass innerhalb des Projektgebietes im Brandenburgischen Viertel und in Finow der Radverkehr zu einem Großteil in Tempo-30-Zonen im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt wird. Solange die Kfz-Geschwindigkeiten auch eingehalten werden und die Oberflächen glatt sind, ist dies eine für den Radverkehr akzeptable Führungsform. Konflikte entstehen allerdings teilweise durch auf der Fahrbahn geparkte Fahrzeuge, die die vorhandene Fahrbahn schmälern, und durch Ein- und Ausparkvorgänge. Entlang der Strecken, in denen eine Kfz-Geschwindigkeit von 50 km/h zulässig ist, gibt es meistens Radverkehrsanlagen im Seitenraum. Diese reichen von einem Zweirichtungsradweg in der Prignitzer Straße über gemeinsame Geh- und Radwege (Schönholzer Straße, Spechthausener Straße) bis hin zu Gehwegen, die für den Radverkehr freigegeben sind (Rudolf-Breitscheid-Str.). Die Oberflächen

sind meistens gepflastert und selten asphaltiert. Außerdem gibt es am östlichsten Teil der Rudolf-Breitscheid-Str. und im Bereich des Zoos sowie der Brunnenstraße Schutzstreifen.

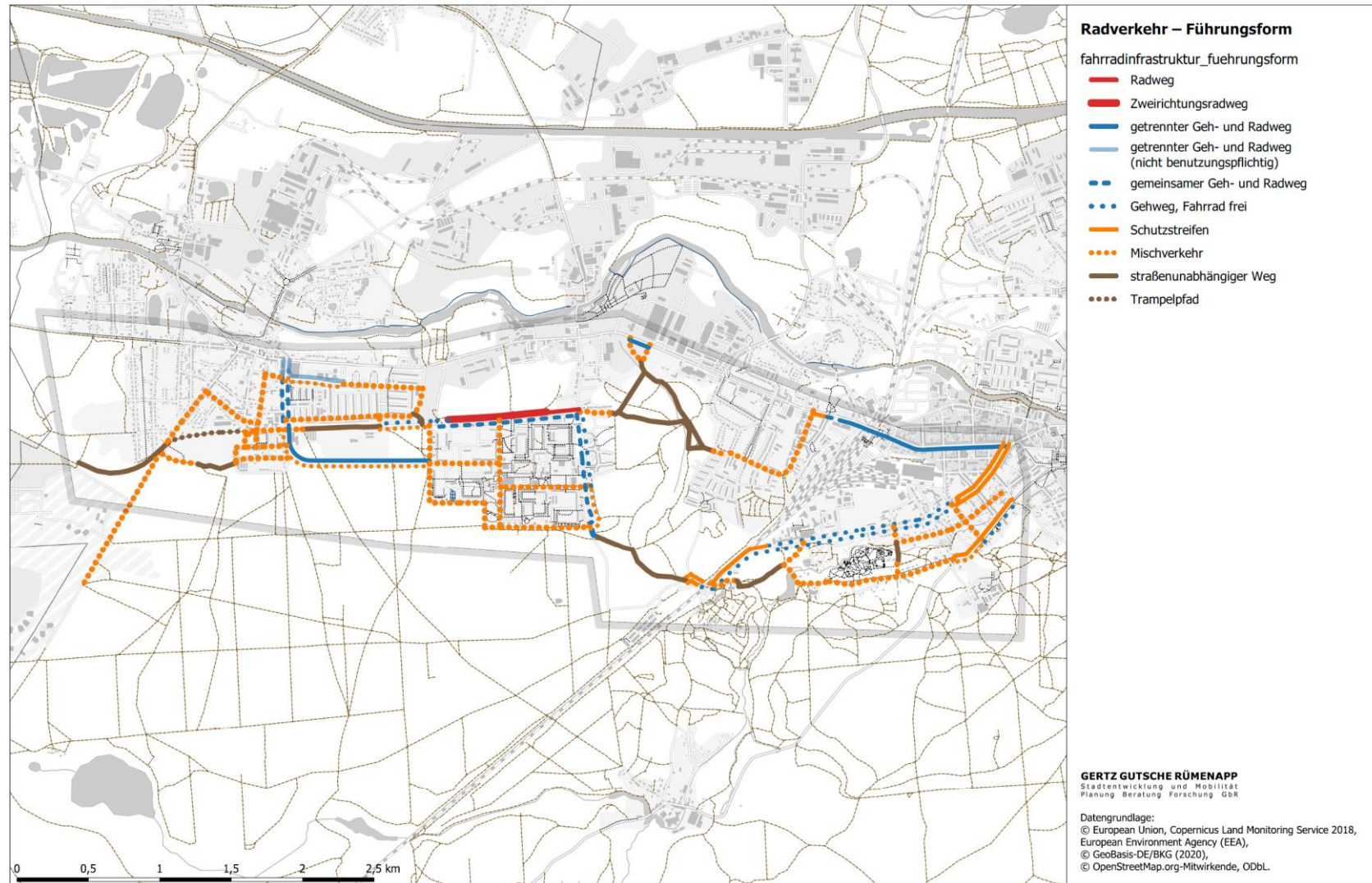
Innerhalb des Projektgebietes befindet sich die Erlebnisachse Schwärzetal, die vom Eberswalder Zoo, parallel zum Schwappachweg und über die Brunnenstraße bis in die Innenstadt führt. Die Erlebnisachse ist gut mit dem Fahrrad befahrbar, da ein Großteil der Strecke straßenunabhängig bzw. auf Strecken mit wenig Kfz-Verkehr geführt wird. Nur die Brunnenstraße ist teilweise stärker befahren. Hier gibt es einseitig einen Schutzstreifen. In Richtung Osten wird der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Zusätzlich ist der Gehweg in stadteinwärtiger Richtung für den Radverkehr freigegeben. An Wochenenden/Ferien kann es aufgrund des höheren Fuß- und Radverkehrsaufkommens Konflikte zwischen Zufußgehenden und Radfahrenden geben.

Und schließlich gibt es im Projektgebiet auch einige Grünbereiche, wie im Bereich der Drehnitzwiesen, in Richtung Finowfurt und zwischen dem Zoo und dem Brandenburgischen Viertel. Hier gibt es teils bisher nur Trampelpfade oder aber unbefestigte Waldwege, die zusammen mit Zufußgehenden genutzt werden müssen.

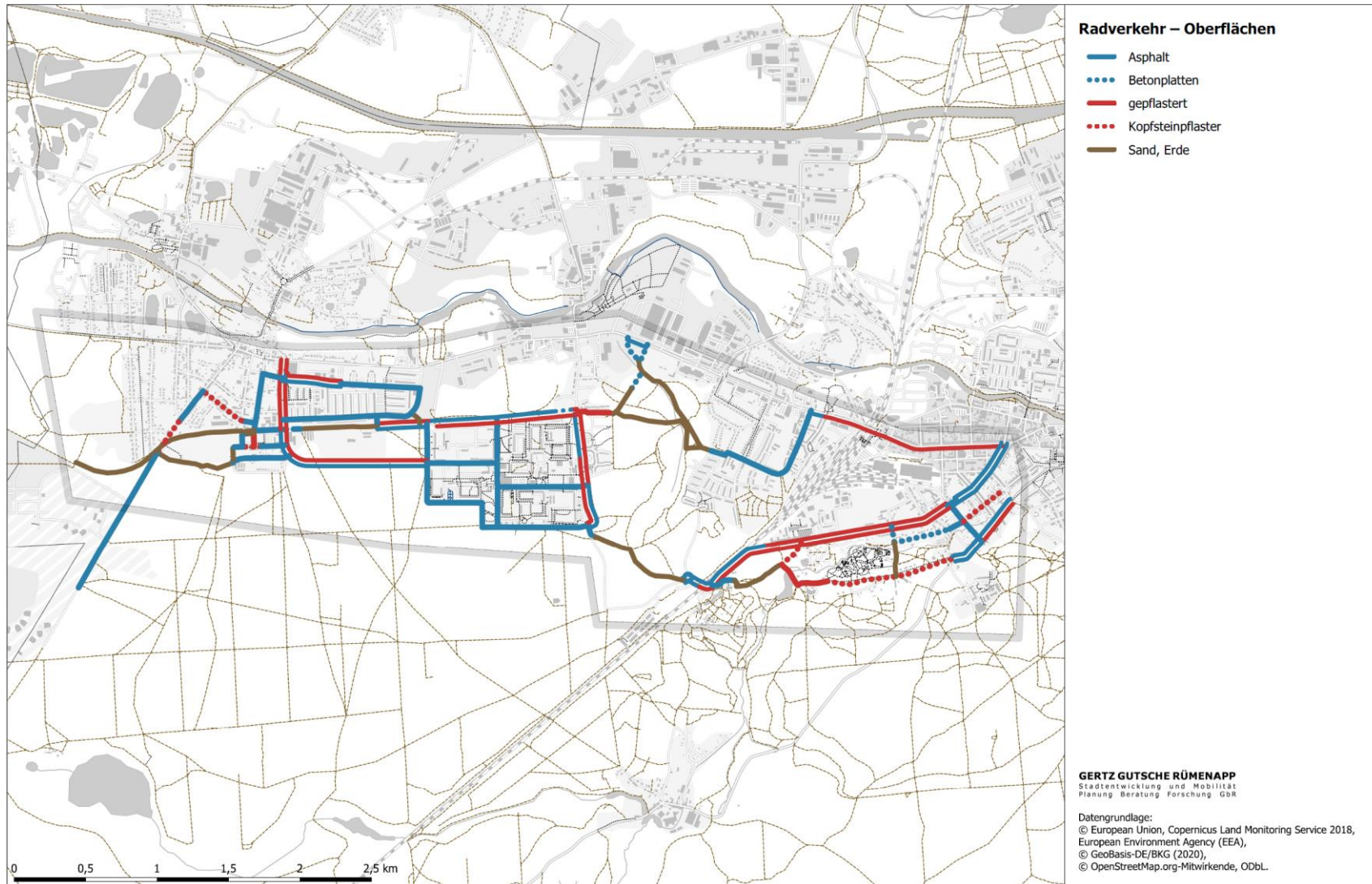
In den nachfolgenden Karten (Abbildung 13 und Abbildung 14) ist die vorhandene Radverkehrsinfrastruktur sowie deren baulich-funktionaler Zustand dargestellt.



**Abbildung 13: Bestand der Radverkehrsanlagen**



**Abbildung 14: Bestand der Radverkehrsanlagen - Oberflächen**



Nachfolgend werden die im Rahmen der Bestandsanalysen identifizierten wesentlichen Stärken und Schwächen der derzeitigen Radverkehrsinfrastruktur anhand von Beispielen exemplarisch erläutert.

### Unzureichende Radwegebreiten

Viele vorhandene Radverkehrsanlagen sind teilweise sehr schmal. Es sind auch noch alte Radwegmarkierungen auf Strecken vorhanden, die aufgrund zu geringer Breiten nicht den gültigen technischen Regelwerken entsprachen und daher umbeschildert wurden. Aus einstigen Radwegen wurden so Gehwege, die für Fahrräder frei gegeben sind oder gemeinsame Geh- und Radwege. Die alten Radwegmarkierungen suggerieren aber trotzdem eine Trennung.

Weiterhin lassen sich öfters Masten oder Schilder auf bzw. an den Wegen finden oder es fehlt ein Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn, wodurch die nutzbare Breite der Wege noch weiter eingeschränkt wird (siehe Abbildung 15). Fehlende Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn bergen zusätzlich ein höheres Unfallrisiko.

**Abbildung 15: Geringe Wegebreiten und alte Radwegmarkierungen in der Schönholzer Straße (linkes Bild) und der Rudolf-Breitscheid-Straße (rechtes Bild)**



Quelle: GGR

## Oberflächen

Da Fahrräder kaum gefedert sind, ist für den Fahrkomfort die Oberflächenbeschaffenheit der Radverkehrsanlagen ausschlaggebend. 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.

Im Nebenstraßennetz gibt es auch manche Kopfsteinpflasterstraßen (z.B. Ruhlaer Straße, Karl-Marx-Ring), die mit dem Fahrrad nicht befahrbar sind. Hier weichen die Radfahrenden auf die meist schmalen Fußwege aus, was dann zu Konflikten führen kann.

Und schließlich sind einige unbefestigte Wege abseits des KFZ-Verkehrs – wie z.B. der „Schwarze Weg“ oder Waldwege im Bereich der Drehnitzwiesen und von der Biesenthaler Straße in Richtung Finowfurt – im Projektgebiet zu finden. Hier gibt es teilweise sehr sandigen oder nach Regenphasen matschigen Untergrund, der das Radfahren erschwert.

### **Abbildung 16: Unebene Pflasterungen (Schönholzer Straße) und Straßenschäden (Garagenzufahrt von Schönholzer Straße)**



Quelle: GGR

## Schutzstreifen

In einigen Straßen, wie z.B. der Rudolf-Breitscheid-Straße, der Brunnenstraße und der Zoostraße gibt es für Radfahrende Angebotsstreifen auf der Fahrbahn. Sichere Radfahrende können so zügig auf der glatten Fahrbahn vorankommen. Doch teilweise sind die Straßenräume so eng, dass Kfz nur sehr dicht überholen können. Viele unsichere Radfahrende nutzen lieber den Seitenraum, der teilweise für den Radverkehr freigegeben ist. Außerdem fehlt in der Rudolf-Breitscheid-Straße der Sicherheitstrennstreifen zu den parkenden Kfz, wodurch die Gefahr steigt, dass Radfahrende in sich öffnende Autotüren fahren (sog. „Dooring-Unfälle“).

**Abbildung 17: Schutzstreifen in der Rudolf-Breitscheid-Straße**



Quelle: GGR

### Ungesicherte Knotenpunkte

Ein Beispiel für einen für den Radverkehr ungenügend gestalteten Knotenpunkt ist die Kreuzung Zoostraße / Lausitzer Straße (vgl. Abbildung 18). Hier ist zwar eine Querungsinsel vorhanden, die jedoch von den Radfahrenden aufgrund zu großer Umwege nicht genutzt wird. Anhand der Fahrrinne kann man erkennen, dass Radfahrende bereits vor dem Knoten auf die Fahrbahn fahren und diesen ungesichert queren. Ebenfalls finden sich solche für den Radverkehr ungenügend gestalteten Knotenpunkte ebenfalls an den Kreuzungen Prignitzer Straße / Spechthausener Straße sowie Zoostraße / Wildparkstraße

**Abbildung 18: Der Knotenpunkt Zoostraße / Lausitzer Straße mit Fahrrinne**



Quelle: GGR

### Ungesicherte Radwegeenden

Ausreichend gesicherte Querungsmöglichkeiten sind für den Radverkehr sowohl im Streckenverlauf zum Erreichen der Zielorte sowie beim Wechsel der Radverkehrsführung unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit von zentraler Bedeutung.

Beispielsweise auf der Schönholzer Straße im Bereich der Fritz-Weineck-Straße und auf der Rudolf-Breitscheid-Straße gibt es plötzlich endende Radverkehrsführungen im Seitenraum, die gar nicht oder zumindest nicht gesichert die Radfahrenden auf die Fahrbahn leiten. Dadurch kann es zu Konfliktsituationen zwischen Kfz und Radfahrenden kommen.

**Abbildung 19: Ungesicherte Radwegeenden in der Schönholzer Straße (linkes Bild) und der Rudolf-Breitscheid-Straße (rechtes Bild)**



Quelle: GGR

### Konflikte mit Zufußgehenden

Wie bereits erwähnt, werden die straßenunabhängigen Wege innerhalb des Projektgebietes in der Regel von Radfahrenden und Zufußgehenden gemeinsam genutzt. Dies ist in vielen Fällen auch durchaus akzeptabel. 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.

Doppelte Radwegebenutzungspflicht

Auf Radwegen oder gemeinsamen Geh- und Radwegen, die mit den Verkehrszeichen

237 

240 

oder 241 

ausgeschildert sind, herrscht für Radfahrende Benutzungspflicht. In der Prignitzer Straße gibt es streckenweise eine doppelte Beschilderung, einmal als Zweirichtungsradweg im nördlichen Seitenraum und einmal als gemeinsamen Geh- und Radweg im südlichen Seitenraum für Radfahrende in Richtung Osten. Diese doppelte Beschilderung gemäß den geltenden Richtlinien und Bestimmungen nicht zulässig.

Abbildung 20 und Abbildung 21 zeigen die Bewertungen der einzelnen Streckenabschnitte

Abbildung 20: Analysekarte - Abschnitt West

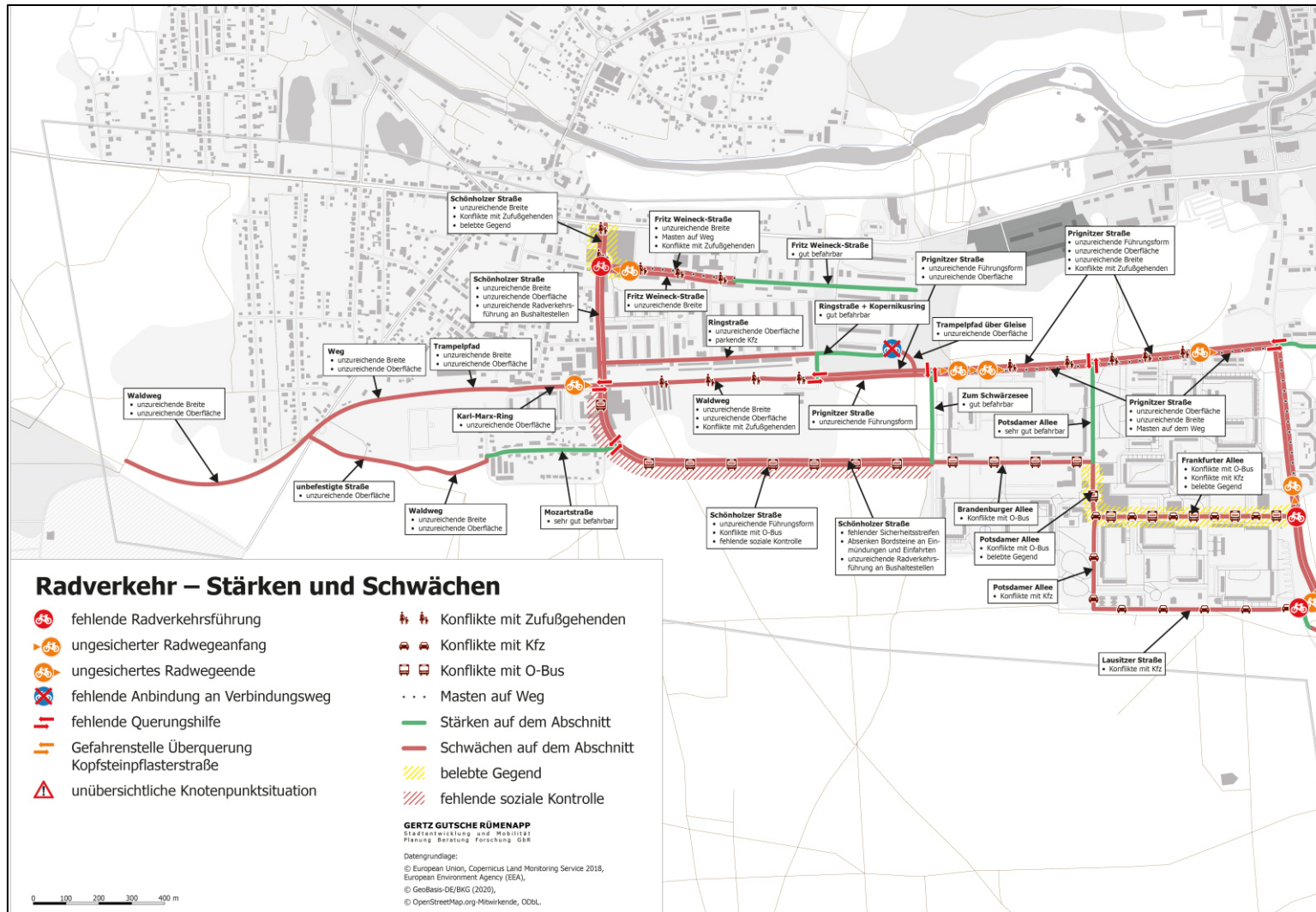
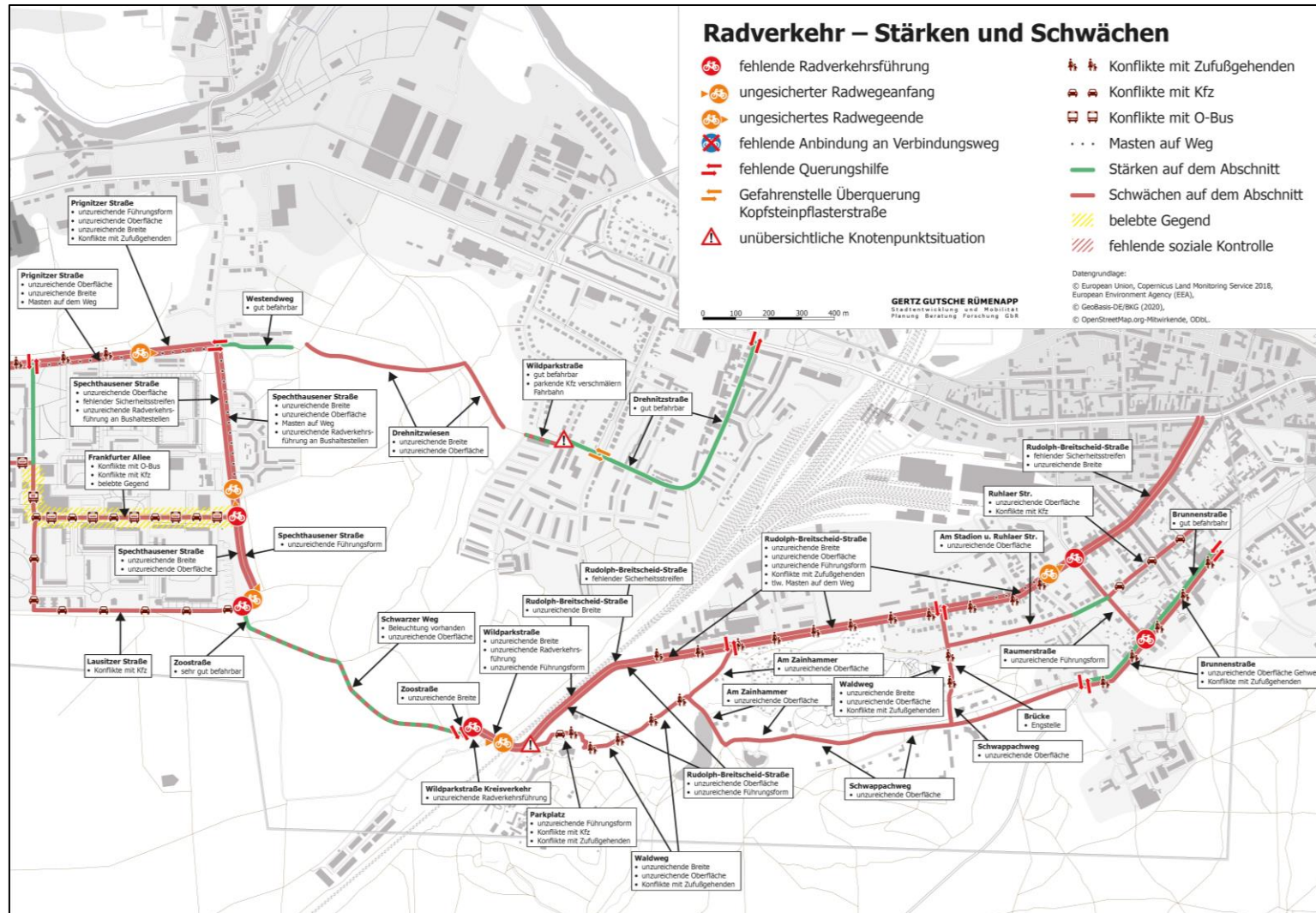




Abbildung 21: Analysekarte - Abschnitt Ost



### 2.4.3. Unfallanalyse

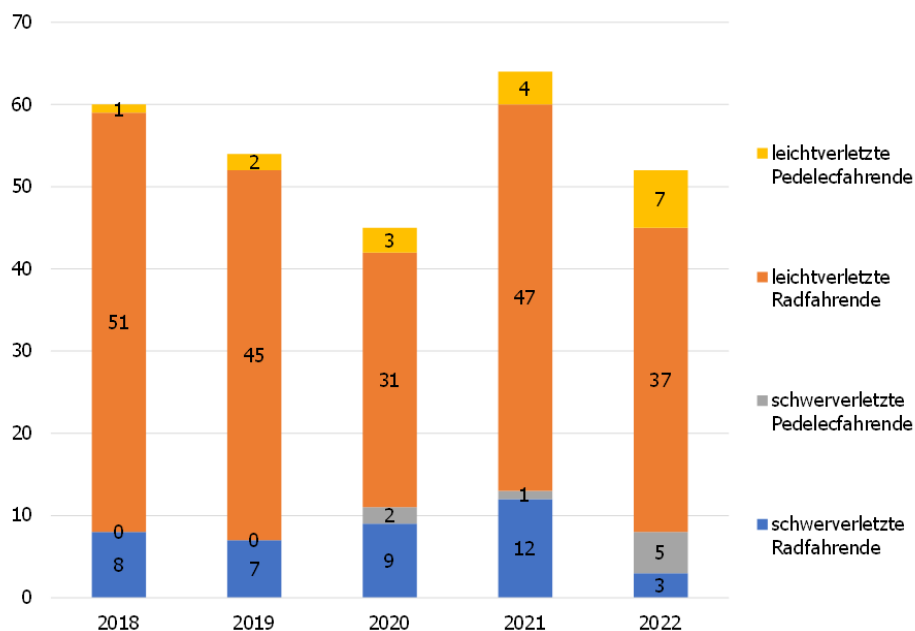
Um die Verkehrssicherheit der Radfahrenden im Projektgebiet zu untersuchen, wurden die polizeilich erfassten Unfalldaten aus den Jahren 2018-2022 ausgewertet. Insbesondere wurde analysiert, inwiefern das Unfallgeschehen für eine bestimmte Routenführung bzw. besondere Maßnahmen an bestimmten Punkten sprechen könnte.

Die polizeilichen Unfalldaten umfassen verschiedene Angaben zu den beteiligten Personen, (Alter, Geschlecht, Verkehrsbeteiligungsart, Unfallfolge), Informationen zu Datum und Uhrzeit, Unfallart, Unfalltyp, Unfallursachen sowie die georeferenzierten Unfallorte.

In den Jahren 2018- 2022 wurden im gesamten Stadtgebiet Eberswaldes 5.466 Unfälle, davon 371 mit Radverkehrsbeteiligung erfasst. Im Folgenden werden nur die Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung weiter erläutert.

Die Zahl der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung pro Jahr ist in Eberswalde sehr unterschiedlich. Im Jahr 2020 geschahen im Vergleich die wenigsten Unfälle, was wahrscheinlich auf die Covid-19-Pandemie zurückzuführen ist (vgl. Abbildung 22). Im Jahr 2021 dagegen stieg die Zahl der Verkehrsunfälle von Radfahrenden wieder auf das Niveau von 2018. 2022 dagegen sanken die Unfallzahlen wieder und es geschahen die wenigsten Unfälle von Radfahrenden innerhalb des untersuchten Zeitraumes. Hinzu kam jedoch eine wachsende Zahl von Unfällen mit Pedelec-Beteiligung, was vor allem auch auf einen wachsenden Anteil der Pedelecfahrenden am Verkehrsgeschehen in den letzten Jahren zurückzuführen ist.

**Abbildung 22: Entwicklung der Unfälle mit leicht- und schwerverletzten Rad- und Pedelec-Fahrenden**



Quelle: Eigene Darstellung; Daten: Polizeidirektion

Wie aus Abbildung 23 erkenntlich ist, geschah ein Großteil der Unfälle mit Personenschaden und vor allem auch der Unfälle mit Schwerverletzten entlang der B 167. Dies unterstreicht die Notwendigkeit, die Situation an der B 167 zu entzerren und parallel für Radfahrende eine Südroute herzustellen. Gleichzeitig bleibt die Notwendigkeit von Maßnahmen für mehr Sicherheit entlang der B 167 erhalten.

Im Stadtteil Finow geschahen viele Unfälle im Bereich des Einzelhandelszentrums an der Schönholzer Straße zwischen B 167 und Fritz-Weineck-Straße. Hier liegen zwei Knotenpunkte kurz hintereinander. Die Unfälle am KP Schönholzer Straße / Fritz-Weineck-Straße verdeutlichen noch einmal die Gefahr, welche von mangelnder Radverkehrsführung an Knotenpunkten für Radfahrer ausgeht.

Im Brandenburgischen Viertel gab es im betrachteten Zeitraum wenig Unfälle mit Personenschaden und Radfahrendenbeteiligung, die sich außerdem nicht auf bestimmte Straßen oder Kreuzungen konzentrierten, sondern sich im gesamten Viertel verteilt ereigneten. Zu beachten ist jedoch der südliche Abschnitt der Potsdamer Allee. Hier geschah ein Unfall mit Schwerverletzten entlang der möglichen Routenführung der Südroute. Abbildung 24 stellt nicht nur die Unfälle mit Personenschaden, sondern auch mit Sachschaden dar und kennzeichnet den Unfalltyp. Hier ist zu erkennen, dass es sich bei diesem Unfall um einen Einbiegen- /Kreuzen-Unfall handelt. Auch entlang der Spechthausener Allee ereigneten sich an den Knotenpunkten mit der Prignitzer Straße sowie mit der Frankfurter Allee Einbiegen- /Kreuzen-Unfälle. Ansonsten sind im Brandenburgischen Viertel insbesondere Fahrurfälle, Unfälle durch ruhenden Verkehr, sowie sonstige Unfälle zu verzeichnen.

Östlich der Bahnlinie und im Westend sind kaum Unfälle mit Radfahrendenbeteiligung in dem Zeitraum 2018 – 2022 entlang der möglichen Routenführungen der Südroute dokumentiert worden und davon keine Unfälle mit Schwerverletzten. Nur entlang der Rudolf-Breitscheid-Straße gab es Unfälle mit Leichtverletzten und /oder Sachschaden aus verschiedenen Ursachen. Außerdem gab es entlang der Brunnenstraße Einbiegen- /Kreuzen-Unfälle im Bereich der Raumerstraße und einer Einfahrt in der Nähe des KP Lessingstraße.

**Abbildung 23: Unfälle 2018 bis 2020 mit Schwer- und Leichtverletzten und Radfahrendenbeteiligung**



Quelle: Daten: Polizeidirektion Brandenburg – Ost; Kartengrundlage: OpenStreetMap.org-Mitwirkende, ODbL.

Abbildung 24: Unfälle 2018 bis 2020 nach Unfalltyp mit Radfahrendenbeteiligung



Quelle: Daten: Polizeidirektion Brandenburg – Ost; Kartengrundlage: OpenStreetMap.org-Mitwirkende, ODbL.

### 2.4.4. Radverkehrsaufkommen

Um das derzeitige Radverkehrsaufkommen auf den verschiedenen Routen südlich der B 167 zu analysieren, wurde zusätzlich zu den bereits vorhandenen Zähldaten an fünf verschiedenen Knotenpunkten das Radverkehrsaufkommen erhoben (vgl. Abbildung 25). Dabei wurde je Knotenpunkt 24h-Zählungen am 25.05.2023 (Donnerstag) und 27.05.2023 (Samstag) durchgeführt.

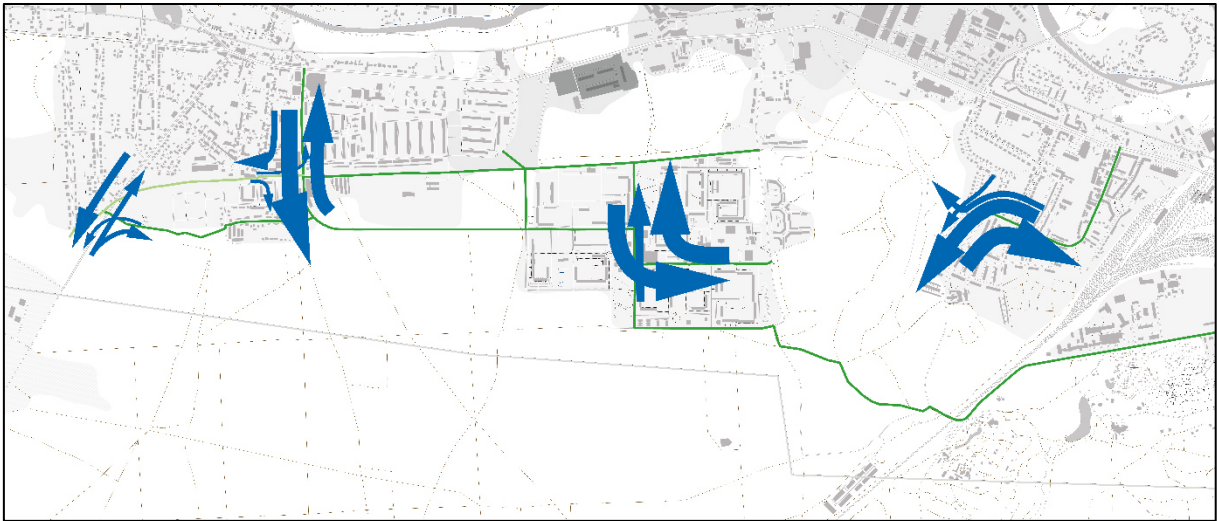
**Abbildung 25: Zählstellen für Erhebung des Radverkehrsaufkommens**



Quelle: Eigene Darstellung; Hintergrundkarte: Stadt Eberswalde, Mobilitätsplan 2030+, Baustein Verkehrsentwicklungsplan

Da es jedoch während der Erhebung am Knotenpunkt Zoostraße / Lausitzer Straße zum Diebstahl einer Kamera kam, konnten nur vier weitere Knotenpunkte ausgewertet werden. Die Daten der bereits vorhandenen Zählungen der Stadt Eberswalde fließen ebenso wie die neu erhobenen Daten in die Überlegungen zur Festlegung der Routenführung (vgl. Kapitel 3) sowie die Maßnahmenentwicklung (vgl. Kapitel 4) mit ein, werden im Gegensatz dazu im Folgenden jedoch nicht weiter aufgeführt.

In der untenstehenden Karte sind exemplarisch die wichtigsten Radverkehrsströme je Knotenpunkt an den im Rahmen erhobenen Zählstellen über 24h dargestellt.

**Abbildung 26: Knotenströme der Radverkehrserhebung**

Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: OpenStreetMap.org-Mitwirkende, ODbL.

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. Hingegen wurde entlang des Trampelpfads in Richtung Nachbargemeinde Schorfheide kein Radfahrender in dem entsprechenden Zeitraum gezählt.

An der Kreuzung Schönholzer Str. / Karl-Max-Ring fahren viele Radfahrende im östlichen Seitenraum der Schönholzer Straße in und entgegen der Fahrtrichtung auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg. Vom westlichen in Richtung östlichen Knotenarm, bzw. entgegengesetzt, fahren weniger Radfahrende.

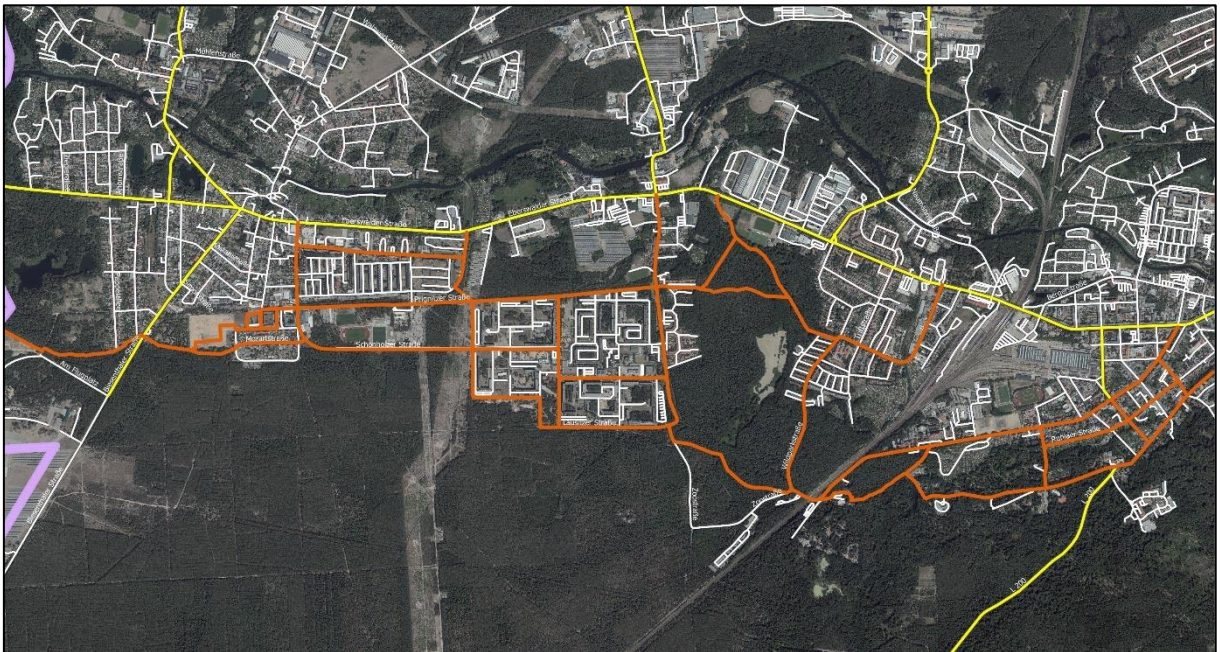
Am Knotenpunkt Wildparkstraße / Drehnitzstraße ist auffällig, dass ein Großteil aller Radfahrenden beide Fahrtrichtungen der entlang der Drehnitzstraße und südlichen Wildparkstraße einbiegt. Andere Wegebeziehungen, wie z.B. die östliche Wildparkstraße Richtung Drehnitzwiesen haben eine geringere Bedeutung. Daraus lässt sich schließen, dass die Drehnitzstraße vor allem von Anwohnern im südlichen Teil des Stadtteils Westend in Richtung Bahnhof / Zentrum Eberswaldes genutzt wird.

Der Knotenpunkt Potsdamer Allee / Frankfurter Allee wird insbesondere von der Frankfurter Allee kommend in Richtung der nördlichen Potsdamer Allee und umgekehrt befahren. Dabei wird vor allem auch der Radweg im nördlichen Seitenraum der Frankfurter Allee sowohl in Fahrtrichtung als auch entgegen der zulässigen Fahrtrichtung und nicht die Fahrbahn genutzt.

### 3. Festlegung der Routenführung

Nach der Analysephase mit den Vorgaben aus dem Mobilitätskonzept, den Ideen aus der Bürgerbeteiligung und der Arbeitsgruppe, den Auswertungen der Zählraten, Gesprächen mit der Stadtverwaltung sowie eigenen Überlegungen sind eine Vielzahl möglicher Streckenführungen der Südroute entwickelt worden. Sämtliche Routenführungen sind in Abbildung 27 dargestellt. Diese wurden daraufhin nach verschiedenen Kriterien bewertet, so dass am Ende nur eine Routenführung – jedoch mit im östlichen Teil zwei Varianten – als finale Südroute bestehen blieb. In diesem Kapitel werden zunächst die verschiedenen Bewertungskriterien und ihre Auswirkungen auf die verschiedenen Strecken aufgeführt und im Anschluss die finale Südroute vorgestellt.

**Abbildung 27: Betrachtete Streckenvarianten**



Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © GeoBasis-DE/LGB, dl-de/by-2-0 – Download am 27.01.2023; sowie OpenStreetMap.org-Mitwirkende, ODbL.

#### 3.1. Bewertungskriterien der Routenwahl

Da das Untersuchungsgebiet von verschiedenen Waldbereichen und anderen Naturräumen durchzogen ist, wurde bereits in der Ausschreibung der Machbarkeitsstudie ein großer Wert auf die naturschutzfachliche und -rechtliche Untersuchung gelegt. Für diesen Zweck wurde das Planungsbüro Förster im Unterauftrag mit dieser Aufgabe betraut. In Kapitel 3.1.1 werden die Ergebnisse dieser Untersuchung dargelegt. Das komplette Gutachten des Planungsbüros Förster ist dem Schlussbericht als eigenständiger Bericht beigefügt (s. dort).



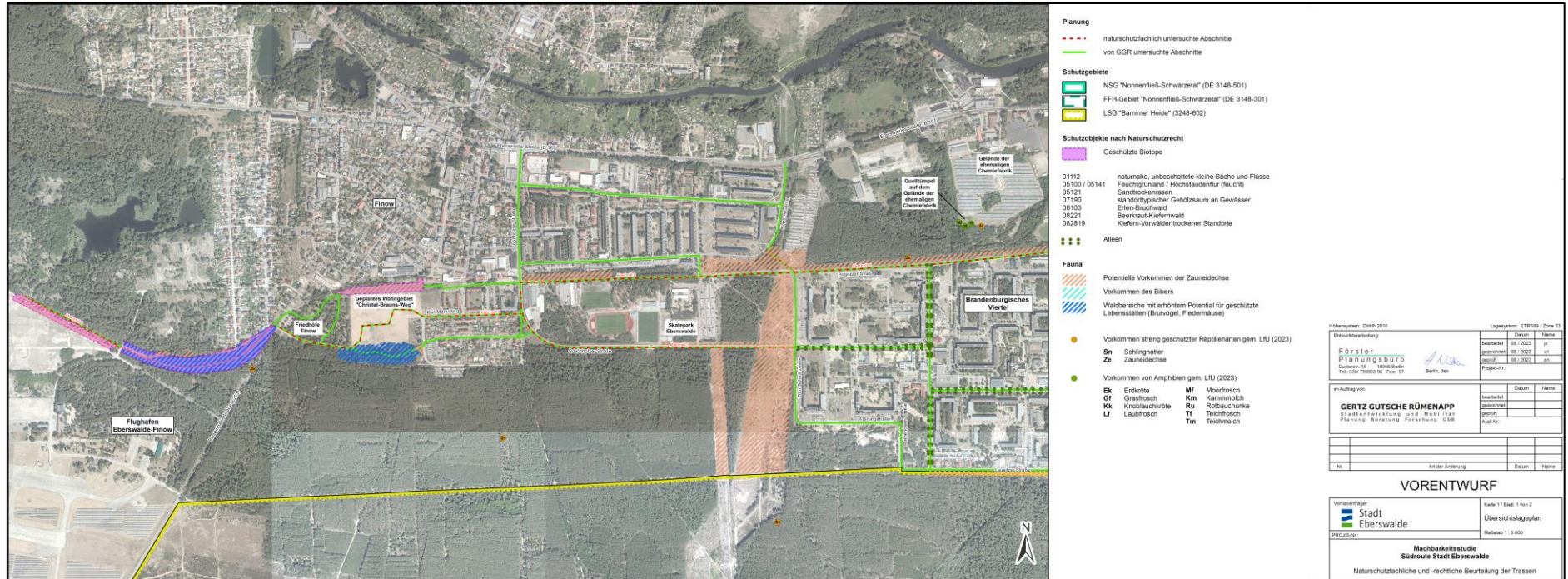
Kapitel 3.1.2 stellt dann die anderen Bewertungskriterien und ihre Auswirkungen auf die Routenführung dar. In Kapitel 3.2 wird die finale Routenführung vorgestellt.

### **3.1.1. Naturschutzfachliche und -rechtliche Untersuchung**

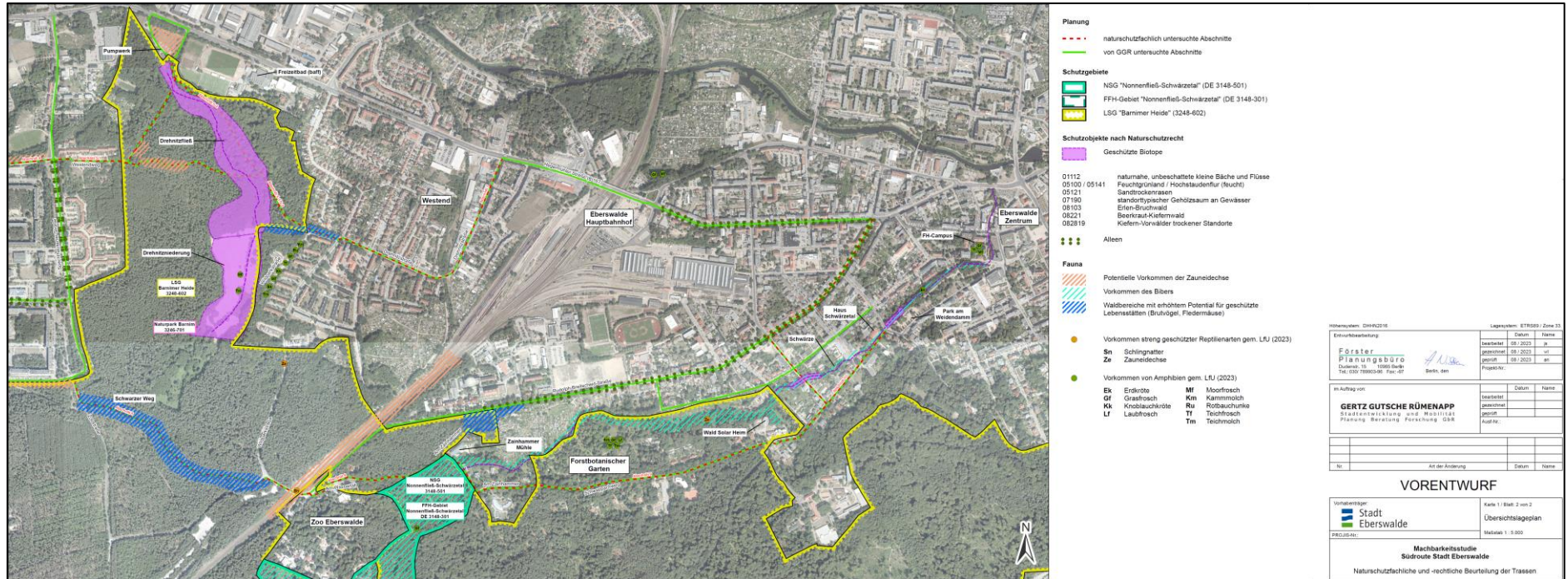
Das Gutachten des Planungsbüros Förster hat ergeben, dass innerhalb des Untersuchungsraumes eine Vielzahl an Schutzgebieten und Schutzobjekten der Flora und Fauna vorhanden sind (vgl. dazu Abbildung 28 und Abbildung 29). Für die Erstellung der Südroute sollten Eingriffe in geschützte Bereiche minimiert werden. Wenn trotzdem aufgrund eines hohen Nutzens einer Route, ein Eingriff erforderlich ist, muss eine Genehmigung eingeholt werden und es müssen Ausgleichsflächen oder -maßnahmen geschaffen werden, die den Eingriff kompensieren. Im Rahmen der nach der MBS erfolgenden Entwurfsplanung sind jedoch noch weitere und genauere Kartierungen der schützenswerten Flora und Fauna erforderlich.

Beachtet werden sollte auch eine genaue Planung der Bauphasen. Dies betrifft den Zeitpunkt (z.B. möglich außerhalb der Brutphasen der Vögel), aber auch die Baustellenzuwegung und Lage von Zusatzflächen während der Bauphase. Hier müssen ebenfalls Eingriffe in geschützte Bereiche minimiert werden.

**Abbildung 28: Karte naturschutzfachliche und -rechtliche Untersuchung - westlicher Teil**

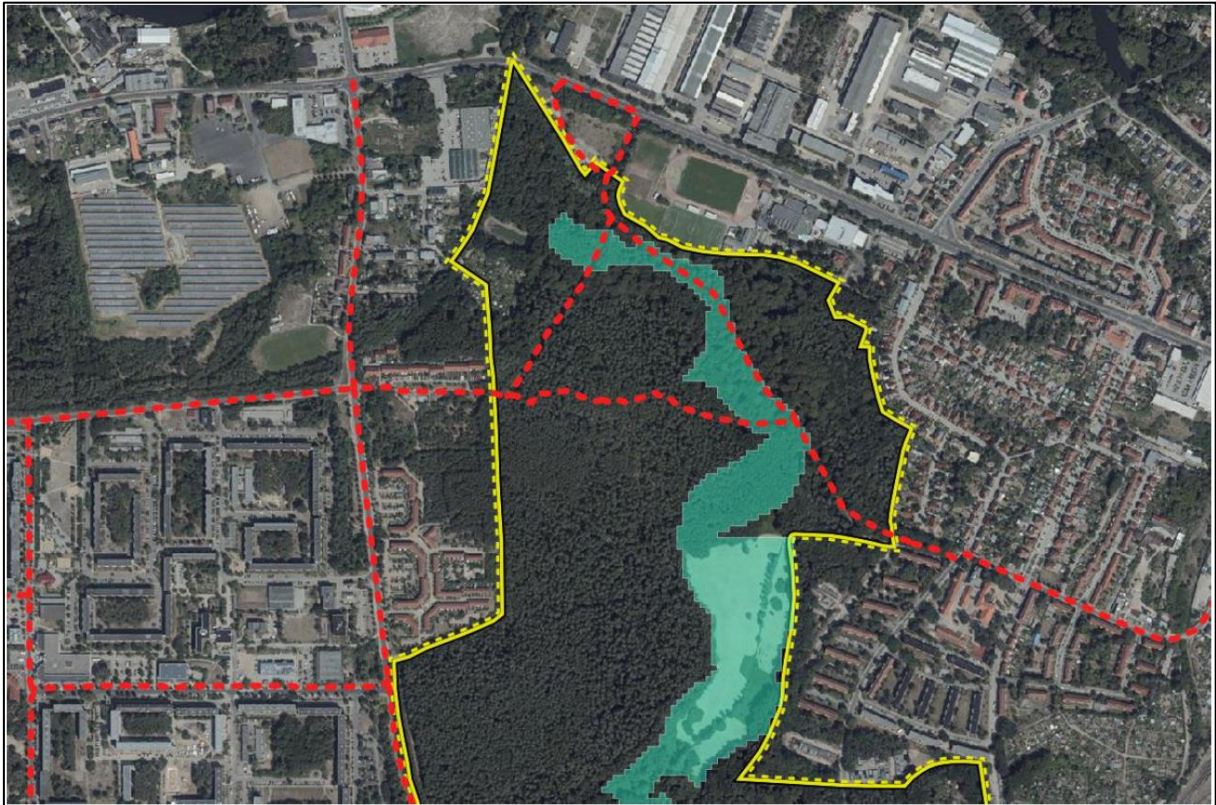


**Abbildung 29: Naturschutzfachliche und -rechtliche Untersuchung - östlicher Teil**



Die größte Auswirkung auf die mögliche Routenführung der Südroute hat das Vorkommen von Niedermoorböden innerhalb des Landschaftsschutzgebietes „Barnimer Heide“ im Bereich der Drehnitzniederung zwischen dem Stadtteil Westend und der Prignitzer Straße. Moorböden haben einen hohen naturschutzfachlichen Wert, aus diesem Grunde schätzt das Gutachterbüro, dass keine Genehmigung seitens der Naturschutzbehörde zu einem Eingriff zu erwarten ist.

**Abbildung 30: Lage der Niedermoorböden im Bereich der Drehnitzniederung**



Quelle: Geoportal Brandenburg /LBGR – Karte über Bodentypen, Stand 2021, in: Planungsbüro Förster, S. 50

Die Strecke Drehnitzwiesen – Westend ist aus diesem Grunde aus den weiteren Überlegungen der Routenführung ausgeschlossen worden (vgl. Abbildung 31). Eine Verbindung vom Brandenburgischen Viertel mit dem Zentrum muss also stets im südlichen Bereich über die Zoostraße / „Schwarzer Weg“ erfolgen, da durch die Barrierewirkung der Bahnlinie keine anderen Überquerungsmöglichkeiten vorhanden sind.

Alle weiteren in der naturschutzfachlichen und -rechtlichen Untersuchung betrachteten Strecken wären seitens des Naturschutzes – zwar teilweise mit Genehmigungsanträgen und der Schaffung von möglichen Ausgleichsflächen oder -maßnahmen aber doch – umsetzbar.

**Abbildung 31: Routenfindung – Ausschlusswirkung Naturschutz**

Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © GeoBasis-DE/LGB, dl-de/by-2-0 – Download am 27.01.2023; sowie OpenStreetMap.org-Mitwirkende, ODbL.

### 3.1.2. Weitere Bewertungskriterien

Neben der naturschutzfachlichen und -rechtlichen Untersuchung fließen in die Bewertung der möglichen Routenführungen der Südroute auch die folgenden Kriterien ein:

#### Sicherheit:

Ein weiteres wichtiges Kriterium bei der Routenfindung ist die Sicherheit. Hier fallen verschiedene Aspekte hinein. Zum einen geht es um die *verkehrliche Sicherheit* der Radfahrenden im Straßenraum zum anderen auch um das subjektive Sicherheitsempfinden also z.B. die Angst bei einsamen Wegen und fehlender *sozialer Kontrolle*. Im Bereich der verkehrlichen Sicherheit heißt das: Wenn die Sicherheit der Radfahrenden durch beispielsweise mangelhafte Radverkehrsinfrastruktur oder durch Konflikte mit dem ruhenden und/oder fließenden Kfz-Verkehr bzw. dem Busverkehr auf der Strecke, aber vor allem auch an Knotenpunkten derzeit gefährdet ist und auch nicht durch geeignete Maßnahmen sichergestellt werden kann, so wurde eine Strecke aus der Routenfindung ausgeschlossen. Dies galt für die Rudolf-Breitscheid-Straße zwischen Raumerstraße und Weinbergstraße (Konflikte mit Kfz), die Frankfurter Allee im Brandenburgischen Viertel (Konflikte mit Kfz und O-Bussen), die Raumerstraße (Konflikte mit Kfz) sowie den westlichsten Teil des Karl-Marx-Rings (Konflikte mit parkenden Kfz). Außerdem wurde auch die Mozartstraße aus diesem Grunde ausgeschlossen, da hier ein sehr unübersichtlicher Knotenpunkt im Kurvenbereich der Schönholzer Straße aus der Südroute ausgeschlossen wird.

**Abbildung 32: Routenfindung – Ausschlusswirkung Kriterium Sicherheit**

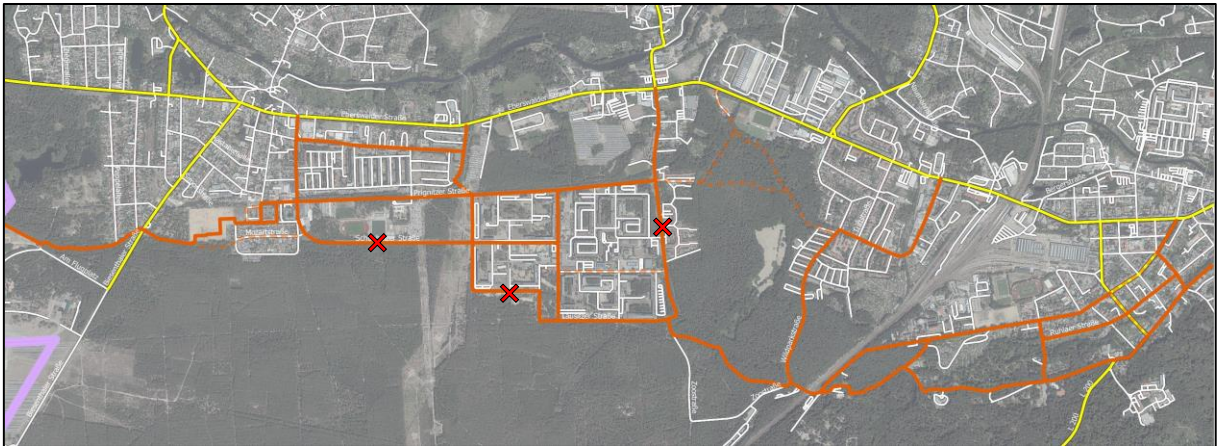
Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © GeoBasis-DE/LGB, dl-de/by-2-0 – Download am 27.01.2023; sowie OpenStreetMap.org-Mitwirkende, ODbL.

Der Bereich der sozialen Kontrolle korreliert stark mit dem nächsten Kriterium, der Erschließungswirkung, da einsame Routen auch eine geringere Erschließungswirkung haben, daher wird er zusammen mit in dem folgenden Punkt abgehandelt.

#### Erschließungswirkung:

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. Dies gilt für die Route der südlichen Umfahrung des Brandenburgischen Viertels entlang der Schönholzer Straße, Zum Schwärzensee, Flämingstraße und Rathenower Straße. Hier gibt es auch die Möglichkeit, die Route über die Prignitzer Straße zu führen, die aufgrund des geplanten Anschlusses an das neue Schulzentrum als Schulweg zu bevorzugen ist.

Auch eine Führung der Südroute am östlichen Rande des Brandenburgischen Viertels wurde ausgeschlossen, da eine Führung über die Potsdamer Allee mitten durch das Herz es Stadtteils eine sehr viel höhere Erschließungswirkung aufweist (vgl. Abbildung 33).

**Abbildung 33: Routenfindung – Ausschlusswirkung Kriterium Erschließungswirkung**

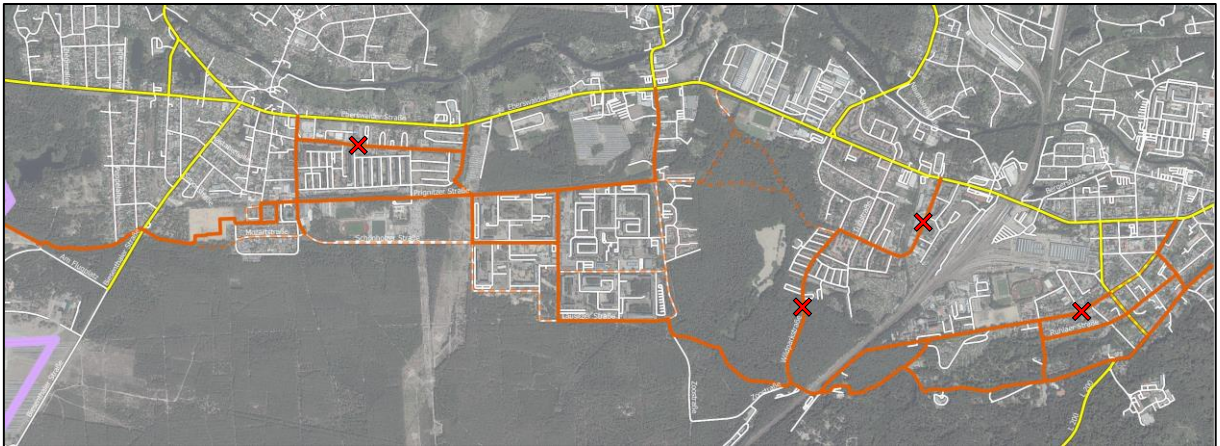
Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © GeoBasis-DE/LGB, dl-de/by-2-0 – Download am 27.01.2023; sowie OpenStreetMap.org-Mitwirkende, ODbL.

#### Direkte Verbindung:

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, da sie keine direkte Wegeführung mehr ermöglichen. Dies gilt für die Wildparkstraße und die Anbindung durch den Stadtteil Westend sowie die Rudolf-Breitscheid-Straße zwischen Am Stadion und Raumerstraße.

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.

**Abbildung 34: Routenfindung - Ausschlusswirkung Kriterium Direktheit**

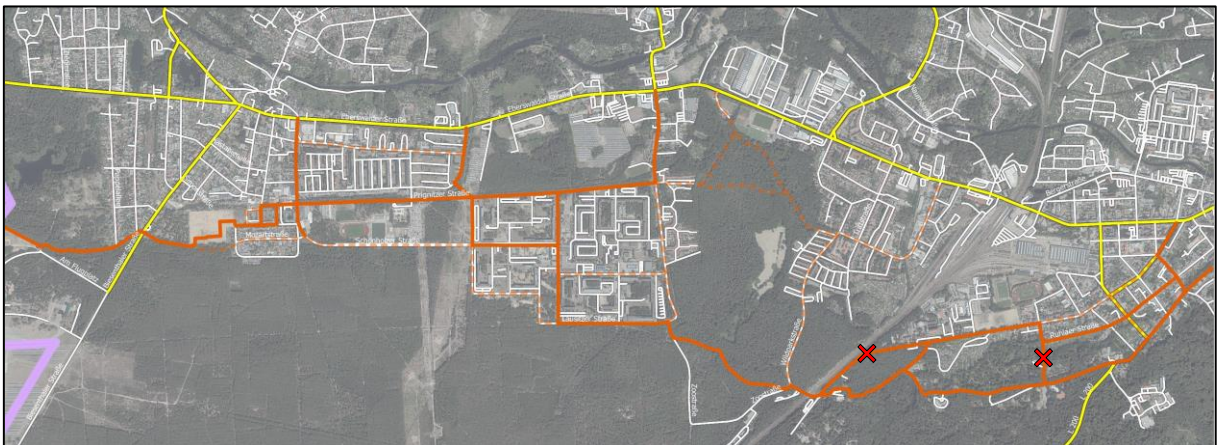


Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © GeoBasis-DE/LGB, dl-de/by-2-0 – Download am 27.01.2023; sowie OpenStreetMap.org-Mitwirkende, ODbL.

Kosten:

Und schließlich wurden bei der Routenfindung auch noch die Kosten mitberücksichtigt und kostengünstigere Varianten den teureren bevorzugt. Aus diesem Grund ist der Bereich der Rudolf-Breitscheid-Straße vom Zoo bis zu Am Zainhammer aus den Betrachtungen genommen worden, da durch die Route der Erlebnisachse Schwärzetal vom Zoo und der Straße Am Zainhammer bereits eine attraktive Wegeverbindung vorhanden ist. Auch die Verbindung vom Schwappachweg entlang der Oberförsterei Eberswalde bis zur Ruhlaer Straße viel dem Aspekt der Kosten zum Opfer, da hier der Neubau einer Brücke erforderlich wäre, der hohe Kosten verursacht hätte (vgl. Abbildung 35).

**Abbildung 35: Routenfindung - Ausschlusswirkung Kriterium Kosten**



Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © GeoBasis-DE/LGB, dl-de/by-2-0 – Download am 27.01.2023; sowie OpenStreetMap.org-Mitwirkende, ODbL.



### 3.2. Finalisierung der Routenführung

Aus den nach oben aufgeführten Bewertungen noch übrig gebliebenen Strecken wurde dann von West nach Ost die folgende finale Routenführung der Südroute entwickelt:

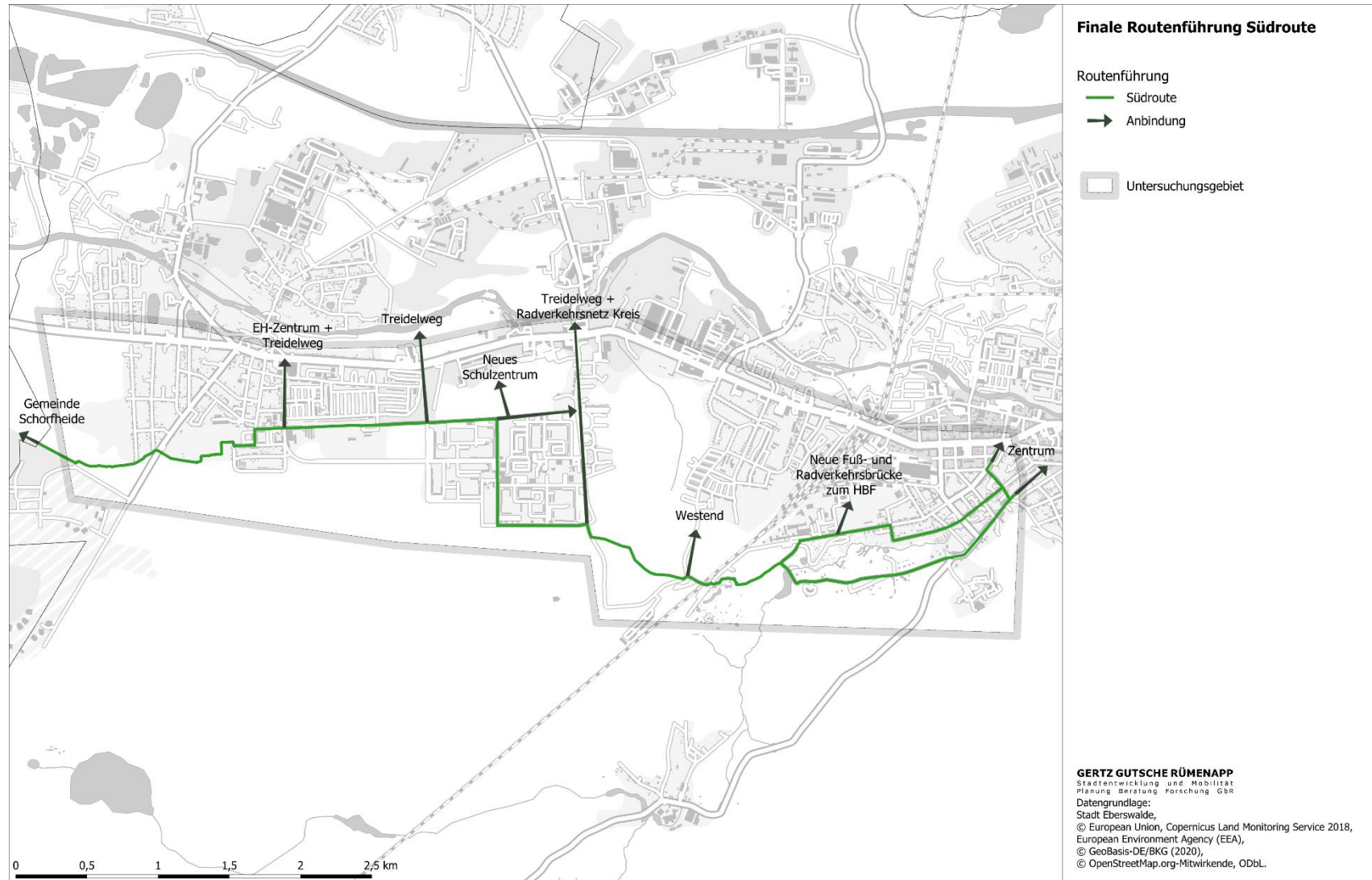
Von der Ortsgrenze zur Nachbargemeinde Schorfheide geht es zunächst entlang des bereits vorhandenen Waldweges nördlich der Solaranlagen beim Flugplatz und dann entlang des Trampelpfades parallel zu den stillgelegten Bahnschienen in Richtung Friedhof Finow. Von der Biesenthaler Straße wird die Südroute dann weiter entlang des Forstweges südlich des Friedhofs und durch das Neubaugebiet Christel-Brauns-Weg bis zur Jahnstraße geführt. Hier bestanden noch zwei Varianten der Routenführung. Einmal über den mittleren Teil des Karl-Marx-Rings in Richtung Norden und einmal über die Verlängerung der Jahnstraße über den südlichen Karl-Marx-Ring bis zum Garagengrundstück und von dort in Richtung Norden und den nördlichen Teil des Karl-Marx-Rings. Da eine Führung der Südroute von der Jahnstraße in den Karl-Marx-Ring Richtung Norden auch im Zuge der Schulwegsicherung von Bedeutung ist und zudem von der Stadt die Garagen als für die Anlieger sehr wertvoll bezeichnet wurden, wird die Südroute also in der erstgenannten Variante weitergeführt.

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 Straße aus der Variante über Zum Schwärzensee und Brandenburger Allee bevorzugt. Von der Prignitzer Straße geht es dann in Richtung Süden entlang der gesamten Potsdamer Allee bis zur Lausitzer Straße und Zoostraße. Die Zoostraße wird durch eine Führung über den straßenunabhängigen Weg („Schwarzer Weg“) abgekürzt, dann geht die Südroute weiter über die Wildparkstraße bis zum Zoo und über den Parkplatz zum Startpunkt der Erlebnisachse Schwärzetal. An der Straße Am Zainhammer sind dann zwei Varianten denkbar, bzw. die Südroute könnte hier auch geteilt und beide Varianten umgesetzt werden.

Die nördliche Variante führt über die Straße Am Zainhammer in Richtung Norden und über die Rudolf-Breitscheid-Straße bis zur Straße Am Stadion. In diesem Abschnitt werden das Krankenhaus sowie die neue Geh- und Radwegbrücke zum Hauptbahnhof angeschlossen. Dann führt die Route weiter über Am Stadion und Ruhlaer Straße bis zur Weinbergstraße. Die südliche Variante führt weiter über die Erlebnisachse Schwärzetal bis zum Knotenpunkt Brunnenstraße / Weinbergstraße / Lessingstraße. Eine Anbindung an das Zentrum Eberswaldes erfolgt dann über den Park am Weidendam bzw. die parallele Pfeilstraße.

Die vorgeschlagene Routenführung bietet in ihrem Verlauf diverse Anbindungen an den Treidelweg als nördliche Radverkehrsroute (z.B. Biesenthaler Straße / Altenhofer Straße bzw. Dorfstraße / Brückenstraße, Schönholzer Straße / Dorfstraße / Brückenstraße, Kopernikusring / Erna-Bürger-Ring, Spechthausener Straße / Lichterfelder Straße, in Westend Wildparkstraße / Teuberstraße / Boldtstraße und der Weg über die Kupferhammer Schleuse, in Eberswalde der Weg über die Fußgängerbrücke zum Leibnizviertel)..

**Abbildung 36: Finale Routenführung Südroute**



## 4. Maßnahmen

Für eine hohe Nutzungswahrscheinlichkeit der Südroute und die damit einhergehende Erhöhung des Radverkehrsanteils ist nicht nur an die Routenführung an sich, sondern auch an die Qualität der Radverkehrsführung eine Zahl an Kriterien geknüpft. Diese werden im folgenden Kapitel 4.1 aufgeführt. Kapitel 4.2 stellt dann noch einmal detailliert dar, welche Qualitätsstandards für die Radverkehrsführung der Südroute zugrunde gelegt werden sollten. In den Kapiteln 4.3 und 4.4 werden schließlich die notwendigen Maßnahmen für eine Umsetzung der Südroute aufgeführt. In Kapitel 4.3 werden die Maßnahmen in der Form von Steckbriefen je Streckenabschnitt dargelegt und Kapitel 4.4 gibt noch weitere Maßnahmen an, die für die gesamte Route gelten sollten.

### 4.1. Leitlinien

Die Maßnahmen richten sich nach den folgenden Leitlinien:

#### Sicher:

- Für sämtliche den Radverkehr betreffenden Maßnahmen ist der jeweils aktuelle Stand von Recht und Technik anzuwenden. Abweichungen insbesondere von den Vorgaben der technischen Regelwerke werden im Einzelfall unvermeidbar sein, müssen dann jedoch begründet werden.
- Im Hauptstraßennetz sind Radverkehrsanlagen mit durchgängig hoher Qualität und einer sicheren Führung an Kreuzungen herzustellen.
- Das Nebenstraßennetze (Tempo 30-Zonen) sowie straßenunabhängige Wegeverbindung sind für den Radverkehr attraktiv zu gestalten (Breite, Befahrbarkeit, Beleuchtung).
- Radwege bzw. gemeinsamen Geh- und Radwege im Zweirichtungsverkehr sind innerorts aufgrund ihres überdurchschnittlichen Unfallrisikos zu vermeiden oder aber besonders zu sichern.
- An den für den Radverkehr relevanten Zielorten sind möglichst zielnah, qualitativ hochwertig und in ausreichender Kapazität Abstellanlagen zur Verfügung zu stellen und zu unterhalten.

#### Schnell:

- Die wesentlichen Quellen und Ziele der Verkehrsteilnehmenden sind anzubinden und möglichst direkt zu vernetzen.
- Die Südroute soll eine gute Vernetzung mit der Gemeinde Schorfheide, mit dem Treidelweg sowie eine gute Anbindung an das regionale Radverkehrsnetz des Kreises bieten.

- Die Radverkehrsanlagen sollen auch mit höheren Geschwindigkeiten (schnelle Radfahrende, E-Bikes) sicher und komfortabel nutzbar sein.

#### Verständlich:

- Das Radverkehrsnetz ist transparent und leicht begreifbar zu gestalten.
- Die Führung des Radverkehrs soll für alle Verkehrsteilnehmenden durch eine geeignete Straßenraumgestaltung möglichst selbsterklärend und damit klar und leicht verständlich sein.

#### Komfortabel:

- Radverkehrsanlagen sollen grundsätzlich hinsichtlich ihrer Linienführung, Breite und Oberflächenbeschaffenheit komfortabel befahrbar sein. Sie sind grundsätzlich hindernisfrei zu gestalten.
- An Kreuzungen und Einmündungen ist eine komfortable Führung herzustellen. Wartezeiten z.B. an Ampeln sind möglichst zu minimieren. An Knotenpunkten im untergeordneten Straßennetz ist eine Vorrangregelung zugunsten des Radverkehrs zu prüfen.
- Im Hauptstraßennetz sind ausreichend gesicherte Querungsmöglichkeiten bereitzustellen. Dies gilt insbesondere für Querungen im Zuge von straßenunabhängigen Radverkehrsverbindungen.
- Für das Radverkehrsnetz ist ein ausreichender Winter- und Reinigungsdienst sicherzustellen.

## **4.2. Qualitätsstandards**

Die anzustrebenden Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen werden derzeit sehr intensiv in den Fachgremien für die Radverkehrsplanung diskutiert. So werden die neuen technischen Regelwerke für Radverkehrsanlagen (ERA-Nachfolger) voraussichtlich unterschiedliche Wegekategorien definieren und für diese Qualitätsstandards bzgl. Breite, Oberfläche etc. vorgeben.

Für die Südroute in Eberswalde sollten die folgenden Qualitätsstandards angestrebt werden:

**Abbildung 37: Qualitätsstandards der Radverkehrsführungsformen**

Führungsform	Zusatz	Mindestbreite
Straßenbegleitender (Hochbord-)Radweg	Einrichtungsverkehr	2,00 m
	Zweirichtungsverkehr	3,00 m
Fahrradstraße	Zzgl. 0,75 / 1,00 m Sicherheitsstrennstreifen zu Parkstreifen	4,00 m
Gemeinsamer Geh- und Radweg	Einrichtungsverkehr (innerorts)	2,50 m
	Zweirichtungsverkehr (innerorts)	4,00 m
	Zweirichtungsverkehr (außerorts)	3,50 m
Schutzstreifen	Zzgl. 0,75 / 1,00 m Sicherheitsstrennstreifen zu Parkstreifen	1,50 m

### 4.3. Maßnahmen – Abschnitte

Die in diesem Kapitel dargestellten Maßnahmen richten sich nach diesen Leitlinien. Die Routenführung der Südroute wurde dafür in verschiedene Abschnitte eingeteilt und für jeden Abschnitt ein Steckbrief erstellt. Die Steckbriefe enthalten eine kurze Beschreibung des Ist-Zustandes sowie Beschreibung der notwendigen Maßnahmen je Abschnitt.

Hinsichtlich der angegebenen möglichen Umsetzungszeiträume werden die folgenden Fristen unterschieden:

- Kurzfristig (ca. 1-2 Jahre)
- Mittelfristig (ca. 3-6 Jahre)
- Langfristig (7 Jahre und mehr)

Bei den angegebenen Kosten handelt es sich entsprechend dem derzeitigen Planungsstand naturgemäß um grobe Berechnungen, die lediglich eine erste „Hausnummer“ darstellen und damit eine Einordnung hinsichtlich der Umsetzungsplanung ermöglichen sollen. Die angegebenen Kosten beziehen sich auf den Preistand Ende 2023. Für die Kostenschätzung wurden einzelne Posten mit der Stadt Eberswalde abgesprochen und allgemeine Anhalts- und Erfahrungswerte verwendet, die je nach den konkreten baulichen Bedingungen über- bzw. auch unterschritten werden können. Um eine höhere Sicherheit bei den Kostenschätzungen zu erreichen, wurden eher „großzügig“ bei der Ermittlung der Kosten vorgegangen. Kosten für ggf. erforderliche Flächenerwerbe sind bei den Kostenschätzungen grundsätzlich nicht berücksichtigt. Sofern keine Kosten angegeben sind, so war eine Kosteneinschätzung zum derzeitigen Planungsstadium nicht möglich.

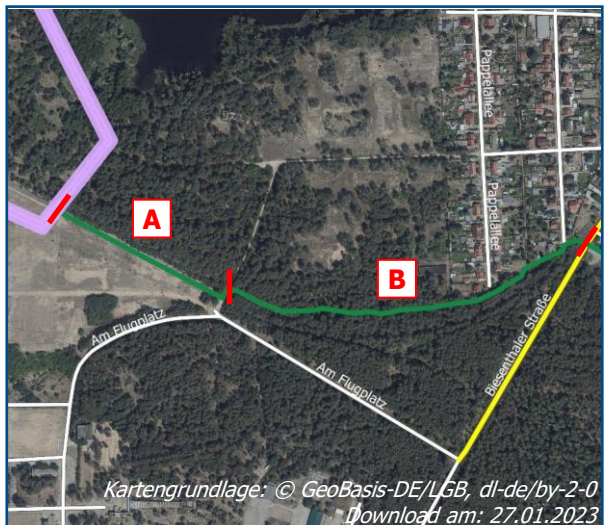
Zudem wurden die für die Umsetzung notwendigen Natureingriffe in den Steckbriefen angegeben. Bei diesen handelt es sich auch nur um erste grobe Einschätzungen, die den Eingriffsumfang eher über- als unterschätzen.

1	Abschnitt
	<b>Stadtgrenze nach Schorfheide bis Biesenthaler Straße</b>

**Ausgangssituation**

Art der Radverkehrsführung
<b>straßenunabhängige Wegeführung</b>
A: Waldweg
B: Trampelpfad

Oberfläche / Befahrbarkeit	Kfz-Geschwindigkeit
<b>unbefestigt</b>	<b>kein</b>



Textliche Beschreibung, Luftbild, Fotos

Der Abschnitt 1 erstreckt sich von der Gemeindegrenze in Richtung Finowfurt bis zur Biesenthaler Straße und stellt eine Verbindung zwischen Eberswalde und der Gemeinde Schorfheide dar. Der Abschnitt verläuft über vorhandene Waldwege, von denen der Weg im Teil A ein ca. 2,50m breiter Waldweg ist und Teil B eher einen teilweise nur 70cm breiten Trampelpfad darstellt. Diese Routenführung wird gegenüber einer Nutzung der ehemaligen Gleisanlage bevorzugt, da bereits vorhandene Wege genutzt werden können. Die vorhandene Wegeführung ist unbefestigt und dementsprechend uneben sowie im Teil B sehr schmal, so dass zwei entgegengerichtete Radfahrende nur schwer aneinander vorbei kommen.

**Trampelpfad im Teil B**



Quelle: GGR

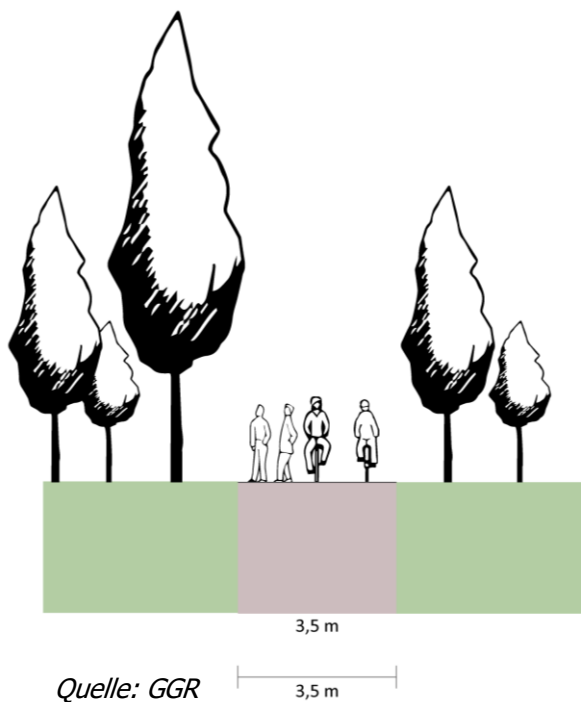
Beschreibung der Maßnahme (Text, Skizze Querschnitt/Lageplan)

Geplant ist für diesen Abschnitt eine Verbreiterung der Wegeführung und der Neubau eines asphaltierten gemeinsamen Geh- und Radwegs außerorts in der Breite von 3,50m. Im Teil A muss dafür der vorhandene Weg etwa um 1m verbreitert werden. Da sich der Abschnitt innerhalb eines Sandtrockenrasenbiotops befindet (s. naturschutzfachliche und –rechtliche Untersuchung im Anhang), ist hier im Vorfeld eine Genehmigung einzuholen. Der Teil B muss stärker verbreitert werden (um ca. 1,75m). Auch hier ist eine Genehmigung aufgrund der Lage innerhalb eines Biotops erforderlich. Da die bisherige Wegeführung in beiden Abschnitten unbefestigt ist, wird die Maßnahme als ein kompletter Neubau des asphaltierten gemeinsamen Geh- und Radweges eingestuft.

Ein Großteil der Wegestrecke liegt im Besitz des Landesforstes, daher wird hier ein Flächenkauf oder Flächentausch seitens der Stadt Eberswalde nötig sein. Die Kosten für einen möglichen Kauf sind in der untenstehenden Kalkulation nicht enthalten.

Die weitere Planung und Realisierung des Abschnittes steht in direktem Zusammenhang mit der Weiterführung des Weges nach Finowfurt und sollte daher gemeinsam mit dem Amt Schorfheide umzusetzen.

**Querschnitt Abschnitt 1 (Konzept)**



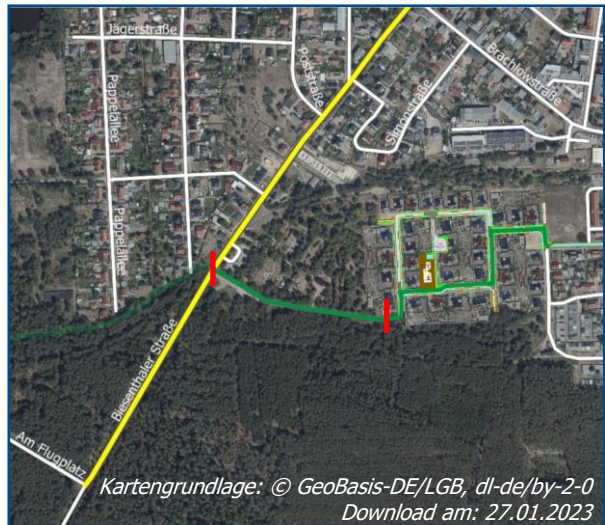
Länge des Abschnitts	Baulast/Besitzverhältnisse	geplante Radverkehrsführung
930 m	A: Landesforst B: Landesforst + Stadt Eberswalde	gemeinsamer Geh- und Radweg
grobe Kostenschätzung	verkehrliche Sicherheit (v) / soziale Kontrolle (s)	möglicher Umsetzungszeitraum
290.000 €	v: hoch / s: gering	langfristig

**Natureingriffe**

Bestandteil Schutzgebiet	Differenz versiegelte Fläche (ca.)	Anzahl zu fällende Bäume (ca.)
geschützte Biotop, Gehölzbestände mit Habitatpotenzial, Habitate Zauneidechse	3.230 qm	7

**2** Abschnitt  
 Biesenthaler Straße bis Zuwegung  
 Neubaugebiet Christel-Brauns-Weg

<b>Ausgangssituation</b>	
Art der Radverkehrsführung Zufahrt / Parkplatz Friedhof, Forstweg	
Oberfläche / Befahrbarkeit unbefestigt, sandig	Kfz-Geschwindigkeit < 20 km/h



Textliche Beschreibung, Luftbild, Fotos

Der Abschnitt 2 führt weiter von der Biesenthaler Straße in Richtung des Neubaugebiets Christel-Brauns-Weg. Hier ist momentan ein 4m breiter Forstweg vorhanden, der forstwirtschaftlich und auch als Wendehammer sowie Zufahrt/ Parkplatz zum Friedhof genutzt wird. Nach einer längeren Trockenphase ist der Weg sehr sandig und für Fahrräder nicht gut befahrbar. Radfahrende und Fußgänger kommen momentan durch ein kurzes Waldstück zur Jahnstraße / Mozartstraße. Auch manche Kfz nutzen unerlaubterweise diese Verbindung durch den Wald. Die Südroute verläuft jedoch nur bis zum Neubaugebiet. Nach dessen Fertigstellung wird die Südroute weiter über den Christel-Brauns-Weg zur Jahnstraße führen.

**Blick auf Abschnitt 2 in Richtung Westen**



Quelle: GGR



Beschreibung der Maßnahme (Text, Skizze Querschnitt/Lageplan)

Die Planungen der Stadt Eberswalde im Zuge des Neubaugebiets enthalten keine Kfz-Erschließung zum Christel-Brauns-Weg von der Biesenthaler Straße aus. Aus diesem Grunde wird für die Südroute in diesem Abschnitt die Weiterführung als gemeinsamer Geh- und Radweg vorgeschlagen. Auch hier wird es sich um einen kompletten Neubau eines 3,50m breiten asphaltierten Weges handeln. Da die Biesenthaler Straße nur ein sehr geringes Kfz-Verkehrsaufkommen aufweist, sind keine weiteren Sicherheitsmaßnahmen am Knotenpunkt notwendig. Es ist lediglich darauf zu achten, dass eine ausreichende Sichtbarkeit des überquerenden Geh- und Radweges gewährleistet ist. Gegebenenfalls muss hier vor allem in Richtung Finow die vorhandene Vegetation entsprechend angepasst werden, wenn dies nicht schon im Zuge der Wegeverbreiterung geschehen ist. Um die Nutzung des neuen Geh- und Radweges durch Kfz zu verhindern, sind ggf. Durchfahrtssperren vorzusehen (z.B. klappbarer Absperrpfosten). Diese müssen jedoch von Lastenrädern und Fahrrädern mit Anhänger problemlos passiert werden können. Derzeit befindet sich ein schmaler Streifen entlang des Friedhofszaunes im Besitz der Stadt Eberswalde, der Rest gehört der Landesforst. Aufgrund der einzuhaltenden Abstandsflächen wird dieses stadteigene Flurstück für die Umsetzung der Maßnahme nicht ausreichen. Hier sind Verhandlungen erforderlich.

Die Südroute verläuft vom Abschnitt 2 zunächst weiter im Mischverkehr auf der Fahrbahn durch das Neubaugebiet Christel-Brauns-Weg bis zum Abschnitt 3. Hier sieht die Planung der Stadt einen verkehrsberuhigten Bereich vor. Auch wenn Radfahrende streng genommen nur im Schritttempo fahren dürfen, wird es doch eine attraktive Verbindung werden, da zudem nur geringe Verkehrsstärken zu erwarten sind. Hier sind im Rahmen der Machbarkeitsstudie keine weiteren Planungen erforderlich.

Länge des Abschnitts	Baulast/Besitzverhältnisse	geplante Radverkehrsführung
320 m	Landesforst + Stadt Eberswalde	gemeinsamer Geh- und Radweg
grobe Kostenschätzung	verkehrliche Sicherheit (v) / soziale Kontrolle (s)	möglicher Umsetzungszeitraum
100.000 €	v: hoch / s: mittel	langfristig

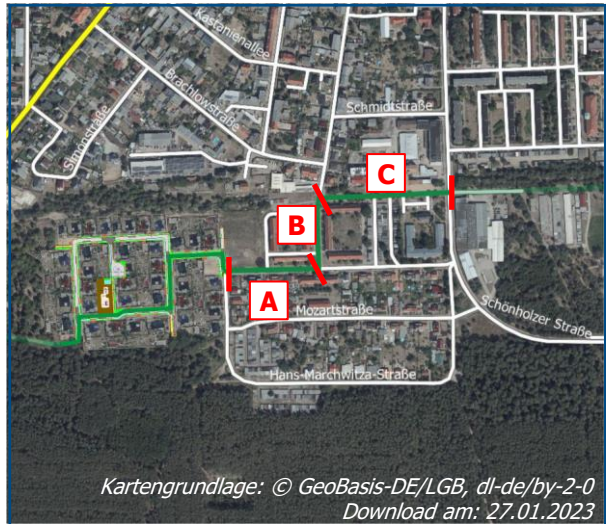
<b>Natureingriffe</b>		
Bestandteil Schutzgebiet	Differenz versiegelte Fläche (ca.)	Anzahl zu fällende Bäume (ca.)
kein	1.120 qm	0

**3** Abschnitt  
 Neubaugebiet Christel-Brauns-Weg  
 bis Schönholzer Str.

**Ausgangssituation**

Art der Radverkehrsführung  
 Mischverkehr auf der Fahrbahn

Oberfläche / Befahrbarkeit	Kfz-Geschwindigkeit
A: Asphalt B: Kopfsteinpflaster C: Recycling-Asphalt	30 km/h



Textliche Beschreibung, Luftbild, Fotos

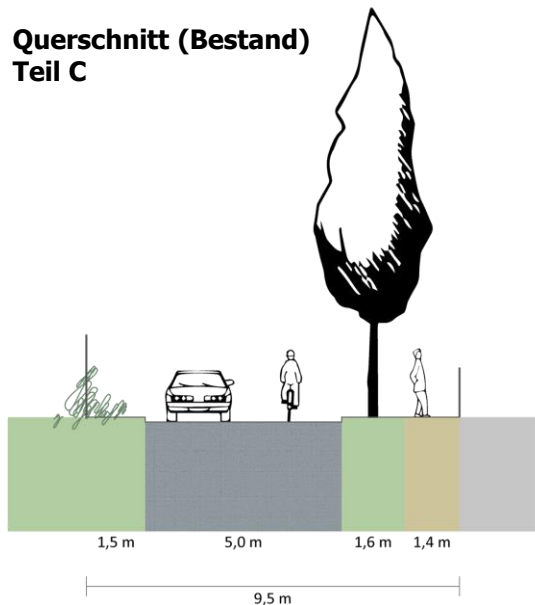
Im Abschnitt 3 geht die Südroute weiter über den Karl-Marx-Ring bis zur Schönholzer Str. Der gesamte Abschnitt befindet sich in einer Tempo-30-Zone. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Das Kfz-Verkehrsaufkommen ist gering und wird sich auch durch das Neubaugebiet nicht wesentlich verstärken (ca. 30 zusätzliche Wohneinheiten). Es gibt jedoch in den Teilen A und B teilweise Konflikte durch im Straßenraum parkende Fahrzeuge. Der Teil B ist derzeit eine Kopfsteinpflasterstraße, die nur sehr schlecht mit dem Fahrrad zu befahren ist. Im Teil C besteht die Fahrbahnoberfläche aus recyceltem Asphalt und ist für den Radverkehr ausreichend gut nutzbar.

**Kopfsteinpflaster in Teil B**



Quelle: GGR

**Querschnitt (Bestand)  
 Teil C**

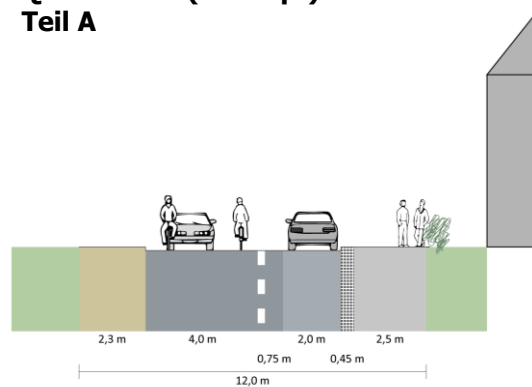


Beschreibung der Maßnahme (Text, Skizze Querschnitt/Lageplan)

In diesem Abschnitt bleibt die Radverkehrsführung im Mischverkehr auf der Fahrbahn erhalten. Die Teile A und B werden von der Stadt im Zuge der Erschließung des neuen Wohngebiets neu gebaut. Empfohlen wird hier für den Radverkehr die Parksituation durch Einrichtung eines einseitigen Parkstreifens im Wechsel mit Grün zu ordnen. Für eine Erhöhung der Sicherheit der Radfahrenden ist die Markierung eines 0,75m breiten Sicherheitstrennstreifens (STS) zum Parken abzumarkieren. Eine Mindestfahrbahnbreite von 4m zzgl. 0,75m STS wäre möglich (vgl. Querschnitt rechts).

Im Teil C bleibt der Straßenquerschnitt erhalten und es sind keine weitergehenden Maßnahmen erforderlich. Es sollte aber geprüft werden, ob im Rahmen der Schulwegsicherung der vorhandene, sehr schmale Fußweg entfernt und der Abschnitt als verkehrsberuhigter Bereich oder als sogenannter Shared Space mit gemeinsamer Nutzung von Kfz, Rad- und Fußverkehr umgebaut werden kann.

**Querschnitt (Konzept)  
Teil A**



**Teil C**



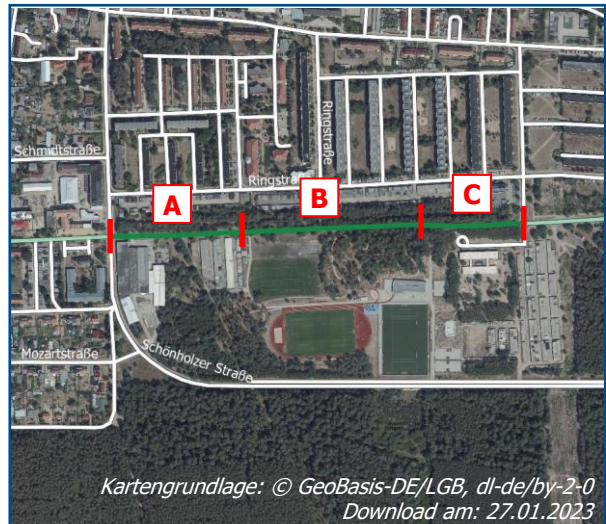
Quelle: GGR

Länge des Abschnitts	Baulast/Besitzverhältnisse	geplante Radverkehrsführung
500 m	Stadt Eberswalde	Mischverkehr auf Fahrbahn
grobe Kostenschätzung	verkehrliche Sicherheit (v) / soziale Kontrolle (s)	möglicher Umsetzungszeitraum
310.000 €	v: hoch / s: hoch	kurz- bis mittelfristig

<b>Natureingriffe</b>		
Bestandteil Schutzgebiet	Differenz versiegelte Fläche (ca.)	Anzahl zu fällende Bäume (ca.)
kein	0 qm	0

**4** Abschnitt  
 Schönholzer Str. bis Prignitzer Straße

<b>Ausgangssituation</b>	
Art der Radverkehrsführung	
A: Zufahrt Gewerbe / Garagen B: straßenunabhängiger Weg C: Zufahrt Sportplatz / Kita	
Oberfläche / Befahrbarkeit	Kfz-Geschwindigkeit
A: Beton / unbefestigt B: unbefestigt C: unbefestigt	A: 10 km/h B: - C: 10 km/h



Textliche Beschreibung, Fotos

Der Abschnitt 4 besteht aus dem Teil A, der aus einer Zufahrt zu sich dort befindenden Garagen- und Gewerbearealen, aus einem straßenunabhängigen Geh- und Radweg (B) sowie aus einer Zufahrt zu Kita und Sportplatz (C) besteht, von denen letzterer eher selten von Kfz genutzt wird, da die Hupterschließung über die Ringstraße erfolgt. Teil A weist eine Breite von ca. 5,80m und eine sehr schlecht mit dem Fahrrad befahrbare Oberfläche auf. Die Teile B und C sind unbefestigte Wege. Ein Teilstück weist nur eine Breite von 2,10m auf, der Rest liegt bei einer Breite von 4,00m. Da der Abschnitt 4 für Kfz nicht durchgängig befahrbar ist, ist das Kfz-Verkehrsaufkommen sehr gering und damit eine attraktive Rad- und Fußverkehrs-verbinding. Bei diversen Befahrungen im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurde festgestellt, dass viele Fußgänger diesen Abschnitt nutzen, was v.a. an der Engstelle zu Konflikten mit den Radfahrenden führen kann.

**Teil A in Richtung Westen**



Quelle: GGR

**Teil B in Richtung Osten**



Beschreibung der Maßnahme (Text, Skizze Querschnitt/Lageplan)

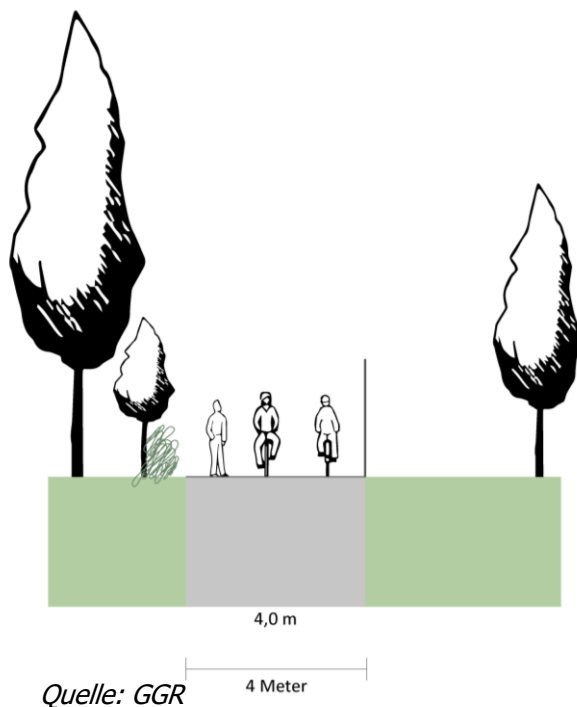
Die Überquerung der Schönholzer Straße zwischen dem vorherigen Abschnitt 3 und diesem Abschnitt 4 wird nicht beplant. Hier ist derzeit bereits eine gute Sichtbarkeit aller Verkehrsteilnehmenden gegeben und das Kfz-Verkehrsaufkommen auf der Schönholzer Straße ist nicht sehr hoch, so dass das Unfallrisiko beim Überqueren als gering eingestuft wird.

Im Teil A kann die vorhandene Fahrbahnbreite auf 4,50m reduziert werden und es ist auf jeden Fall eine Oberflächenverbesserung in Form einer Asphaltdecke erforderlich, um die Befahrbarkeit dieses Abschnitts zu verbessern.

Die Radverkehrsführung in den Teilen B und C wird als asphaltierter gemeinsamer Geh- und Radweg geplant. Es muss geprüft werden, ob die Zufahrt zur Kita und zum Sportplatz stillgelegt werden kann.

Aufgrund des recht hohen Fußverkehrsaufkommens in diesem Bereich wird die erforderliche Breite des Weges auf 4,00m festgelegt, um Konflikte mit Radfahrenden zu vermeiden. Dafür muss der insgesamt 150m lange schmale Abschnitt um knapp 2,00m verbreitert werden, wodurch einzelne Bäume gefällt werden müssen. Es ist zu prüfen, inwieweit ggf. eine Waldumwandlung erforderlich ist. Außerdem ist dieser Abschnitt ein potenzielles Zauneidechsen-Habitat. Dies erfordert Schutzmaßnahmen während der Bauphase und es müssen entsprechende Ausgleichsflächen gefunden werden.

**Querschnitt Teile B + C (Konzept)**



Länge des Abschnitts	Baulast/Besitzverhältnisse	geplante Radverkehrsführung
A: 210 m B+C: 490 m	Stadt Eberswalde	A: Zufahrt Gewerbe / Garagen B+C: gemeinsamer Geh- und Radweg
grobe Kostenschätzung	verkehrliche Sicherheit (v) / soziale Kontrolle (s)	möglicher Umsetzungszeitraum
410.000 €	v: hoch / s: mittel	kurz- bis mittelfristig

<b>Natureingriffe</b>		
Bestandteil Schutzgebiet	Differenz versiegelte Fläche (ca.)	Anzahl zu fällende Bäume (ca.)
Habitate Zauneidechse	1.700 qm	7

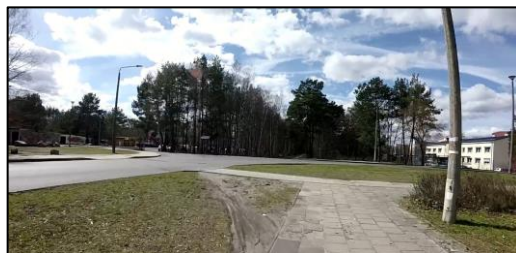
<b>5A</b>	Abschnitt <b>Prignitzer Straße von Ringstr. bis Am Schwärzese</b>		
	<b>Ausgangssituation</b>		
Art der Radverkehrsführung Ri W: Gehweg, Fahrrad frei Ri O: Mischverkehr			
Oberfläche / Befahrbarkeit Asphalt/ Ri W, Gehweg: Pflaster		Kfz-Geschwindigkeit 30/50 km/h	

Textliche Beschreibung, Luftbild, Fotos

Da für den Abschnitt 5 mehrere wichtige Maßnahmen erforderlich sind, erhält jeder Teil (A und B) jeweils einen eigenen Steckbrief (5A und 5B). Teil 5A verläuft von dem Knotenpunkt (KP) Ringstr./ Prignitzer Str./ Waldweg über die Prignitzer Straße weiter in Richtung Osten bis zur Straße Am Schwärzese. Bis auf das erste ca. 50m lange Stück, in dem die Tempo-30-Zone in Richtung Finow beginnt bzw. in Gegenrichtung endet, liegt die Kfz-Geschwindigkeit bei 50 km/h. Da die Prignitzer Straße jedoch mit bis zu 7m eine sehr hohe Fahrbahnbreite aufweist, wird die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit höher eingeschätzt. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. In Richtung Westen ist in diesem Bereich zusätzlich die Nutzung des durch einen Grünstreifen von der Fahrbahn getrennten Gehwegs für Fahrräder erlaubt (Gehweg, Fahrrad frei). Der vorhandene Gehweg ist ca. 2,50m breit und weist eine unebene Pflasterung auf. Von vielen Radfahrenden wird der Gehweg auch unerlaubt in Gegenrichtung genutzt.

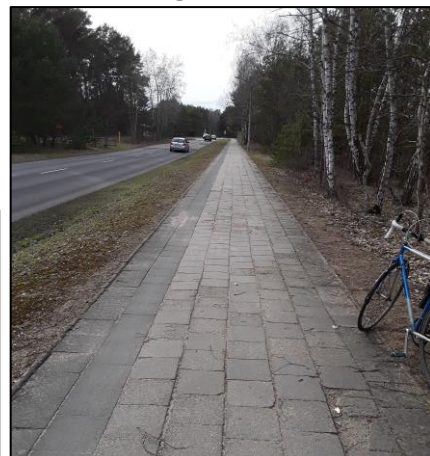
Der KP Ringstr./ Prignitzer Str. ist für den Rad- und Fußverkehr in Richtung Westen nur unzureichend passierbar (vgl. Foto). Der KP Am Schwärzese ist überdimensioniert und der Gehweg schlecht erreichbar.

**KP Ringst./ Prignitzer Richtung West**



Quelle: GGR

**Gehweg Teil A  
 Blickrichtung Westen**



Beschreibung der Maßnahme (Text, Skizze Querschnitt/Lageplan)

Die Planung für die Prignitzer Straße sieht vor, in Richtung Westen den Zweirichtungsradweg als nur in eine Richtung befahrbaren getrennten Geh- und Radweg mit einer Gesamtbreite von 4,50m (2,50m Gehweg + 2,0m Radweg) zzgl. STS zur Fahrbahn zu erweitern. Diese Verkehrsführung wird hier aus dem Teil 5B (s. dort) in Richtung Westen fortgeführt. Im Bereich des KP Prignitzer Str./ Ringstr. wird der Radweg in Richtung Westen frühzeitig gesichert auf die Fahrbahn geleitet (vgl. Bild). Um Konflikte mit Kfz zu vermeiden, sollte der Beginn der Tempo-30-Zone vorgezogen werden. In Richtung Osten wird ein Schutzstreifen auf der Fahrbahn vorgeschlagen, der auf diese Weise auch die für den Kfz-Verkehr nutzbare Breite der Fahrbahn verringert.

Der Knotenpunkt im Bereich Am Schwärzensee ist, wie bereits erwähnt, sehr großzügig mit großen Abbiegeradien dimensioniert. Um hier die Abbiegegeschwindigkeiten zu verringern und damit die Sicherheit zu erhöhen, sollte der Knotenpunkt verschmälert und die frei werdenden Flächen entsiegelt werden. Es ist zudem sicherzustellen, dass der neue getrennte Geh- und Radweg auch von der Straße Am Schwärzensee aus erreichbar ist.

**Planungen am Knotenpunkt Ringstr./ Prignitzer Str., Teil A**



Quelle: GGR

Länge des Abschnitts	Baulast/Besitzverhältnisse	geplante Radverkehrsführung
350 m	Stadt Eberswalde	Ri W: getrennter Geh- und Radweg Ri O: Schutzstreifen
grobe Kostenschätzung	verkehrliche Sicherheit (v) / soziale Kontrolle (s)	möglicher Umsetzungszeitraum
440.000 € A+B	v: mittel / s: mittel	kurz- bis langfristig

<b>Natureingriffe</b>		
Bestandteil Schutzgebiet	Differenz versiegelte Fläche (ca.)	Anzahl zu fällende Bäume (ca.)
Habitat Zauneidechse	900 qm	0

**5B** Abschnitt  
 Prignitzer Straße von Am  
 Schwärzensee bis Potsdamer Allee

**Ausgangssituation**

Art der Radverkehrsführung  
 Zweirichtungsradweg  
 Ri O: gemeinsamer Geh- und Radweg

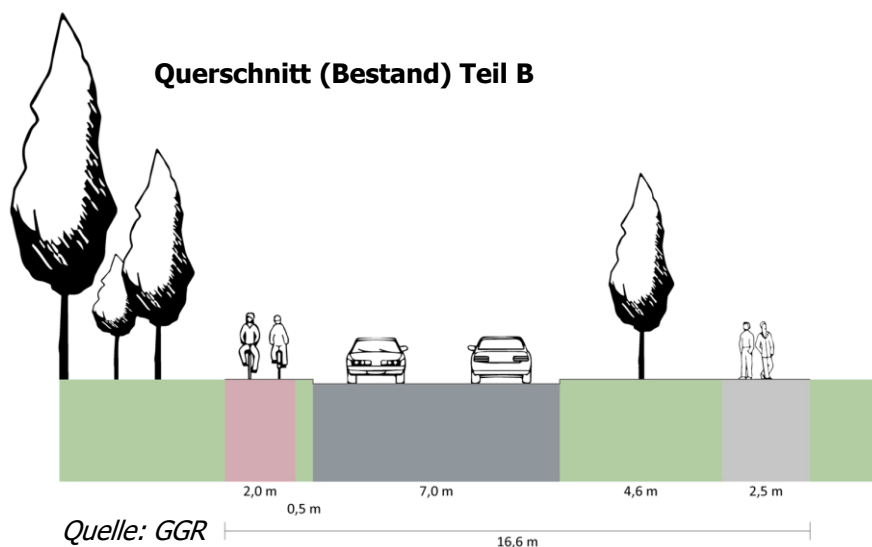
Oberfläche / Befahrbarkeit	Kfz-Geschwindigkeit
Ri W: Asphalt Ri O: Pflaster	50 km/h



Textliche Beschreibung, Luftbild, Fotos

Der Teil 5B verläuft von dem Knotenpunkt Prignitzer Str./ Am Schwärzensee weiter über die Prignitzer Straße in Richtung Osten bis zur Potsdamer Allee. Hier liegt die Kfz-Geschwindigkeit bei 50 km/h. Auch in diesem Abschnitt ist die Fahrbahn ca. 7m breit und sehr gerade, so dass die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs höher eingeschätzt wird.

Im Teil B verläuft ein asphaltierter Zweirichtungsradweg im nördlichen Seitenraum sowie zusätzlich in Richtung Westen ein Gemeinsamer Geh- und Radweg. Der Zweirichtungsradweg ist mit 2m Breite relativ schmal und wird darüber hinaus häufig auch von Zufußgehenden genutzt. Der südliche Gemeinsame Geh- und Radweg wird durch eine ca. 4,60m breite Grünfläche von der Fahrbahn getrennt.





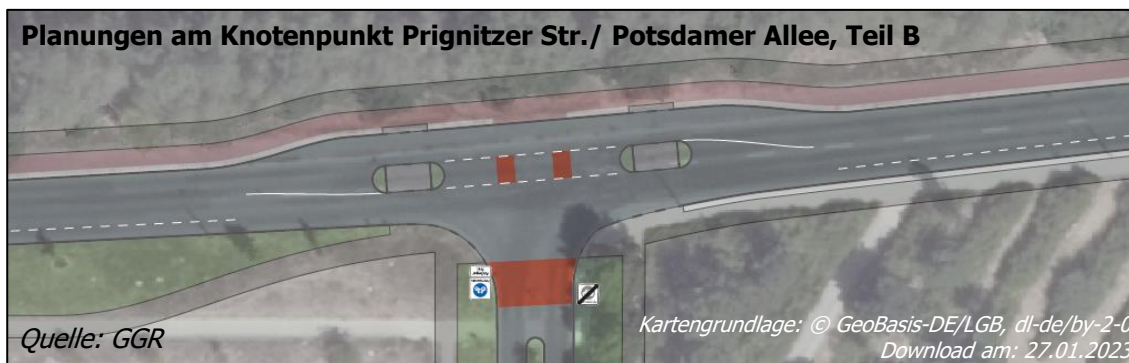
Beschreibung der Maßnahme (Text, Skizze Querschnitt/Lageplan)

Der in Teil 5A bereits dargestellte getrennte Geh- und Radweg im nördlichen Seitenraum wird im Teil 5B weitergeführt. Die Notwendigkeit der Trennung zwischen Rad- und Fußverkehr wird dadurch begründet, dass dieser Bereich bereits jetzt gerne von Zufußgehenden genutzt wird und sich diese Nutzung anhand des geplanten Schulzentrums im nördlichen Bereich noch verstärken wird. In Richtung Osten verläuft der ebenfalls im Teil 5A dargestellte 1,50m breite Schutzstreifen weiter.

Der vorhandene gemeinsame Geh- und Radweg wird nur als Gehweg ausgewiesen (ggf. mit Zusatz, Fahrrad frei für unsichere Radfahrende).

Relativ kurzfristig könnte als erster Umsetzungsschritt der Teile 5A und 5B zunächst nur der Schutzstreifen markiert werden und der vorhandene Zweirichtungsradweg in einen Einrichtungsradweg umbeschildert werden. Langfristig wird jedoch empfohlen, im nördlichen Seitenraum einen getrennten Geh- und Radweg einzurichten.

Am Knotenpunkt Prignitzer Str./ Potsdamer Allee wird im Zuge der Schulwegsicherheit die Einrichtung von Querungsiseln empfohlen (vgl. Bild). Hier wird die Südroute weiter entlang der Potsdamer Allee geführt, d.h. auch entlang der Südroute sind radverkehrsfreundliche Querungshilfen empfohlen. Entweder können Radfahrende daher die Querungsiseln mitnutzen, oder sie nutzen den „Schatten“ der Querungsiseln als Schutzraum (vgl. Bild).

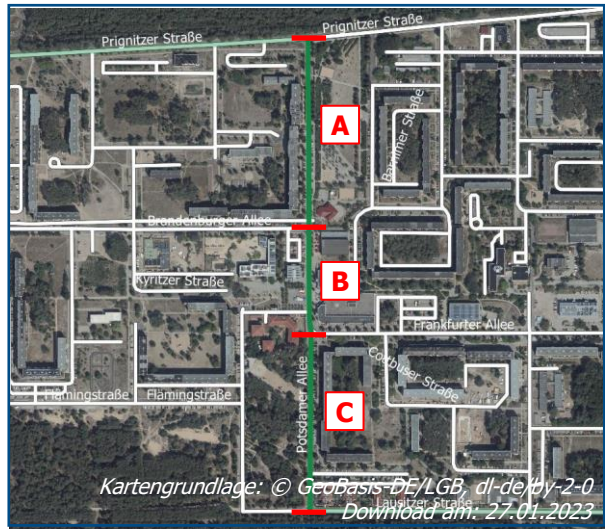


Länge des Abschnitts	Baulast/Besitzverhältnisse	geplante Radverkehrsführung
510 m	Stadt Eberswalde	Ri W: getrennter Geh- und Radweg Ri O: Schutzstreifen
grobe Kostenschätzung	verkehrliche Sicherheit (v) / soziale Kontrolle (s)	möglicher Umsetzungszeitraum
440.000 € A+B	v: mittel / s: mittel	kurz- bis langfristig

<b>Natureingriffe</b>		
Bestandteil Schutzgebiet	Differenz versiegelte Fläche (ca.)	Anzahl zu fällende Bäume (ca.)
Habitat Zauneidechse	1.500 qm	17

**6** Abschnitt  
 Potsdamer Allee von Prignitzer Str.  
 bis Lausitzer Str.

<b>Ausgangssituation</b>	
Art der Radverkehrsführung	
A: Mischverkehr auf der Fahrbahn B: Mischverkehr auf Fahrbahn – Durchfahrt Kfz verboten, Busse und Lieferverkehr frei C: Mischverkehr auf der Fahrbahn	
Oberfläche / Befahrbarkeit	Kfz-Geschwindigkeit
Asphalt	30 km/h



Textliche Beschreibung, Luftbild, Fotos

Von der Prignitzer Straße führt die Südroute weiter über die Potsdamer Allee mitten durchs Brandenburgische Viertel bis zur Lausitzer Straße. Der gesamte Abschnitt befindet sich in einer Tempo-30-Zone. In den Teilen A und C befinden sich mehrere Parkbuchten mit Senkrecht-Parkplätzen, im Abschnitt A teilweise auch beidseitig. Im Teil C befinden sich zur Geschwindigkeitseinhaltung für Kfz Schwellen auf der Fahrbahn, die aber mit dem Fahrrad gut umfahren werden können.

Der Teil B ist für den Kfz-Verkehr mit Ausnahme von Bussen und Lieferverkehr gesperrt. Hier befindet sich ein sehr belebter Bereich mit Einkaufszentrum, Marktplatz und Ärzten. Die Befahrbarkeit des gesamten Abschnitts 6 ist sehr gut. Es wurden nur wenige Parkvorgänge bei den Befahrungen festgestellt und auch das O-Busaufkommen ist gering. Lediglich am Knotenpunkt zwischen A und B befindet sich ein aufgepflasterter Bereich auf der Fahrbahn, den von Nord nach Süd fahrende Radfahrende überqueren müssen und wodurch ggf. die Sicherheit beeinträchtigt wird.

**Aufgepflasterter Bereich (A)**



Quelle: GGR

**Teil B**



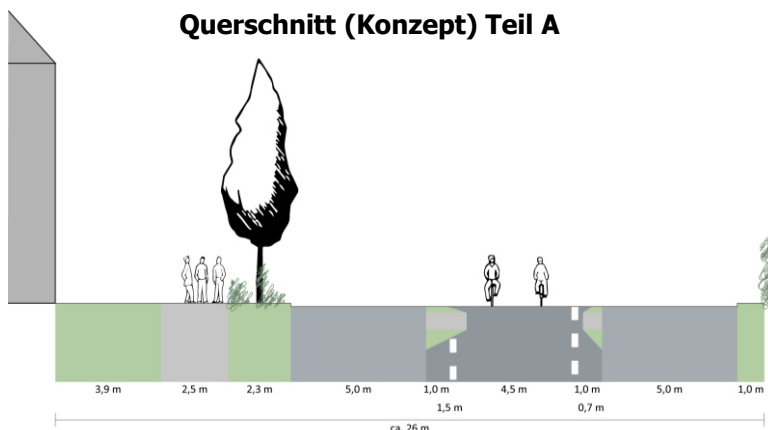
**Teil C**



Beschreibung der Maßnahme (Text, Skizze Querschnitt/Lageplan)

Die bestehende Straßenraumaufteilung und Verkehrsführung erlauben bereits heute eine grundsätzlich sichere und komfortable Radverkehrsführung durch die Potsdamer Allee. Um die Sicherheit weiter zu erhöhen und die Südroute in diesem zentralen Abschnitt des Brandenburgischen Viertels besonders sichtbar zu machen wird vorgeschlagen, die Radverkehrsführung durch Beschilderung und / oder Markierungen deutlich hervorzuheben.

Dies umfasst zunächst die Markierung von Sicherheitstrennstreifen zu den Parkstreifen, um Konflikte mit ausparkenden Kraftfahrzeugen zu entschärfen. Der Straßenquerschnitt bleibt ansonsten unverändert (s. nebenstehende Skizze).



Quelle: GGR

Darüber hinaus sind folgende Varianten zu Hervorhebung der Radverkehrsführung möglich:

- Als weitestgehende Variante: Einrichtung einer **Fahrradstraße**, die im gesamten Verlauf Vorrang vor einmündenden Straßen hat. Hierzu wären eine Veränderung der Beschilderung mit Aufhebung des bisher im Quartier einheitlichen Tempo 30-Zonen-Systems und Rotmarkierungen mit Piktogrammen in den Eingangsbereichen. Die Teile A und C werden per Zusatzschild für den Kfz-Verkehr freigegeben. Der Teil B bleibt neben dem Radverkehr nur für Busse und den Lieferverkehr frei.
- Aufbringen zusätzlicher Markierung
  - a) mittels grüner Strichmarkierung als Begrenzungen der Fahrgasse und Radpiktogrammen in den Eingangsbereichen oder
  - b) mittels Piktogrammketten über den gesamten Verlauf des Abschnitts

Länge des Abschnitts	Baulast/Besitzverhältnisse	geplante Radverkehrsführung
760 m	Stadt Eberswalde	Fahrradstraße; A + C: Kfz frei, B: Lieferverkehr und Busse frei
grobe Kostenschätzung	verkehrliche Sicherheit (v) / soziale Kontrolle (s)	möglicher Umsetzungszeitraum
30.000 €	v: hoch / s: hoch	kurz- bis mittelfristig

Natureingriffe		
Bestandteil Schutzgebiet	Differenz versiegelte Fläche (ca.)	Anzahl zu fällende Bäume (ca.)
kein	0	0

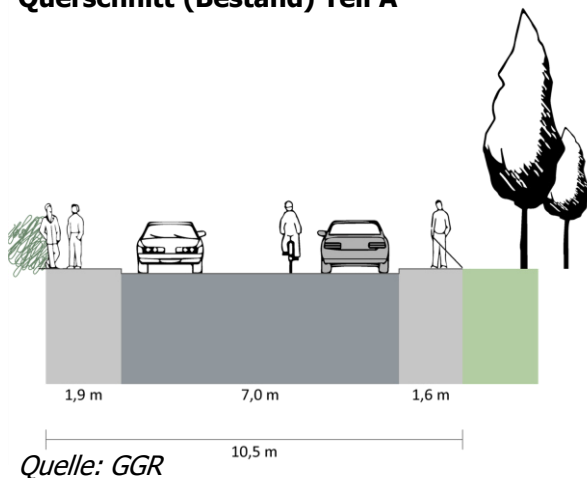
7	Abschnitt <b>Lausitzer Str. + Zoostr. von Potsdamer Allee bis Schwarzer Weg</b>	
	<b>Ausgangssituation</b>	
Art der Radverkehrsführung A: Mischverkehr auf der Fahrbahn B: gemeinsamer Geh- und Radweg (Zweirichtungen)		
Oberfläche / Befahrbarkeit <b>Asphalt</b>		Kfz-Geschwindigkeit A: 30 km/h B: 50 km/h



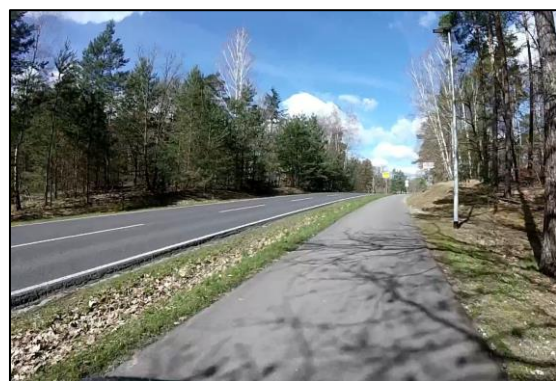
Textliche Beschreibung, Luftbild, Fotos

Von der Potsdamer Allee geht die Südroute weiter über die Lausitzer Straße und Zoostraße zum sogenannten „Schwarzen Weg“. Die Lausitzer Straße ist noch Bestandteil der Tempo-30-Zone. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Das Problem stellen bei dieser Führungsform die auf der Fahrbahn abgestellten Fahrzeuge im Bereich der Mehrfamilienhäuser dar. Dadurch wird die Fahrbahn eingeeengt und es ergeben sich Konfliktsituationen beim Ein- und Ausparken, vor allem da auf der nördlichen Seite zusätzlich ein Parkstreifen für senkrecht parkende Kfz besteht. Der Knotenpunkt zwischen den Teilen A und B ist derzeit, wie bereits in Kapitel 2.4.2 beschrieben, für Radfahrende ein Sicherheitsschwachpunkt. Im Teil B besteht auf der westlichen Seite ein gemeinsamer Geh- und Radweg, der in beide Richtungen von Radfahrenden genutzt werden kann. Mit einer Breite von 2m ist er derzeit jedoch sehr schmal.

**Querschnitt (Bestand) Teil A**



**Teil B**



Beschreibung der Maßnahme (Text, Skizze Querschnitt/Lageplan)

Der Knotenpunkt A/ B soll zu einem Kreisverkehr mit den drei vorhandenen Ästen der Zoostr. und Lausitzer Str. und zusätzlich einer neuen Einfahrt zum nördlich gelegenen Parkplatz umgebaut werden. Damit wird die Voraussetzung geschaffen, um im Teil A aus Sicherheitsgründen ein Parkverbot auf der Straße anzuordnen. Die dadurch wegfallenden Parkstände können mit den (auch nach dem Teilverkauf von Flächen) weiterhin ausreichend freien Kapazitäten des nördlich gelegenen Parkplatzes kompensiert werden. Im Teil A sollte zudem zu den senkrecht parkenden Fahrzeugen ein Sicherheitsstreifen von 1m abmarkiert werden.

Für die Führung des Radverkehrs im Kreisverkehr sind zwei Varianten (s.u.) denkbar, die im Zuge der weiteren Detailplanung vertieft geprüft werden sollten. Langfristig empfiehlt es sich darüber hinaus, den gemeinsamen Geh- und Radweg an der Zoostraße auf eine Breite von 3,50m zu verbreitern.



*Kartengrundlage:  
 © GeoBasis-DE/LGB, dl-de/by-2-0  
 Download am: 27.01.2023*

Länge des Abschnitts	Baulast/Besitzverhältnisse	geplante Radverkehrsführung
A: 640 m B: 120 m	Stadt Eberswalde	A: Mischverkehr auf Fahrbahn B: gemeinsamer Geh- und Radweg
grobe Kostenschätzung	verkehrliche Sicherheit (v) / soziale Kontrolle (s)	möglicher Umsetzungszeitraum
750.000 €	v: mittel / s: mittel	kurz- bis langfristig

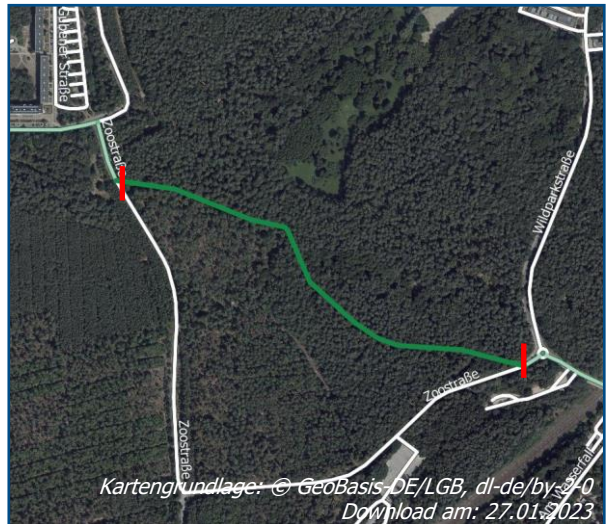
<b>Natureingriffe</b>		
Bestandteil Schutzgebiet	Differenz versiegelte Fläche (ca.)	Anzahl zu fällende Bäume (ca.)
kein	B: 580 qm	4

**8** Abschnitt  
 „Schwarzer Weg“ von Zoostr. bis  
 Kreisverkehr

**Ausgangssituation**

Art der Radverkehrsführung  
 straßenunabhängiger Waldweg

Oberfläche / Befahrbarkeit	Kfz-Geschwindigkeit
unbekannt	kein



Textliche Beschreibung, Luftbild, Fotos

Der sogenannte „Schwarze Weg“ wurde zu DDR-Zeiten als kurzer Verbindungsweg zwischen dem Brandenburgischen Viertel und dem Krankenhaus durch den Wald errichtet und ist mit einer smarten Beleuchtung ausgestattet. Er hat diesen Namen aufgrund seines dunklen Oberflächenmaterials, das aber nicht genau definiert werden kann. Er ist recht gut befahrbar, nach einer Regenphase jedoch teilweise recht matschig. Der Weg hat eine Breite von ca. 3m.

**Beleuchteter Waldweg („Schwarzer Weg“)**



Quelle: GGR

Beschreibung der Maßnahme (Text, Skizze Querschnitt/Lageplan)

Für eine Ertüchtigung der Südroute sollte diese Abschnitt asphaltiert und im Zuge dessen auch auf 3,50m verbreitert werden. Da das Oberflächenmaterial nicht bekannt ist, jedoch seitens der naturschutzfachlichen Prüfung als 50% versiegelt angenommen wird, hält sich der Natureingriff in diesem Bereich im Rahmen. Aufgrund der Verbreiterung des Weges können jedoch auch Baumfällungen erforderlich sein, die jedoch möglichst vermieden werden sollten und für die ggf. entsprechende Ausgleichsmaßnahmen erforderlich werden. Inwieweit ggf. eine Waldumwandlung erforderlich ist, ist im Zuge der weiteren Detailplanung zu klären.

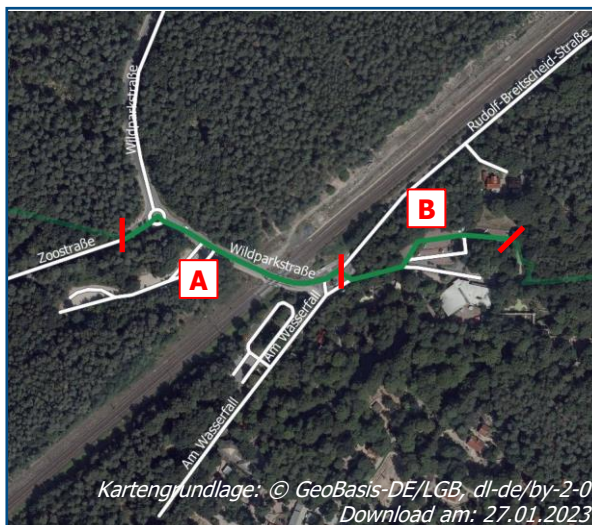
Da der erste Abschnitt des Schwarzen Weges vom Brandenburgischen Viertel aus gesehen im Besitz der Landesforst liegt, sind hier Gespräche und Kaufverhandlungen erforderlich.

Länge des Abschnitts	Baulast/Besitzverhältnisse	geplante Radverkehrsführung
720 m	Landesforst + Stadt Eberswalde	gemeinsamer Geh- und Radweg
grobe Kostenschätzung	verkehrliche Sicherheit (v) / soziale Kontrolle (s)	möglicher Umsetzungszeitraum
220.000 €	v: hoch / s: mittel	mittel- bis langfristig

**Natureingriffe**

Bestandteil Schutzgebiet	Differenz versiegelte Fläche (ca.)	Anzahl zu fällende Bäume (ca.)
Landschaftsschutzgebiet „Barnimer Heide“, Gehölzbestände mit Habitatpotenzial	1.520 qm	10

9	Abschnitt <b>Wildparkstr. + Parkplatz Zoo</b>	
	<b>Ausgangssituation</b>	
Art der Radverkehrsführung		
A: Schutzstreifen, tlw. Mischverkehr + Gehweg, Fahrrad frei B: Mischverkehr, tlw. Parkplatz		
Oberfläche / Befahrbarkeit		Kfz-Geschwindigkeit
Asphalt		A: 50 km/h B: < 30 km/h



Textliche Beschreibung, Luftbild, Fotos

Der Abschnitt 9 verläuft vom „Schwarzen Weg“ über den Kreisverkehr Zoostraße/ Wildparkstraße weiter über die Wildparkstraße. Als Engstelle muss ein beschränkter Bahnübergang überquert werden. Am Teil B biegt die Südroute von der Wildparkstraße ab und führt über den Parkplatz am Zoo bis zum Beginn der Erlebnisachse Schwärzetal. Auf der Wildparkstraße wird der Radverkehr abseits der Engstelle am Bahnübergangbeidseitig über Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt. Im Bereich der Engstelle wird der Radverkehr im „reinen“ Mischverkehr geführt. Der Bereich ist von sicheren Radfahrenden gut befahrbar. Bzgl. der Engstelle wurde bei der Öffentlichkeitsbeteiligung jedoch angemerkt, dass es zum Teil zu waghalsigen Überholmanövern von Autofahrenden kommt. Zusätzlich ist bei einem Teil des Teil A der vorhandene Gehweg auf der südlichen Seite für Radfahrende frei gegeben. Im Teil B wird die Südroute zunächst im Mischverkehr über die Zufahrtsstraße zum Zoo und dann über den Parkplatz geführt. An Wochenenden / beliebten Zootagen kann es durch ein- und ausparkende bzw. parkplatzsuchende Fahrzeuge zu gefährlichen Konflikten mit den Radfahrenden kommen.

**Bahnübergang Teil A**



Quelle: GGR

**Parkplatz (Zoo) Teil B**

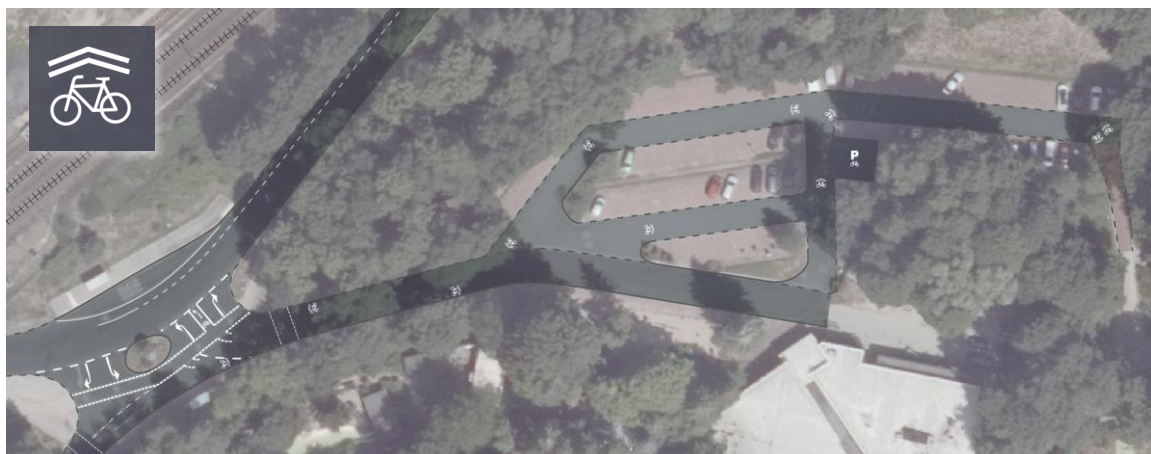




Beschreibung der Maßnahme (Text, Skizze Querschnitt/Lageplan)

Im Teil A sind aufgrund des Bahnübergangs und der Besitzverhältnisse der Flächen (Deutsche Bahn) bauliche Änderungen nur schwierig umzusetzen. Es wird empfohlen die bestehende Radverkehrsführung (Schutzstreifen bzw. Mischverkehr) zu belassen, jedoch aufgrund der z.T. unübersichtlichen Verkehrsführung die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30km/h im Bereich des Zoos, des Bahnübergangs und der Einfahrt zu den Parkplätzen P3 und P4 auf 30km/h zu prüfen.

Im Teil B wird die Route über den Parkplatz des Zoos geleitet. Hier sollte die Routenführung mittels Fahrradpiktogramme (mit Richtungspfeilen oder als sogenannte Sharrows, wie unten dargestellt) verdeutlicht werden. Diese würden gleichzeitig auch als Hinweis an Kfz-Fahrende dienen, dass mit Radfahrenden im Bereich des Parkplatzes zu rechnen ist. Im Bereich der Parkstände sind die Piktogramme mittig auf der Fahrgasse aufzubringen, um damit einen ausreichenden Sicherheitsabstand zwischen Radfahrenden und ausparkenden Kraftfahrzeugen zu erreichen.



Länge des Abschnitts	Baulast/Besitzverhältnisse	geplante Radverkehrsführung
A: 230 m B: 180 m	Stadt Eberswalde / Deutsche Bahn	unverändert
grobe Kostenschätzung	verkehrliche Sicherheit (v) / soziale Kontrolle (s)	möglicher Umsetzungszeitraum
10.000 €	v: mittel / s: mittel	kurzfristig

<b>Natureingriffe</b>		
Bestandteil Schutzgebiet	Differenz versiegelte Fläche (ca.)	Anzahl zu fällende Bäume (ca.)
kein	0 qm	0

10	Abschnitt <b>Zoo bis Am Zainhammer</b>	
	<b>Ausgangssituation</b>	
Art der Radverkehrsführung straßenunabhängiger Weg – gemeinsamer Geh- und Radweg		
Oberfläche / Befahrbarkeit <b>wassergebundene Decke</b>		Kfz-Geschwindigkeit <b>kein</b>



Textliche Beschreibung, Luftbild, Fotos

Im diesem Abschnitt 10 verläuft die Südroute über die Erlebnisachse Schwärzetal, die im Jahr 2011 im Rahmen eines EFRE-Projekts fertiggestellt wurde. Es handelt sich um eine attraktive Fuß- und Radwegeverbindung entlang der Schwärze. Im Abschnitt C ist der straßenunabhängige Weg ca. 2,60m breit und verfügt über eine wassergebundene Decke. An Wochenenden bei schönem Wetter wird der Abschnitt von Ausflüglern gut genutzt und es kann zu Konflikten zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden kommen.

**Abschnitt 10**



Quelle: GGR

Beschreibung der Maßnahme (Text, Skizze Querschnitt/Lageplan)

Da die Wegeführung in diesem Abschnitt eine gute Qualität aufweist, wird als Maßnahme nur sehr langfristig vorgeschlagen, den vorhandenen Weg um ca. 1m auf mindestens 3,50m zu verbreitern und in diesem Zuge auch noch einmal über die Oberflächengestaltung nachzudenken (Asphalt ?). Wassergebunde Decken wurden zwar bei der Öffentlichkeitsbeteiligung als Oberfläche von den Fragenden akzeptiert, jedoch ist die Qualität der Nutzung auch stets witterungsabhängig. Bei längeren Trockenphasen kann der Weg sehr stark stauben und bei Regenphasen Pfützen entstehen. Asphalt ist witterungsunabhängiger und garantiert eine gleichbleibende Qualität der Südroute. Aufgrund der vorgeschlagenen Verbreiterung des Weges erhöht sich der Anteil der versiegelten Fläche um ca. 380qm und Baumfällungen können nicht vermieden werden. Inwieweit dabei auch eine Waldumwandlung erforderlich ist, ist im Zuge der weiteren Detailplanung zu klären.

Länge des Abschnitts	Baulast/Besitzverhältnisse	geplante Radverkehrsführung
420 m	Stadt Eberswalde	gemeinsamer Geh- und Radweg
grobe Kostenschätzung	verkehrliche Sicherheit (v) / soziale Kontrolle (s)	möglicher Umsetzungszeitraum
260.000 €	v: hoch / s: mittel	langfristig

**Natureingriffe**

Bestandteil Schutzgebiet	Differenz versiegelte Fläche (ca.)	Anzahl zu fällende Bäume (ca.)
LSG "Barnimer Heide,, FHH-Gebiet Nonnenfließ-Schwärzetal	378 qm	8

11	Abschnitt <b>Am Zainhammer + Rudolf-Breitscheid-Str. bis Am Stadion</b>	
	<b>Ausgangssituation</b>	
Art der Radverkehrsführung		
A: Mischverkehr, Einbahnstraße, Fahrrad in Gegenrichtung frei		
B: Mischverkehr + beidseitig Gehweg, Fahrrad frei		
Oberfläche / Befahrbarkeit		Kfz-Geschwindigkeit
A: flaches Kopfsteinpflaster		A: 30 km/h
B: Asphalt, Gehwege: Plaster		B: 50 km/h



Textliche Beschreibung, Luftbild, Fotos

Vom Abschnitt 10 an sind zwei Varianten der Südroute möglich. Diese Variante ist die nördlichere und verläuft im Abschnitt 11 über Am Zainhammer in Richtung Krankenhaus und weiter über die Rudolf-Breitscheid-Straße bis zu Am Stadion. Auch wenn die südlichere Variante umgesetzt wird, ist der Abschnitt 11 als Verbindung zum Krankenhaus und über die neue Fuß- und Radverkehrsbrücke zum Hauptbahnhof wichtig.

Die Straße Am Zainhammer ist eine Einbahnstraße in Richtung Süden, die für den Radverkehr in beide Richtungen frei gegeben ist.

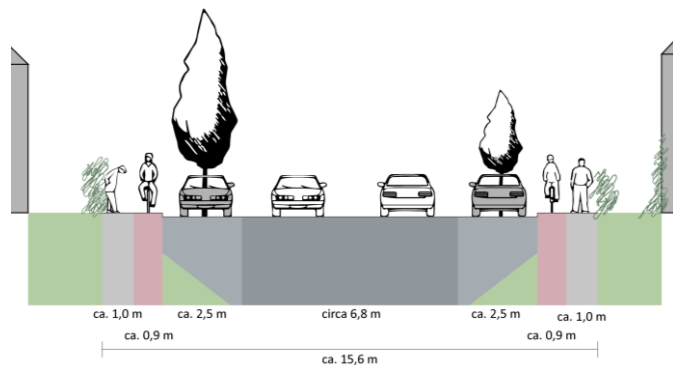
Die Rudolf-Breitscheid-Straße kann von Radfahrenden im Mischverkehr auf der Fahrbahn befahren werden. Häufiger sieht man allerdings Fahrräder auf den Gehwegen, die für den Radverkehr frei gegeben sind. An der Querungsstelle im Teil A/B sind abgesenkte Gehwege für eine leichtere Überquerung vorhanden. Das Kfz-Verkehrsaufkommen im Teil B ist recht hoch.

**Vorhandene Querungsstelle im Teil A/B**



Quelle: Google Street View

**Querschnitt (Bestand) Teil B**



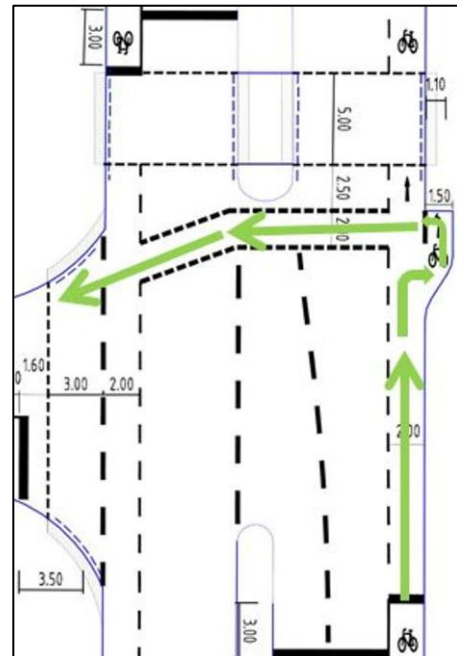
Quelle: GGR

Beschreibung der Maßnahme (Text, Skizze Querschnitt/Lageplan)

Die Straße Am Zainhammer verfügt über eine gestalterisch attraktive Pflasterung, die für den Radverkehr ausreichend gut befahrbar ist und daher zunächst unverändert bleiben kann. Die Querungsstelle am Teil A/B ist bereits vorhanden, jedoch nur von den Gehwegen aus erreichbar. Radfahrenden auf der Fahrbahn, die vom Zentrum kommen und links in die Straße Am Zainhammer abbiegen wollen, sollte ein indirektes Abbiegen ermöglicht werden. Dazu müssen sie im Vorfeld der Querungsstelle auf den Gehweg geleitet werden (vgl. Bild). Da sich im direkten Umfeld eine Bushaltestelle befindet, sollte dies bereits vor der Bushaltestelle erfolgen.

Der Teil B ist aufgrund seines begrenzten Querschnitts und dem geschützten Baumbestand (Allee) baulich nicht veränderbar. Aus diesem Grunde bleibt die Radwegführung im Mischverkehr auf der Fahrbahn zuzüglich der Gehwege, Fahrrad frei erhalten. Es wird empfohlen, wo vorhanden, die nicht benutzungspflichtigen Radwege perspektivisch zu entfernen, um keine Trennung zwischen Rad- und Fußverkehr zu suggerieren. Zur besseren Erkennbarkeit der Radverkehrsführung sollten Piktogrammketten eingesetzt werden. Im Zuge des Baus der neuen Fuß- und Radverkehrsbrücke zum Hauptbahnhof ist an dem Knotenpunkt Rudolf-Breitscheid-Str./ Am Krankenhaus ebenfalls die Einrichtung eines indirekten Linksabbiegens einzurichten. Desweiteren sind die Wegebeziehungen von/zu den Radabstellanlagen des Werner-Forßmann-Krankenhauses bei den weiteren Detailplanungen zu berücksichtigen.

**Prinzipiskizze indirektes Abbiegen**



Quelle: Stadt Eberswalde; unter: [www.eberswalde.de/start/stadtentwicklung/mobilitaet-verkehr/radverkehr](http://www.eberswalde.de/start/stadtentwicklung/mobilitaet-verkehr/radverkehr)

Länge des Abschnitts	Baulast/Besitzverhältnisse	geplante Radverkehrsführung
A: 220 m B: 650 m	Stadt Eberswalde	unverändert
grobe Kostenschätzung	verkehrliche Sicherheit (v) / soziale Kontrolle (s)	möglicher Umsetzungszeitraum
130.000 €	v: A: hoch, B: gering / s: hoch	mittelfristig

<b>Natureingriffe</b>		
Bestandteil Schutzgebiet	Differenz versiegelte Fläche (ca.)	Anzahl zu fallende Bäume (ca.)
A: LSG „Barnimer Heide“, Gehölzbestände mit Habitatpotenzial	0 qm	B: ggf. 1

**12** Abschnitt  
 Am Stadion + Ruhlaer Str. von Rudolf-Breitscheid-Str. bis Raumerstr.

**Ausgangssituation**  
 Art der Radverkehrsführung  
 Mischverkehr auf der Fahrbahn

Oberfläche / Befahrbarkeit	Kfz-Geschwindigkeit
A: alte Betonplatten B: alte Betonplatte + wassergebundene Decke C: Asphalt	30 km/h



Textliche Beschreibung, Luftbild, Fotos

Der Abschnitt 12 ist – abgesehen der vorhandenen Oberflächen – eine sehr attraktive Radverbindung. Er führt von der Rudolf-Breitscheid-Straße südlich in die Straße Am Stadion und dann weiter entlang der Ruhlaer Straße bis zur Raumer Straße. Im Teil A befinden sich westlich ein paar Garagen und der Radverkehr wird auf der etwa 3m breiten Fahrbahn geführt. Die Oberfläche besteht aus alten Betonplatten und ist sehr uneben. Teil B führt auf der südlichen Seite entlang einer am Hang liegenden Kleingartenanlage. Auf der nördlichen Seite befinden sich Hauszufahrten. Es handelt sich um eine 4m breite Mischverkehrsfläche, die auch vom Fußverkehr genutzt wird. Die Oberfläche besteht im westlichen Abschnitt ebenfalls aus Betonplatten, der östlichere Teil ist eine wassergebundene Decke. Teil C ist eine asphaltierte Straße mit beidseitigen Parkstreifen. Der gesamte Abschnitt 12 liegt innerhalb einer Tempo-30-Zone.

**Bestand Teil A**



**Bestand Teil C**



Quelle: GGR

Beschreibung der Maßnahme (Text, Skizze Querschnitt/Lageplan)

Für eine Attraktivierung der Südroute in diesem Abschnitt wird die Einrichtung einer Fahrradstraße empfohlen, die für Anlieger frei gegeben wird. Eine Oberflächenverbesserung in der Form einer Asphaltierung ist in den Teilen A und B außerdem erforderlich. Der Teil C ist bereits in einem guten baulichen Zustand und muss nicht verändert werden. Es wird lediglich empfohlen, das Parken im südlichen Seitenraum zu verbieten, um Konflikte während der Parkvorgänge zwischen Kfz und Radfahrenden zu minimieren. Zudem sollte zum Parkstreifen ein Sicherheitstrennstreifen von 0,75m markiert werden.

Schließlich sollte die Fahrradstraße im Bereich der Mertensstraße bevorrechtigt werden. Da es sich bei der Raumerstraße um eine Landesstraße handelt, wird kurz vorher die Fahrradstraße beendet. Hier bleibt die vorhandene Vorfahrtsregelung (Vorfahrt achten!) bestehen.

Eine mögliche Weiterführung der Route in Richtung Westen über die vorhandene Wegverbindung entlang der Kleingartenanlage Schwärzetal, über die Schwärze entlang Oberförsterei Eberswalde zum Schwappachweg / Erlebnisachse Schwärze mit den dafür ggf. notwendigen Ertüchtigungsmaßnahmen sollte im Rahmen der weiteren Planungen geprüft werden.

Länge des Abschnitts	Baulast/Besitzverhältnisse	geplante Radverkehrsführung
640 m	Stadt Eberswalde + privat	Fahrradstraße, Anlieger frei
grobe Kostenschätzung	verkehrliche Sicherheit (v) / soziale Kontrolle (s)	möglicher Umsetzungszeitraum
320.000 €	v: hoch / s: mittel bis hoch	mittel- bis langfristig

<b>Natureingriffe</b>		
Bestandteil Schutzgebiet	Differenz versiegelte Fläche (ca.)	Anzahl zu fällende Bäume (ca.)
kein	0 qm	0

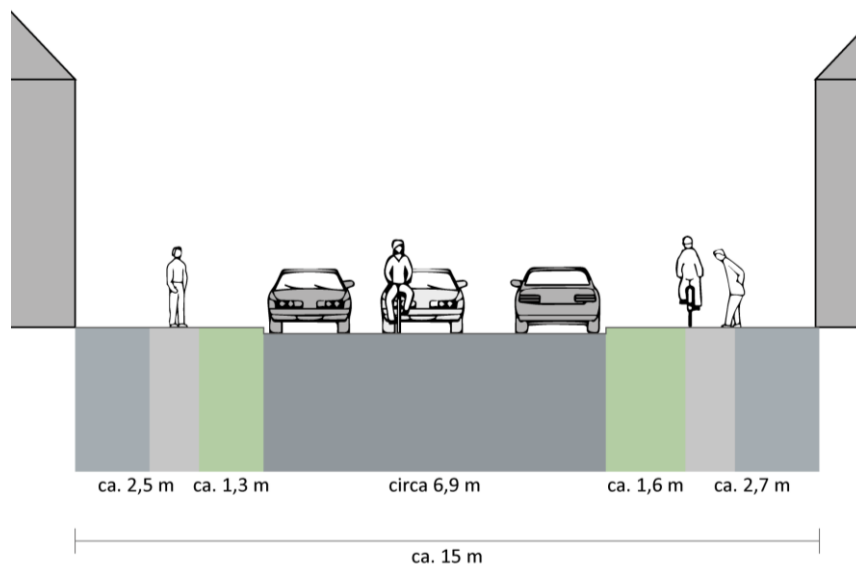
<b>13</b>	Abschnitt <b>Ruhlaer Str. von Raumer Str. bis Weinbergstr.</b>	
	<b>Ausgangssituation</b>	
Art der Radverkehrsführung Mischverkehr auf der Fahrbahn		
Oberfläche / Befahrbarkeit Kopfsteinpflaster		Kfz-Geschwindigkeit 30 km/h



Textliche Beschreibung, Luftbild, Fotos

Die Ruhlaer Straße im Bereich zwischen Raumer Straße und Weinbergstraße bildet den Abschnitt 13 der Südroute. Hier wird aktuell der Radverkehr auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt. Da es sich in diesem Abschnitt jedoch um eine Kopfsteinpflasterstraße handelt, nutzen die meisten Radfahrenden die Gehwege. In diesem Abschnitt wird teilweise sogar beidseitig auf der Fahrbahn geparkt, so dass die restliche Fahrbahn nur von einem Kfz befahren werden kann..

**Querschnitt (Bestand)**



Quelle: GGR

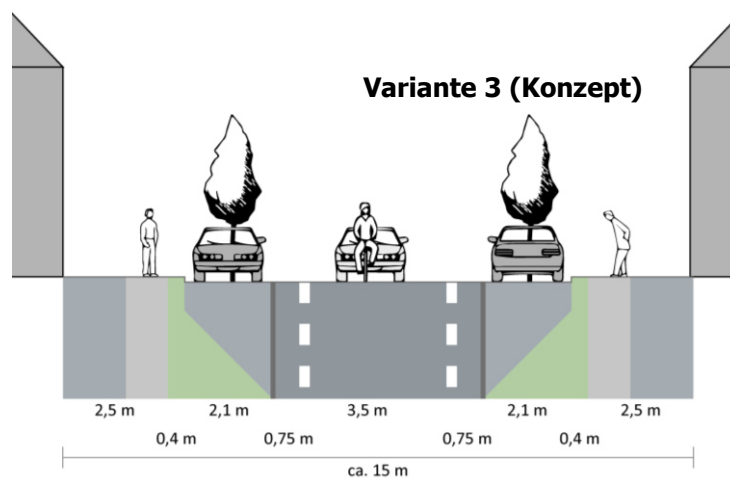


Beschreibung der Maßnahme (Text, Skizze Querschnitt/Lageplan)

Diese Maßnahme sieht die Fortführung der Südroute als Fahrradstraße vom vorherigen Abschnitt in Richtung Innenstadt vor.

Da die Stadt Eberswalde plant, die Ruhlaer Straße im Abschnitt zwischen Raumerstraße und Weinbergstraße in den kommenden Jahren grundhaft zu erneuern, wird eine grundlegende Umgestaltung des Straßenquerschnitts inkl. der Herstellung einer Asphaltoberfläche vorgeschlagen. Auf diese Weise können sowohl eine verbesserte städtebauliche Qualität, eine stärkere Begrünung sowie eine Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erreicht werden. Eine mögliche Querschnittsaufteilung ist nachfolgend skizziert. Da die grundhafte Erneuerung unabhängig von einer Realisierung der Südroute geplant ist, wird auf eine Kostenschätzung verzichtet.

Hinsichtlich der Verkehrsregelung wird vorgeschlagen, die Ruhlaer Straße als Fahrradstraße an den untergeordneten Knotenpunkten zu bevorzugen. An den Kreuzungen mit der Raumerstraße und der Weinbergstraße sollte die Fahrradstraße beginnen bzw. enden und damit die bestehende Vorfahrtsregelung (Vorfahrt achten bzw. Rechts-vor-Links) beibehalten werden.



Länge des Abschnitts	Baulast/Besitzverhältnisse	geplante Radverkehrsführung
380 m	Land BRB + Stadt Eberswalde + privat	Fahrradstraße, Anlieger frei
grobe Kostenschätzung	verkehrliche Sicherheit (v) / soziale Kontrolle (s)	möglicher Umsetzungszeitraum
	v: mittel / s: hoch	mittel- bis langfristig

<b>Natureingriffe</b>		
Bestandteil Schutzgebiet	Differenz versiegelte Fläche (ca.)	Anzahl zu fällende Bäume (ca.)
kein	0	0

14	Abschnitt <b>Weinbergstr. + Rudolf-Breitscheid-Str. von Ruhlaer Str. in Ri. Innenstadt</b>	
	<b>Ausgangssituation</b>	
Art der Radverkehrsführung		
A: Mischverkehr B: Schutzstreifen		
Oberfläche / Befahrbarkeit		Kfz-Geschwindigkeit
A: Kopfsteinpflaster B: Asphalt		A: 30 km/h B: 50 km/h



Textliche Beschreibung, Luftbild, Fotos

Der Abschnitt 14 ist die Anbindung der Südroute von der Ruhlaer Straße in Richtung Nordost ins Zentrum. Im Teil A verläuft die Route über die Weinbergstraße nach Norden bis zur Rudolf-Breitscheid-Str. Hier ist derzeit eine Kopfsteinpflasterstraße in der Tempo-30-Zone vorhanden, so dass viele Radfahrende nicht, wie vorgesehen, die Fahrbahn nutzen, sondern aufgrund der unebenen Oberfläche auf die Gehwege im Seitenraum ausweichen. Die Fahrbahn ist mit ca. 8,30m recht breit, wird jedoch durch beidseitiges Parken verschmälert.

Kurz vor der Rudolf-Breitscheid-Str. endet die Tempo-30-Zone. Im Teil B geht es weiter über die Rudolf-Breitscheid-Straße in Richtung Nordosten. Hier sind für den Kfz-Verkehr Geschwindigkeiten von 50km/h erlaubt und der Radverkehr wird auf ca. 1,50m breiten Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt. Da in diesem Bereich keine Parkstreifen vorhanden sind, lassen sich die Schutzstreifen für sichere Radfahrende gut nutzen.

**Teil A Blickrichtung Süden**



Quelle: Google Street View

**Teil B Blickrichtung Westen**



Quelle: GGR

Beschreibung der Maßnahme (Text, Skizze Querschnitt/Lageplan)

Die Stadt Eberswalde plant mittelfristig die Weinbergstraße grundlegend neu herzustellen und mit einer asphaltierten Fahrbahnoberfläche zu versehen. Dies wird die Befahrbarkeit des Teil A für den Radverkehr deutlich verbessern.

Um zudem ein möglichst hohes Sicherheitsniveau zu erreichen, sollte bei der Neuherstellung der ruhende Kfz-Verkehr geordnet und ein gekennzeichnete Sicherheitstrennstreifen zwischen Fahrbahn und Parkständen hergestellt werden.

Im Teil B sind im Bereich der Strecken keine Maßnahmen erforderlich, da die Schutzstreifen gut befahrbar sind. Es könnten lediglich die Gehwege für ungeübtere Radfahrende frei gegeben werden. Damit die Weinbergstraße gut zu erreichen ist, ist hier für linksabbiegende Radfahrende in Richtung Westen eine Möglichkeit zum indirekten Linksabbiegen an dem teilsignalisierten Knotenpunkt (nur entlang der Rudolf-Breitscheid-Str. sind Lichtsignalanlagen vorhanden – nicht an den einmündenden Straßen) einzurichten.

Länge des Abschnitts	Baulast/Besitzverhältnisse	geplante Radverkehrsführung
400 m	KP Ruhlaer Str.: Stadt Eberswalde/ B: Land Brandenburg	unverändert
grobe Kostenschätzung	verkehrliche Sicherheit (v) / soziale Kontrolle (s)	möglicher Umsetzungszeitraum
5.000 €	v: A: hoch, B: mittel / s: hoch	mittelfristig

**Natureingriffe**

Bestandteil Schutzgebiet	Differenz versiegelte Fläche (ca.)	Anzahl zu fällende Bäume (ca.)
kein	0 qm	0

15	Abschnitt <b>Weinbergstr. + Park am Weidendamm v. Ruhlaer Str. in Ri Innenstadt</b>	
	<b>Ausgangssituation</b>	
Art der Radverkehrsführung		
A: Mischverkehr B: gemeinsamer Geh- und Radweg		
Oberfläche / Befahrbarkeit		Kfz-Geschwindigkeit
A: Kopfsteinpflaster B: Asphalt		A: 30 km/h B: -



Textliche Beschreibung, Luftbild, Fotos

Dieser Abschnitt 15 ist als Anbindung der Südroute – ähnlich wie Abschnitt 14 – in Richtung Südost in die Innenstadt zu sehen. Teil A verläuft von der Ruhlaer Straße in Richtung Süden entlang der Weinbergstraße. Dieser Bereich weist eine mäßig mit dem Fahrrad befahrbare Kopfsteinpflasteroberfläche auf, die beidseitig am Rand in einem schmalen Streifen glatter gepflastert ist. Der Teil A befindet sich in einer Tempo-30-Zone sowie einer Parkverbotszone (Parken nur auf gekennzeichneten Flächen) und es gibt keine parkenden Fahrzeuge auf der Fahrbahn.

Teil B führt als 3m breiter gemeinsamer Geh- und Radweg durch den Park am Weidendamm. Hier sind teilweise sehr viele Zufußgehende und spielende Kinder zu finden. Ansonsten lässt sich der asphaltierte Weg sehr gut befahren. Der Knotenpunkt A/B ist eine abknickende Vorfahrtsstraße in Richtung Lessingsstr./ Brunnenstr.. Hier fahren zeitweilig sehr viele Kfz und es ist eine etwas unübersichtliche Kurvensituation, weshalb eine Überquerung v.a. in Richtung Brunnenstraße – Park schwierig ist.

**Teil A Blickrichtung Süden**



**Teil B Blickrichtung Osten**



Quelle: GGR

Beschreibung der Maßnahme (Text, Skizze Querschnitt/Lageplan)

Zum Teil A siehe die vorangegangenen Ausführungen zum Abschnitt 14 der Südroute. Im Teil B wird der Weg im Park am Weidendamm derzeit überarbeitet (Stand Dez. 2023). Beidseitig des Weges befinden sich zusätzlich je 1,40m breite Streifen mit wassergebundener Decke, die den Weg noch verbreitern. Unter einem Teil des Weges sollen Leitungen verlegt werden. Diese Baumaßnahme könnte genutzt werden, um den Weg gleich so zu gestalten, dass er in die Südroute besser eingebunden werden kann. Da auf dem nördlichen wassergebundenen Streifen des Weges viele Bänke stehen, der Spielplatz aber auf der anderen Seite des Weges liegt und dadurch viele Erwachsene und Kinder den Weg kreuzen zwischen spielenden Kindern auf dem Spielplatz und den aufpassenden Eltern auf den Bänken, wäre es am sinnvollsten, die Bänke auf die Spielplatzseite des Weges zu verlegen (mit Blick auf den Spielplatz). Der gemeinsame Geh- und Radweg sollte zumindest einseitig durch einen Streifen mit wassergebundener Decke erweitert werden, wodurch eine Breite von ca. 4,40m erreicht werden könnte ohne dass Grünflächen versiegelt werden müssen.

Um die Querungssituation für den Fuß- und Radverkehr im Bereich der abknickenden Vorfahrt von der Brunnenstraße in die Lessingsstraße sicherer zu gestalten, wird die Anlagen einer Querungshilfe in Form einer Mittelinsel empfohlen. Für die Realisierung sind vsl. der Wegfall von Parkständen am südlichen Straßenrand sowie ein begrenzter Eingriff in den Bereich des Parks erforderlich. Die Machbarkeit und die erforderlichen Eingriffe sind entwurfstechnisch vertieft zu prüfen.



Kartengrundlage: © GeoBasis-DE/LGB, dl-de/by-2-0 Download am: 27.01.2023

Länge des Abschnitts	Baulast/Besitzverhältnisse	geplante Radverkehrsführung
490 m	Stadt Eberswalde	unverändert
grobe Kostenschätzung	verkehrliche Sicherheit (v) / soziale Kontrolle (s)	möglicher Umsetzungszeitraum
60.000 €	v: A: mittel, B: hoch / s: hoch	mittelfristig

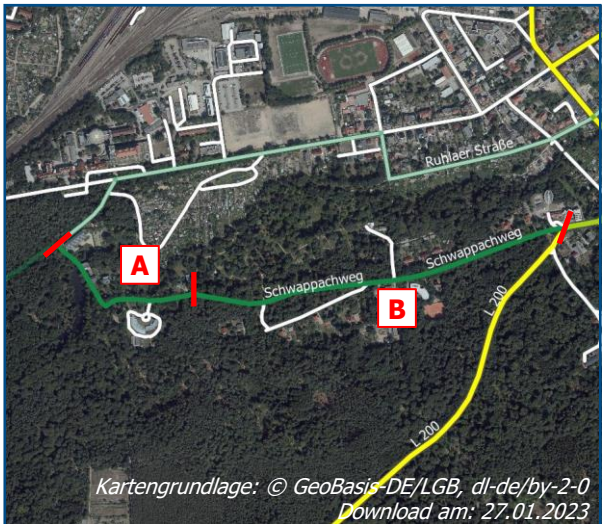
Natureingriffe		
Bestandteil Schutzgebiet	Differenz versiegelte Fläche (ca.)	Anzahl zu fällende Bäume (ca.)
	A: 0 qm B: 260 qm	0

**16** Abschnitt  
 Am Zainhammer + Schwappachweg  
 von Am Zainhammer bis Brunnenstr.

**Ausgangssituation**

Art der Radverkehrsführung  
 A: Mischverkehr; tlw. Einbahnstr., Fahrrad frei  
 B: Mischverkehr

Oberfläche / Befahrbarkeit	Kfz-Geschwindigkeit
A: Pflaster, Ri N-W Streifen m. glatterem Pflaster B: Kopfsteinpflaster	30 km/h



Textliche Beschreibung, Luftbild, Fotos

Abschnitte 16 und 17 bilden zusammen die südliche Variante der Südroute. Abschnitt 16 verläuft vom Abschnitt 10 (der Verbindung vom Zoo bis Am Zainhammer) weiter über die Erlebnisachse Schwärzetal südlich bzw. östlich entlang der Straße Am Zainhammer bis zum Schwappachweg (A). Teilweise handelt sich bei diesem Teil A um eine Einbahnstraße, die für den Radverkehr freigegeben ist und auf der auch Fußgänger die Fahrbahn nutzen müssen. Die Oberfläche ist gepflastert mit einem einseitigen glatteren Pflasterstreifen. Aber auch die nicht-glatte Pflasterung ist vom Radverkehr ganz gut befahrbar. Die 4m breite Fahrbahn weist teilweise Engstellen auf. Da jedoch wenig Kfz-Verkehr vorhanden ist, sind bei den Befahrungen keine Konflikte aufgefallen. Insgesamt ist es eine attraktive Verbindung.

Der Teil B löst sich dann von der Erlebnisachse Schwärzetal und führt parallel dazu entlang des Schwappachwegs bis zur Brunnenstraße. Da die Erlebnisachse in diesem Teil ein gemeinsamer Geh- und Radweg mit wassergebundener ist, der zeitweilig sehr stark von Zufußgehenden genutzt wird, weichen bereits viele Radfahrende auf den Schwappachweg aus, obwohl er mit seiner Kopfsteinpflasterung schlechter befahrbar ist.

**Teil A Blickrichtung Nordwest**

**Teil B Blickrichtung Ost**



Quelle: GGR

Beschreibung der Maßnahme (Text, Skizze Querschnitt/Lageplan)

Da sich der Teil A zum Teil am Rande des Naturschutzgebietes Nonnenfließ befindet und die Wegeverbindung von Kfz wenig befahren wird, wird langfristig keine Verbreiterung sondern nur eine Oberflächenverbesserung der Fahrbahn vorgeschlagen. Gestalterisch ist die derzeitige Pflasterung sehr attraktiv, daher wird keine Asphaltierung, sondern eher eine Verbreiterung der glatten Pflasterung über die gesamte Fahrbahnbreite als Kompromiss gesehen. Für den Radverkehr besser befahrbar wäre jedoch eine Asphaltierung.

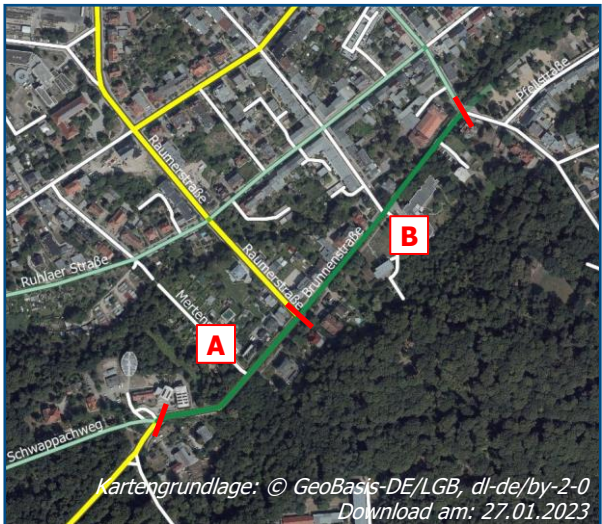
Der Teil B eignet sich für die Einrichtung einer Fahrradstraße, die für Anliegende frei gegeben ist. Zudem müsste hier ebenfalls eine Oberflächenverbesserung, am besten in Form einer Asphaltierung der Fahrbahn erfolgen. Um gleichwohl den naturnahen Charakter der Straße und die geschwindigkeitsdämpfende Wirkung des Kopfsteinpflasters beizubehalten sind als eine Option ggf. auch „nur“ die Randstreifen der Straße zu asphaltieren.

Länge des Abschnitts A: 410 m B: 800 m	Baulast/Besitzverhältnisse privat	geplante Radverkehrsführung A: unverändert B: Fahrradstraße
grobe Kostenschätzung 750.000 €	verkehrliche Sicherheit (v) / soziale Kontrolle (s) v: hoch / s: mittel	möglicher Umsetzungszeitraum Mittel- bis langfristig

<b>Natureingriffe</b>		
Bestandteil Schutzgebiet kein	Differenz versiegelte Fläche (ca.) 0 qm	Anzahl zu fällende Bäume (ca.) 0

**17** Abschnitt  
 Brunnenstraße von Schwappachweg  
 bis Lessingstr.

<b>Ausgangssituation</b>	
Art der Radverkehrsführung	
Ri S-W: Schutzstreifen; Ri N-O: Mischverkehr; südöstlicher Gehweg für Radfahrende in beide Richtungen frei	
Oberfläche / Befahrbarkeit	Kfz-Geschwindigkeit
Asphalt, Gehweg: Pflaster	A: 50 km/h, B: 30/ 50 km/h



Textliche Beschreibung, Luftbild, Fotos

Die südliche Variante der Südroute verläuft weiter vom Schwappachweg (Abschnitt 16) entlang der Brunnenstraße bis zum KP Lessingstraße/ Weinbergstr. (Abschnitt 15). Die Brunnenstraße ist im Teil A vom Schwappachweg bis zur Raumer Str. die Landesstraße 200. Beim Teil B handelt es sich um eine Stadtstraße, auf der im Abschnitt Lessingstr. – August-Bebel-Str. eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h angeordnet ist. In Richtung Südwest ist für Radfahrende auf beiden Abschnitten ein Schutzstreifen auf der Fahrbahn vorhanden. In Richtung Nordost wird der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Zusätzlich ist der Gehweg in stadteinwärtiger Richtung für den Radverkehr freigegeben.

Der Schutzstreifen ist im Teil B mit 1,40m Breite etwas zu schmal, Radfahrende werden zum Teil sehr eng von Kfz überholt. Im Teil A hat der Schutzstreifen eine Breite von 1,80m und bietet damit ein höheres subjektives und objektives Sicherheitsniveau.

**Teil A Blickrichtung Südwest**



Quelle: GGR

**Teil B Blickrichtung Nordost**





Beschreibung der Maßnahme (Text, Skizze Querschnitt/Lageplan)

Vor dem Hintergrund der Straßenraumbreite sowie der vorhandenen straßenräumlichen Gegebenheiten, u.a. mit dem erhaltenswerten Baum- und Grünstreifen an der südlichen Fahrbahnseite, bestehen keine Möglichkeiten, die Radverkehrsführung weiter zu verbessern. Mit dem vorhandenen Schutzstreifen sowie der Gehwegfreigabe in stadteinwärtiger Richtung wird zwar „lediglich“ ein befriedigendes Qualitätsniveau, gleichwohl aber eine grundsätzlich sichere Führung für den Radverkehr angeboten. Es wird daher keine Veränderung der Radverkehrsführung vorgeschlagen. Im Hinblick auf eine bessere Wahrnehmung und Akzeptanz des Radverkehrs auf der Fahrbahn könnte die Aufbringung von Fahrradpiktogrammen auch in stadteinwärtiger Richtung eine hilfreiche, kostengünstige und kurzfristig umsetzbare Maßnahme sein.

Länge des Abschnitts	Baulast/Besitzverhältnisse	geplante Radverkehrsführung
600 m	Land Brandenburg; Stadt Eberswalde	unverändert
grobe Kostenschätzung	verkehrliche Sicherheit (v) / soziale Kontrolle (s)	möglicher Umsetzungszeitraum
2.000 €	v: mittel/ s: hoch	kurzfristig

<b>Natureingriffe</b>		
Bestandteil Schutzgebiet	Differenz versiegelte Fläche (ca.)	Anzahl zu fällende Bäume (ca.)
kein	0 qm	0

#### 4.4. Sonstige Maßnahmen

Die sonstigen Maßnahmen beziehen sich nicht nur auf einzelne Abschnitte, sondern auf die gesamte Südroute. Sie dienen dazu, die Nutzung der Südroute zu erhöhen und damit den Radverkehr zu stärken.

Nr.	Bezeichnung	
<b>S 1</b>	<b>Ausbau der Radabstellanlagen</b>	
Möglicher Umsetzungszeitraum		Kosten
kurz- bis mittelfristig		
Beschreibung Maßnahme		
<p>Die an den für den Radverkehr relevanten Quell- und Zielorten vorhandenen Radabstellanlagen entlang der Route sind vor allem für eine für die Zukunft anzustrebende stärkere Radverkehrsnutzung qualitativ und ggf. auch quantitativ unzureichend. Dies gilt insbesondere auch im Hinblick auf ein diebstahlsicheres Abstellen hochwertiger Fahrräder und E-Bikes. So wurden beispielsweise bei der Bestandsaufnahme häufig an den Mehrfamilienhäusern und auch vor einzelnen Geschäften nur Vorderradhalter vorgefunden. Im Einzelnen wird empfohlen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verwendung qualitativ hochwertiger Bügelhalter; vollständiger Verzicht von Vorderradhaltern: Abbau/Ersatz vorhandener Vorderradhalter, ggf. Festsetzung entsprechender Mindeststandards in den Stellplatzsatzungen, Unterstützung von Privaten und Unternehmen beim Ersatz vorhandener Vorderradhalter z.B. vor Geschäften und Dienstleistungseinrichtungen.</li> <li>• Ausstattung mit Witterungsschutz</li> </ul>		
Ziel der Maßnahme		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stärkung der Nutzung</li> <li>• Stärkung des Fahrradtourismus</li> </ul>		

Nr.	Bezeichnung	
<b>S 2</b>	<b>Ausbau der Wegweisung</b>	
Möglicher Umsetzungszeitraum		Kosten
kurz- bis mittelfristig		
Beschreibung Maßnahme		
<p>Um die Routenführung der Südroute besser erkenntlich zu machen, ist eine Wegweisung erforderlich. Diese sollte auch in das Knotenpunktsystem des Kreises integriert werden. Dazu sollte in die Wegweisung der Südroute auch innerstädtische Ziele (Hauptbahnhof, Zoo, Zentrum, Treidelweg,...) aufgenommen werden.</p> <p>Die Wegweisung sollte in erster Linie über eine entsprechende Beschilderung erfolgen. Punktuell können darüber hinaus auch (ergänzende) Bodenmarkierungen sinnvoll sein.</p>		
Ziel der Maßnahme		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stärkung der Nutzung</li> <li>• Stärkung des Fahrradtourismus</li> </ul>		

Nr.	Bezeichnung	
<b>S 3</b>	<b>Instandhaltung, Reinigung und Winterdienst</b>	
Möglicher Umsetzungszeitraum		Kosten
kurzfristig, Daueraufgabe		
Beschreibung Maßnahme		
<p>Für eine gleichbleibende Attraktivität der Südroute über die Jahre hinweg, aber auch innerhalb eines Jahres zu jeder Jahreszeit ist eine regelmäßige Instandhaltung und Reinigung der Wege erforderlich. Das betrifft einerseits den Unterhalt der Wege und die Durchführung von nachhaltigen Maßnahmen zum Wurzelschutz. Hier wäre die Erarbeitung eines langfristigen und kontinuierlichen Instandhaltungsprogramm sinnvoll.</p> <p>Andererseits ist damit aber auch die regelmäßige Reinigung und Laubentfernung der Südroute sowie im Winter eine zeitnahe Räumung von Schnee und Eis eingeschlossen. Da für Gehwegreinigung und Winterdienst im gesamten Untersuchungsraum nicht einheitlich ist, sondern teilweise die Stadt und teilweise die angrenzenden Grundstückseigentümer und -eigentümerinnen zuständig sind, sollte die Einstellung eines Räumdienstes erfolgen, um eine einheitliche Regelung zu haben und die Nutzungsqualität der Südroute nicht von Einzelnen abhängig zu machen.</p>		
Ziel der Maßnahme		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> <li>• Stärkung der Nutzung</li> </ul>		

Nr.	Bezeichnung	
<b>S 4</b>	<b>Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit</b>	
Möglicher Umsetzungszeitraum	Kosten	
kurzfristig, wiederholend	Empfehlung Nationaler Radverkehrsplan: 0,50 € / Einwohner pro Jahr	
Beschreibung Maßnahme  Zur Förderung des Radverkehrs und der Verkehrssicherheit allgemein ist neben der Schaffung von angemessenen Radverkehrsinfrastrukturen entlang der Südroute auch Information und Überzeugungsarbeit durch Kampagnen, Öffentlichkeitsarbeit und Werbung erforderlich. Da bei der Bürgerbeteiligung bemerkt wurde, dass gerade aus dem Brandenburgischen Viertel und Finow wenig Beteiligung kam, ist es vor allem erforderlich, hier – auch vor Ort - auf die Südroute und die positiven Effekte des Radfahrens im Allgemeinen aufmerksam zu machen.  Mögliche Bausteine / Aktionen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Plakate, Informationsbroschüre mit Karte</li> <li>• Radtour entlang der Route, auch als „Lichterfahrt“ (zum Start der „Beleuchtungssaison“)</li> <li>• Aufklärung zu positiven gesundheitlichen und umweltfreundlichen Auswirkungen des Radfahrens</li> <li>• Sicherheitscheck von Fahrrädern im Zentrum des Brandenburgischen Viertels (Potsdamer Allee)</li> <li>• Sicherheitstag in Schulen, Ideenwettbewerb fahrradfreundlichste Schule</li> </ul>		
Ziel der Maßnahme <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stärkung der Nutzung</li> </ul>		

## 5. Handlungs- und Umsetzungskonzept

Nachfolgend ist die geplante zeitliche Abfolge bei der Umsetzung der Maßnahmen der Machbarkeitsstudie dargestellt. Für diese Umsetzungskonzeption wurden die einzelnen Maßnahmen unter Berücksichtigung

- ihrer Priorität und möglichen Umsetzungszeiträume,
  - der Notwendigkeit, möglichst schnell erste verkehrswirksame Lösungen umsetzen zu können sowie
  - unsere Einschätzung ihrer politischen und öffentlichen Sensibilität
- in eine sinnvolle Reihenfolge gebracht.

Die Prioritätensetzungen werden darüber hinaus mit der Stadt Eberswalde diskutiert und abgestimmt.

Die Umsetzung der Südroute im Bereich von der Biesenthaler Straße in Richtung Finowfurt kann nur durch eine intensive Zusammenarbeit der beiden Kommunen gelingen.

Teilweise sind Verhandlungen und Gespräche mit der Landesforst erforderlich, da letztere Eigentümerin einiger Flurstücke ist, durch die die Südroute führen soll.

Nr.	Beschreibung	Umsetzungszeitraum	Anmerkung	Priorität
5A+B	Prignitzer Straße von Ringstr. bis Potsdamer Allee	kurz- bis langfristig	Eine Abmarkierung von Schutzstreifen könnte als erster Schritt umgesetzt werden. Aber auch die langfristige Planung eines getrennten Geh- und Radwegs im nördlichen Seitenraum sollte bereits zeitnah angegangen werden.	sehr hoch
7	Lausitzer Str. + Zoostr. von Potsdamer Allee bis Schwarzer Weg	kurz- bis langfristig	Vor dem Sicherheitsaspekt ist eine Umgestaltung des Knotenpunkts Zoostr. / Lausitzer Straße dringend erforderlich.	sehr hoch
9	Wildparkstr. + Parkplatz Zoo	kurzfristig	Vor allem die Planung des Abschnitts B über den Parkplatz am Zoo sollte aufgrund von Sicherheitsbedenken zeitnah umgesetzt werden.	sehr hoch
6	Potsdamer Allee von Prignitzer Str. bis Lausitzer Str.	kurzfristig		sehr hoch
15	Weinbergstr. + Park am Weidendamm v. Ruhlaer Str. in Ri Innenstadt	kurz- bis mittelfristig	Aufgrund des unter Sicherheitsaspekten notwendigen Umbaus des Knotenpunktes Lessingstr. / Brunnenstr. / Weinbergstr. sollte dieser Abschnitt zeitnah umgesetzt werden.	Sehr hoch
S 3	Instandhaltung, Reinigung, Winterdienst	kurzfristig, Daueraufgabe	Diese Maßnahme kann bereits zeitnah entlang der Routenführung der Südroute umgesetzt werden. Und trägt maßgeblich zur Sicherheit und Nutzungserhöhung bei.	sehr hoch
3	Neubaugebiet Christel-Brauns-Weg bis Schönholzer Str.	kurz- bis mittelfristig	Der Teilabschnitt 3A (Jahnstraße) wird derzeit bereits im Zuge der Erschließung des neuen Wohngebietes geplant. Es wird empfohlen Abschnitt 3 und 4 für einen gemeinsamen Förderantrag zu planen.	hoch

Nr.	Beschreibung	Umsetzungszeitraum	Anmerkung	Priorität
4	Schönholzer Str. bis Prignitzer Straße	kurz- bis mittelfristig	Es wird empfohlen Abschnitt 3 und 4 für einen gemeinsamen Förderantrag zu planen.	hoch
2	Biesenthaler Straße bis Zuwegung Neubaugebiet Christel-Brauns-Weg	langfristig	Abschnitt 2 dient auch als Erschließung des Neubaugebiets und sollte daher zeitnah nach dessen Fertigstellung angegangen werden. Da Absprachen mit der Landesforst erforderlich sind, kann die Umsetzung langwierig werden.	hoch
11	Am Zainhammer + Rudolf-Breitscheid-Str. bis Am Stadion	mittelfristig	Die Querungshilfen zum indirekten Linksabbiegen sind im Zuge der Südroute und auch nach Fertigstellung der Fuß- und Radverkehrsbrücke zum Hauptbahnhof erforderlich.	hoch
12	Am Stadion + Ruhlaer Str. von Rudolph-Breitscheid-Str. bis Raumerstr.	mittel- bis langfristig	In diesem Abschnitt müssen nur recht wenige Maßnahmen umgesetzt werden und könnten schnell einen Meilenstein der Südroute darstellen.	hoch
S 1	Ausbau der Radabstellanlagen	kurz- bis mittelfristig	Ein Austausch der Vorderradhalter mit Rahmenhaltern sollte möglichst zeitnah erfolgen, eine Erweiterung des Angebots ist nach Bedarf individuell festzulegen.	hoch
8	„Schwarzer Weg“ von Zostr. bis Kreisverkehr	mittel- bis langfristig		mittel
13	Ruhlaer Str. von Raumer Str. bis Weinbergstr.	mittel- bis langfristig	Abschnitt 13 sollte im Zuge des geplanten Umbaus der Ruhlaer Straße erfolgen.	mittel
14	Weinbergstr. + Rudolf-Breitscheid-Str. von Ruhlaer Str. in Ri. Innenstadt	mittelfristig		mittel

Nr.	Beschreibung	Umsetzungszeitraum	Anmerkung	Priorität
17	Brunnenstraße von Schwappachweg bis Lessingstr.	kurzfristig	Markierung von Piktogrammen zur Verdeutlichung der Radverkehrsführung	mittel
S 2	Wegweisung	kurz- bis mittelfristig	Für die Umsetzung der Wegweisung sollte auch sichergestellt sein, dass sämtliche Streckenabschnitte der Route sicher nutzbar sind.	mittel
S 4	Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit	kurzfristig, wiederholend	Für Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit ist es erforderlich, dass bereits Teile der Südroute umgesetzt sind, damit die Route weiter beworben werden kann.	mittel
1	Stadtgrenze nach Schorfheide bis Biesenthaler Straße	langfristig	Dieser Abschnitt kann nur zusammen mit der Gemeinde Schorfheide umgesetzt werden und kann daher auch erst erfolgen, wenn die Nachbargemeinde grünes Licht gibt.	niedrig
10	Zoo bis Am Zainhammer	langfristig	Aufgrund des guten Ausbauszustands ist hier kein dringender Handlungsbedarf vorhanden.	niedrig
16	Am Zainhammer + Schwappachweg von Am Zainhammer bis Brunnenstr.	mittel- bis langfristig	Da anstatt des Schwappachwegs auch die Erlebnisachse Schwärzetal in diesem Abschnitt übergangsweise genutzt werden kann, ist die Priorität gering.	niedrig



Aufgrund der Länge der Südroute ist eine Umsetzung in einem Zug nicht möglich. Es werden daher ausgehend von der dargestellten Priorisierung und zeitlichen Umsetzbarkeit der einzelnen oben dargestellten Abschnitte die folgenden zusammenhängenden Planungsbereiche definiert. Dabei wird berücksichtigt, dass diese Bereiche eine bautechnisch sinnvolle und realisierbare Länge besitzen, für das Radverkehrsnetz ein vollständiger Netzabschnitt verbessert bzw. geschlossen wird und damit auch die Förderfähigkeit gut begründbar ist.

- Abschnitte 2 bis 3: Biesenthaler Straße bis Schönholzer Straße
- Abschnitte 4 bis 7: Schönholzer Straße bis Schwarzer Weg
- Abschnitt 8: Schwarzer Weg
- Abschnitt 9: Wildparkstr. + Parkplatz Zoo
- Abschnitt 10 bis 11: Zoo bis Am Zainhammer
- Abschnitt 11: Rudolf-Breitscheid-Str. bis Am Stadion
- Abschnitte 12 bis 14: Am Stadion / Ruhlaer Straße / Weinbergstraße
- Abschnitt 15: Weinbergstraße / Lessingstraße / Park am Weidendamm
- Abschnitt 16: Am Zainhammer + Schwappachweg
- Abschnitt 17: Brunnenstraße

## 6. Evaluation der Südroute

Um einen transparenten Prozess zu gewährleisten und insbesondere die Entscheidungsträger in der Umsetzung mitzunehmen, werden regelmäßige Berichte zur Rückkopplung mit Politik und Öffentlichkeit vorgeschlagen, welche Maßnahmen bereits umgesetzt sind und welche Wirkungen festgestellt werden konnten. Dies erleichtert die Nachvollziehbarkeit und damit gleichzeitig die Akzeptanz gegenüber dem Prozess selbst und auch potenziell erforderlichen Anpassungen.

Die Evaluation der Südroute umfasst also die beiden Bausteine der *Umsetzungsanalyse* und *Wirkungsanalyse*, deren Ergebnisse in unterschiedlichen Zeitintervallen in kurzen Sachstandsberichten dokumentiert werden sollten.

### 6.1. Umsetzungsanalyse

Die Umsetzungsanalyse ist ein laufendes Monitoring, das auswertet, welche Maßnahmen bereits umgesetzt wurden bzw. sich in Planung befinden. Dadurch werden Erfolge und Schwierigkeiten bzw. Hemmnisse in der Umsetzung dokumentiert und es können erste Konsequenzen für die weitere Umsetzung erfolgen. Die Auswertung des Umsetzungsfortschritts sollte in engen Abständen jährlich erfolgen und mit einem kurzen Umsetzungsbericht in Politik und Öffentlichkeit kommuniziert werden.

### 6.2. Wirkungsanalyse

Bei der Umsetzung von Einzelmaßnahmen ist die Ermittlung von Wirkungen durch Vorher- / Nachheruntersuchungen möglich. Die Evaluation von Maßnahmen ermöglicht so, die Zielerreichung zu prüfen (Wie entwickelt sich das Radverkehrsaufkommen auf der Südroute? Gibt es weniger Unfälle entlang der B 167?). Für die Wirkungsanalyse der Maßnahmen sind Zählzeiten des Radverkehrs wesentliche Kenngrößen, um die Verkehrsnachfrage entlang der Südroute in Eberswalde zu messen. Des Weiteren könnte es auch Befragungen sowie eine Auswertung von Statistiken geben.

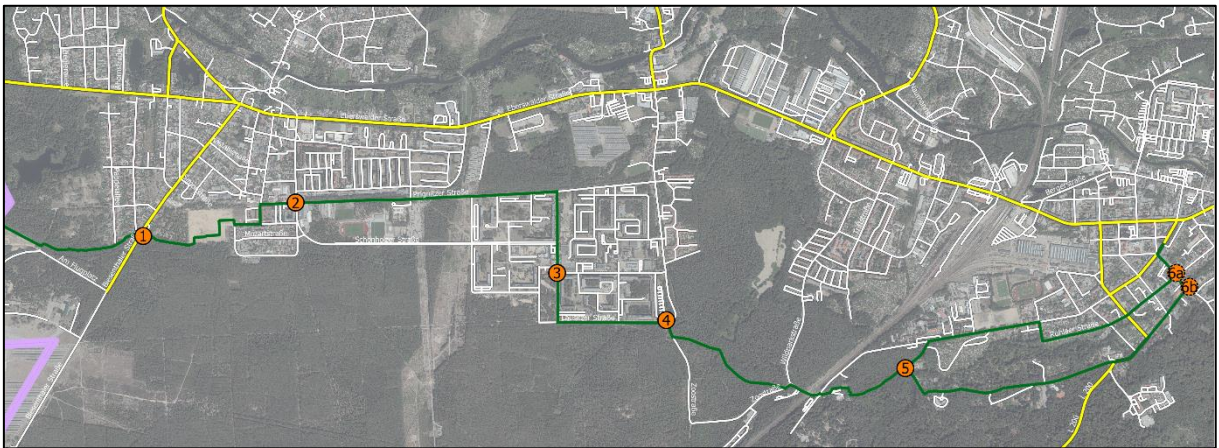
#### Zählungen

Abbildung 38 zeigt die Standorte möglicher Zählstellen für die Vorher- / Nachheruntersuchungen. Gezählt werden Radverkehrsmengen je 24 h. Zählstellen 6a und 6b richten sich danach, welche der möglichen Varianten im östlichen Bereich der Südroute (oder beide?) umgesetzt werden. Gegebenenfalls könnte auch die Einrichtung einer Dauerzählstellen erfolgen, da so jahreszeitliche und wetterbedingte Effekte gemessen werden können. Für Marketingzwecke

könnte eine solche Zählstellen mit einem Display, welches die gemessene Radfahrerzahl (Tages- und ggf. Jahreswerte) anzeigt, versehen werden. Als mögliche Dauerzählstelle würde sich Zählstelle Nr. 4 mittig der Route eignen. Zum Vergleich der Daten sollte eine Zählung zeitnah und danach ca. alle 3 Jahre gezählt werden bis sämtliche Maßnahmen der Route umgesetzt sind.

Methodik: Zählungen, Dauerzählstellen an wichtigen Querschnitten  
 Indikatoren: Radverkehrsmengen  
 Definition: Radfahrende/24 h an ausgewählten Querschnitten  
 Zeitintervall: ca. alle 3 Jahre

**Abbildung 38: Mögliche Zählstellen der Vorher- / Nachheruntersuchungen**



Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © GeoBasis-DE/LGB, dl-de/by-2-0 – Download am 27.01.2023; sowie OpenStreetMap.org-Mitwirkende, ODbL.

#### Befragungen:

Befragungen der Verkehrsteilnehmenden können darüber hinaus wichtige Aussagen zur subjektiven Wahrnehmung des Angebots erbringen. Möglich wären beispielsweise Radfahrendenbefragungen an einem Tag entlang der Südroute oder aber Bewohnerbefragungen entweder gezielt für einzelne Stadtteile oder aber auf Stadtebene (entsprechend der Online-Beteiligung). Eine solche Befragung sollte analog zu den Zählungen ca. alle 3 Jahre bis zur kompletten Fertigstellung der Route stattfinden.

Methodik: Befragungen von Radfahrenden und / oder Einwohnern und Einwohnerinnen  
 Indikatoren: Mobilitätsverhalten  
 Definition: Nutzung Route, Zufriedenheit mit Infrastruktur, Sicherheit etc.  
 Zeitintervall: ca. alle 3 Jahre

Statistiken:

Ergänzend zu den Zählungen und Befragungen wird empfohlen, zur Evaluation die Auswertung von Unfallstatistiken weiter fortzuführen. Hier könnten entweder regelmäßige Unfalldaten bei der Polizeidirektion angefragt werden oder aber die öffentlich zugänglichen Unfalldaten der statistischen Ämter des Bundes und der Länder zurückgegriffen werden (Unfallatlas). Anhand von Zeitreihen kann so geprüft werden, ob die umgesetzten Maßnahmen eine Verringerung von Unfällen innerhalb des Untersuchungsgebietes nach sich ziehen, oder zumindest keine Erhöhung festgestellt wird. Diese Auswertungen sollten jährlich stattfinden, um bei einer negativen Entwicklung schnell gegensteuern zu können.

Methodik:	Auswertung von Statistiken
Indikatoren:	Unfalldaten-Auswertung
Definition:	Unfallentwicklung
Zeitintervall:	jährlich

## **7. Literatur- und Quellenverzeichnis**

insar consult – schwartze, wessing und partner 2020:

Wegenetzkonzept für das Brandenburgische Viertel; im Auftrag der Stadt Eberswalde

Radverkehr-Konzept 2015:

Radnutzungskonzept Stadt Eberswalde; im Auftrag der Stadt Eberswalde

PTV Transport Consult GmbH 2020:

„Mobil in Eberswalde“ Mobilitäts2030+ - Baustein: Verkehrsentwicklungsplan; im Auftrag der Stadt Eberswalde

## **8. Abkürzungsverzeichnis**

Kfz: Kraftfahrzeuge

KP: Knotenpunkt

MBS: Machbarkeitsstudie

ÖPNV: Öffentlicher Personennahverkehr

STS: Sicherheitstrennstreifen