

Radnutzungskonzept Stadt Eberswalde Evaluierungsbericht 2022



Inhaltsverzeichnis

1	Methodik und Aufbau Evaluierungsbericht	4
2	Zusammenfassung	5
3	Evaluierungsbericht	7
3.1	Gesamtumsetzungsstand.....	7
3.2	Umsetzungsstand in Zuständigkeit Stadt Eberswalde	7
3.3	Umsetzungsstand in Zuständigkeit Landesbetrieb Straßenwesen.....	8
3.4	Umsetzungsstand nach Maßnahmengruppen	9
3.5	Umsetzungsstand nach Priorität.....	9
3.6	Umsetzungsstand nach Kosten-Nutzen-Verhältnis.....	10
3.7	Umsetzungsstand nach Streckenlänge	11
3.8	Weitere Handlungsbereiche	12
3.9	ADFC Fahrrad-Klima-Test.....	16
3.10	Bürgerbeteiligung	16
3.11	Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Brandenburg	17
3.12	Bewertung und Schlussfolgerung.....	18
4	Entwicklung des Radverkehrs in Eberswalde	19
4.1	Mobilität in Städten – SrV	19
4.2	Radverkehrsdaten durch Stadtradeln	20
4.3	Zählstellen Radverkehr – Auswertung 2022	21
4.4	Entwicklung des Fahrradparkens am Hauptbahnhof	26
4.5	Ausblick.....	27
5	Anhang	29
5.1	Maßnahmenumsetzung nach Zuständigkeit	29
5.2	ADFC Fahrradklimatest.....	35
5.3	Karten	36

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Ergebnisse des STADTRADELN	13
Tabelle 2 Gesamtergebnisse des ADFC-Fahrrad-Klima-Tests seit 2012	16
Tabelle 3 Entwicklung der Nutzung der STADTRADELN-App	20
Tabelle 4 Zählungen je Zählstelle	22

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Umsetzungsstand 2019 vs. 2022 Insgesamt und getrennt nach Zuständigkeit ..	5
Abbildung 2 Umsetzungsstand RNK Eberswalde (gesamt)	7
Abbildung 3 Umsetzungsstand RNK Eberswalde (Zuständigkeit Stadt).....	8
Abbildung 4 Umsetzungsstand städtischer Maßnahmen 2019 und 2022.....	8
Abbildung 5 Umsetzungsstand RNK Eberswalde (Zuständigkeit LS).....	8
Abbildung 6 Umsetzungsstand LS-Maßnahmen 2019 und 2022	9
Abbildung 7 Umsetzungsstand Stadt und LS nach Maßnahmengruppen	9
Abbildung 8 Umsetzungsstand 2022 RNK nach Priorität mit Vergleich 2019.....	10
Abbildung 9 Umsetzungsstand 2022 nach Kosten-Nutzen-Verhältnis mit Vergleich 2019	11
Abbildung 10 Umsetzungsstand nach Streckenlänge in Kilometern	12
Abbildung 11 Beiträge vom STADTRADELN Fotowettbewerb.....	13
Abbildung 12 Impressionen von Informationskampagnen.....	14
Abbildung 13 Präventionsaktion 2021 gemeinsam mit Polizei und Ordnungsamt.....	14
Abbildung 14 Modal Split Eberswalde	19
Abbildung 15 Verkehrsmengen durch Tracking beim STADTRADELN 2022.....	20
Abbildung 16 Entwicklung am Treidelweg an der Stadtschleuse	20
Abbildung 17 Neubau Rampe an der Stadtschleuse	21
Abbildung 18 Karte der permanenten Radverkehrszählstellen	21
Abbildung 19 Radverkehrsverteilung	22
Abbildung 20 Monatsprofil der Radverkehrszählungen.....	24
Abbildung 21 Tagesprofil der Radverkehrszählungen (Summe je Tag im gesamten Jahr) ...	24
Abbildung 22 summierte Jahreszählungen je Stunde und Standort.....	25
Abbildung 23 Summierte Jahreszählungen je Stunde aller Zählstellen.....	25
Abbildung 24 Abgestellte Fahrräder am Bahnhof insgesamt	26
Abbildung 25 Auslastung des Bahnhofsumfeldes ohne Fahrradparkhaus	27
Abbildung 26 Auslastung des Fahrradparkhauses in 2023 (Ober- und Untergeschoss)	27
Abbildung 27 bestehende und weitere Standorte für Radverkehrszählstellen.....	28

1 Methodik und Aufbau Evaluierungsbericht

Der Aufbau des hier vorliegenden Evaluierungsberichtes entspricht im Wesentlichen dem Aufbau des Evaluierungsberichtes von 2019 und betrachtet den Zeitraum von November 2019 bis Dezember 2022. Es findet jeweils eine vergleichende Gegenüberstellung mit dem Evaluierungsbericht von 2019 statt.

Im ersten Abschnitt wird der Umsetzungsstand der Maßnahmen im RNK näher dargestellt. Die einzelnen Maßnahmen wurden dabei verschiedenen Kategorien zugeordnet. Dadurch können die einzelnen Maßnahmen besser miteinander verglichen werden.

Folgende Kategorien wurden gebildet:

- „umgesetzt“: Maßnahme wurde vollständig oder alternativ zur deklarierten Maßnahme im RNK realisiert. Im Rahmen der Aktualisierung des RNK, wird diese Maßnahme nicht mehr weiterverfolgt
- „teilweise umgesetzt“: Maßnahme wurde zu Teilen bereits realisiert und trägt zur Verbesserung der Radverkehrssituation bei. Die weitere Umsetzung der Maßnahme, gemäß Beschreibung im RNK, wird im Rahmen der Aktualisierung des RNK überprüft und gegebenenfalls angepasst,
- „in Planung/Prüfung“: Maßnahme befindet sich aktuell in Überprüfung (ggf. alternative Umsetzung) oder es existieren bereits konkrete Planungen zur Umsetzung der Maßnahme,
- „Umsetzung offen“: Die Maßnahme wurde noch nicht (auch nicht teilweise) umgesetzt bzw. liegen noch keine Planungen für die Umsetzung vor.
- „nicht mehr umsetzbar“: Die Maßnahme kann aufgrund von geänderten Rahmenbedingungen (bspw. gesetzlichen oder planungsrechtlichen Vorgaben) nicht mehr umgesetzt werden. Im Rahmen der Aktualisierung des RNK, wird diese Maßnahme nicht mehr weiterverfolgt werden oder Alternativen untersucht.

Durch diese Zuordnung war es erstmalig möglich eine Entwicklung bzw. die Veränderung des Umsetzungsstandes auch visuell in verschiedenen Übersichtskarten darzustellen (vgl. Anhang). Die Kartenwerke geben sehr schnell Aufschluss darüber, wo die entsprechenden Maßnahmen zu verorten sind und welche Maßnahmen noch offen sind, die letztendlich für das Erreichen des angestrebten „Zielnetz 2030“ erforderlich sind.

Im zweiten Abschnitt wird auf die Entwicklung des Radverkehrs in Eberswalde eingegangen.

2 Zusammenfassung

Das **Radnutzungskonzept (RNK)** wurde am 25.06.2015 einstimmig beschlossen. Durch den Beschluss wurde die Stadtverwaltung beauftragt, unter Berücksichtigung der im Haushalt zur Verfügung stehenden Mittel, die Inhalte und Maßnahmen umzusetzen bzw. die Umsetzung von Maßnahmen Dritter wie dem Landesbetrieb Straßenwesen (LS) zu koordinieren.

Das Konzept hat den Umsetzungs- und Zielhorizont 2030.

Mit dem hier vorliegenden Evaluierungsbericht wird der aktuelle Umsetzungsstand des Radnutzungskonzeptes dargestellt und mit dem ersten Evaluierungsbericht von 2019 verglichen.

Das RNK beinhaltet **84 Maßnahmen**. Je nach **Zuständigkeit** lassen sich davon

- 46 Maßnahmen - Gesamtlänge von 16,4 km der Stadt und
- 38 Maßnahmen - Gesamtlänge von 43,2 km dem Landesbetrieb Straßenwesen (LS) zuordnen.

Die Maßnahmen lassen sich zudem in **3 Maßnahmengruppen** einteilen. Dazu zählen

- 35 bauliche und teilweise kostenintensive Maßnahmen,
- 30 Markierungsmaßnahmen und
- 19 verkehrsbehördliche Anordnungen (Bspw. Beschilderungen)

Eine kompakte Einführung in das Radnutzungskonzept gibt der Evaluierungsbericht von 2019, der im [Ausschuss für Stadtentwicklung, Wohnen und Umwelt](#) am 03.12.2019 vorgestellt wurde.

Umsetzungsstand 2019 und 2022 im Vergleich

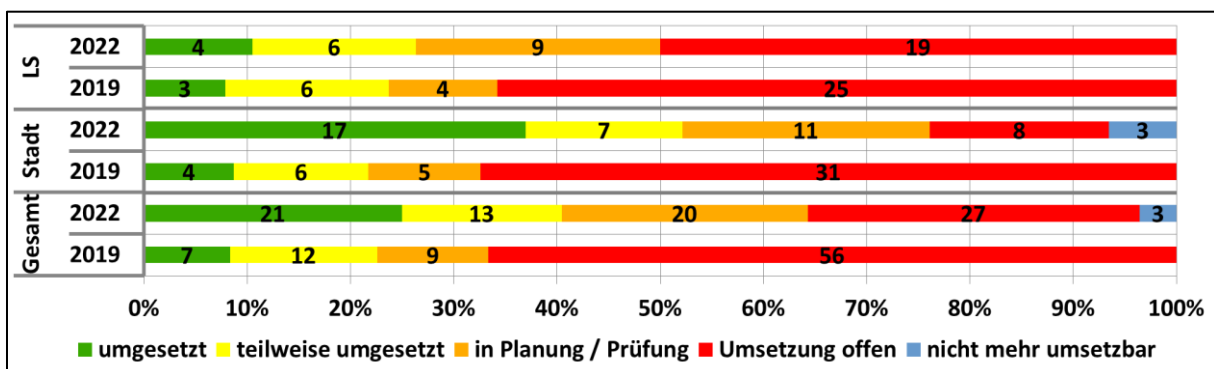


Abbildung 1 Umsetzungsstand 2019 vs. 2022 Insgesamt und getrennt nach Zuständigkeit

Insgesamt ist festzustellen, dass bis 2022 mit der Umsetzung bzw. Planung von deutlich mehr Maßnahmen begonnen wurden. Über ein Drittel der Maßnahmen sind jedoch noch nicht in der Umsetzung befindlich. Besonders auffällig zeigt sich hierbei der weiterhin geringe Umsetzungsstand der Maßnahmen in der Zuständigkeit des LS.

Es zeigt sich aber auch, dass bei verbleibenden 19 Maßnahmen in Zuständigkeit der Stadt, wobei sich bereits 11 in Planung/Prüfung befinden, die Zielerreichung bis 2030 wahrscheinlich erfüllt werden kann. Im Gegensatz dazu, ist eine Umsetzung der verbleibenden 36 Maßnahmen in Zuständigkeit des Landesbetriebes, wobei zumindest 5 sich in Planung/Prüfung befinden, bis 2030 eher als unwahrscheinlich anzunehmen.

Das RNK wurde auch im Rahmen der Erstellung des Mobilitätsplanes 2030+ näher betrachtet und gutachterlich weiterentwickelt und unter anderem die Maßnahme „Südroute“ vorge-

schlagen. Die Beauftragung der Machbarkeitsstudie zur „Südroute“ ist in der Zwischenzeit bereits erfolgt, wodurch sich weitere kleinteilige Maßnahmen ergeben werden. Zukünftige Entwicklungen wie der neue Schulstandort des Landkreises werden ebenfalls Einfluss auf die bestehende Radverkehrsinfrastruktur in Eberswalde haben.

In diesem Zusammenhang wird die Fortschreibung des RNK angestrebt, bei der bestehende, d.h. noch nicht umgesetzte, Maßnahmen weiterhin Gegenstand der Fortschreibung sein werden und mit neuen Maßnahmen aus anderen Projekten bzw. Planungsvorhaben ergänzt. Das beschlossene Zielnetz 2030 wird dahingehend ebenfalls fortgeschrieben werden.

Bei gleichbleibender Geschwindigkeit der Umsetzung der Maßnahmen würde es bis 2046 dauern, bis alle Maßnahmen des Radnutzungskonzeptes umgesetzt sind. Damit ist der Zielhorizont von 2030 verfehlt. Um bis 2030 die Umsetzung des Konzeptes zu erreichen, müssten in den verbleibenden 7 Jahren pro Jahr 9 Maßnahmen umgesetzt werden. Getrennt nach Zuständigkeit müsste die Stadt Eberswalde pro Jahr weitere 3,7 Maßnahmen umsetzen und der Landesbetrieb Straßenwesen 4,9. Die weitere Umsetzungsgeschwindigkeit wird aber auch maßgeblich von der jeweiligen Haushalts- und Personalsituation, den Bau- und Planungskosten sowie möglichen Änderungen der Rechtslage beeinflusst werden.

3 Evaluierungsbericht

In diesem Kapitel werden einerseits der der Umsetzungsstand des Konzeptes als auch die Wirkung der Maßnahmen näher betrachtet bzw. evaluiert. Die Wirkung der Maßnahmen wird in Kapitel 4 beschrieben.

3.1 Gesamtumsetzungsstand

Von den insgesamt 84 Maßnahmen sind 21 vollständig oder alternativ umgesetzt sowie 13 Maßnahmen gelten zum Zeitpunkt der Evaluierung als teilweise umgesetzt. Weitere 20 Maßnahmen befinden sich in der Planung bzw. Prüfung. Für 27 Maßnahmen ist die Umsetzung offen und 3 Maßnahmen mussten als nicht mehr umsetzbar deklariert werden.

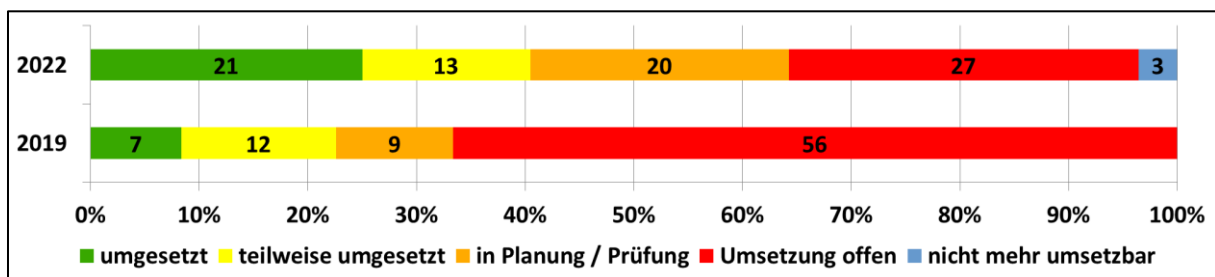


Abbildung 2 Umsetzungsstand RNK Eberswalde (gesamt)

Neben der graphischen Gegenüberstellung¹ ist eine kartographische Darstellung der Gesamtumsetzung des RNK sowie getrennt nach Stadt Eberswalde und Landesbetrieb Straßenwesen dem Anhang beigelegt.

3.2 Umsetzungsstand in Zuständigkeit Stadt Eberswalde

Bei der Umsetzung des RNK ist die Stadt Eberswalde für 46 Maßnahmen zuständig. Davon sind bis Ende 2022 insgesamt 17 Maßnahmen als umgesetzt und 7 Maßnahmen als teilweise umgesetzt anzusehen. Weitere 11 Maßnahmen befinden sich in der Planung bzw. Prüfung und für 8 Maßnahmen ist die Umsetzung offen.

Bei 3 Maßnahmen hat sich nach eingehender Prüfung ergeben, dass diese nicht mehr umsetzbar sind. Die Maßnahme G13 in der Angemünder Straße wird aufgrund der geringen Bedeutung für die Allgemeinheit und der Vermeidung einer zusätzlichen Versiegelung nicht weiter verfolgt. Die Maßnahme G37 in der Lessingstraße ist aufgrund geänderter Rechtsvorschriften nicht mehr wie geplant umsetzbar. Für die Maßnahme L06 im Bereich des nördlichen Weges am Oder-Havel-Kanal und der Lichterfelder Brücke wurde festgestellt, dass diese nicht im Stadtgebiet liegt und die Stadt deshalb dafür nicht zuständig ist.

¹ Im Evaluierungsbericht von 2019 wurden bereits 8 Maßnahmen als umgesetzt eingestuft. Im Nachgang konnte dies bei einer Maßnahme doch nicht bestätigt werden. Daher entsteht hier eine leichte Unstimmigkeit zum Bericht von 2019. Dieser Bericht korrigiert diesen Fehler. Dieser Sachverhalt spiegelt sich auch im folgenden Unterkapitel zum Zuständigkeitsbereich der Stadt wider.

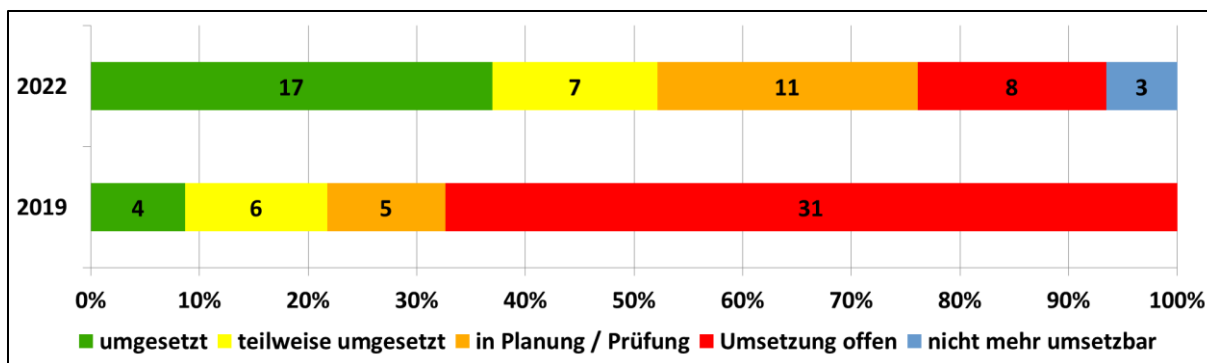


Abbildung 3 Umsetzungsstand RNK Eberswalde (Zuständigkeit Stadt)

Damit ist festzuhalten, dass in Zuständigkeit der Stadt Eberswalde im Vergleich zu 2019 deutliche mehr Maßnahmen umgesetzt oder teilweise umgesetzt wurden bzw. aktuell in Planung oder Prüfung sind. In Abbildung 4 ist der Umsetzungsstand bezogen auf die einzelnen Maßnahmen und der Vergleich der Jahre 2019 und 2022 für die Zuständigkeit der Stadt zu sehen.

Stadt	G01	G02	G03	G04	G05	G06	G07	G08	G09	G10	G11	G12	G13	G14	G15	G16	G17	G18	G19	G20	G21	G22	G23	G24	G25	G26	G27	G28	G29	G30	G31	G32	G33	G34	G35	G36	G37	G38	G39	G40	G41	G42	G43	G44	G45	L06							
2019	red	red	red	yellow	green	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red			
2022	green	green	orange	yellow	green	green	green	red	red	red	red	red	blue	red	yellow	orange	green	green	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red

Abbildung 4 Umsetzungsstand städtischer Maßnahmen 2019 und 2022

3.3 Umsetzungsstand in Zuständigkeit Landesbetrieb Straßenwesen

Bei der Umsetzung des RNK ist der LS für 38 Maßnahmen zuständig. Davon waren bis Ende 2022 insgesamt 4 Maßnahmen umgesetzt und weitere 6 Maßnahmen teilweise umgesetzt. Aktuell befinden sich 9 Maßnahmen in der Planung bzw. Prüfung und für die verbleibenden 19 Maßnahmen ist die Umsetzung noch offen.

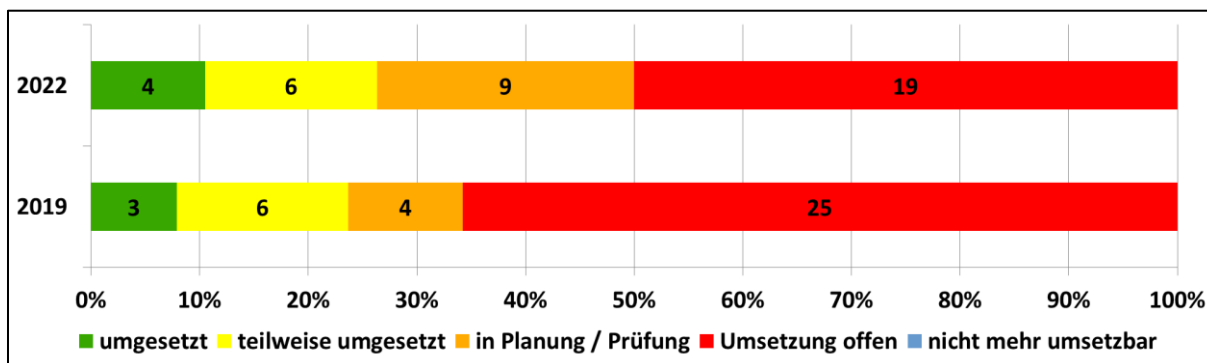


Abbildung 5 Umsetzungsstand RNK Eberswalde (Zuständigkeit LS)

Es zeigt sich (auch wenn nur geringfügig), dass es auch beim Landesbetrieb Straßenwesen sich der Umsetzungsstand geändert hat. Einige Maßnahmen der Kategorie noch „offene Maßnahmen“ in die Kategorie „Phase der Planung / Prüfung“ übergegangen sind. In der nachfolgenden Abbildung 6, ist der Umsetzungsstand bezogen auf die einzelnen Maßnahmen und der Vergleich der Jahre 2019 und 2022 für die Zuständigkeit des Landesbetrieb Straßenwesens zu sehen.

LS	B01	B02	B03	B04	B05	B06	B07	B08	B09	B10	B11	B12	B13	B14	B15	B16	B17	L01	L02	L03	L04	L05	L07	L09	L10	L11	L12	L13	L14	L15	L16	L17	L18	L19	L20	L21	L22	L23													
2019	red	red	orange	yellow	red	red	yellow	green	green	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red		
2022	red	red	green	yellow	red	red	yellow	green	green	red	red	red	red	red	red	red	red	red	orange	yellow	yellow	orange	red	orange	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red	red

Abbildung 6 Umsetzungsstand LS-Maßnahmen 2019 und 2022

3.4 Umsetzungsstand nach Maßnahmengruppen

In Abbildung 7 ist der Umsetzungsstand nach Maßnahmengruppen und Zuständigkeit dargestellt. Erfreulich ist festzustellen, dass es in allen drei Maßnahmengruppen Fortschritte gibt. Es ist aber auch deutlich sichtbar, dass es bei den baulichen Maßnahmen sowie die Markierungsmaßnahmen, im Zuständigkeitsbereich des LS, hinsichtlich der Umsetzung noch kräftigen Nachholbedarf gibt.

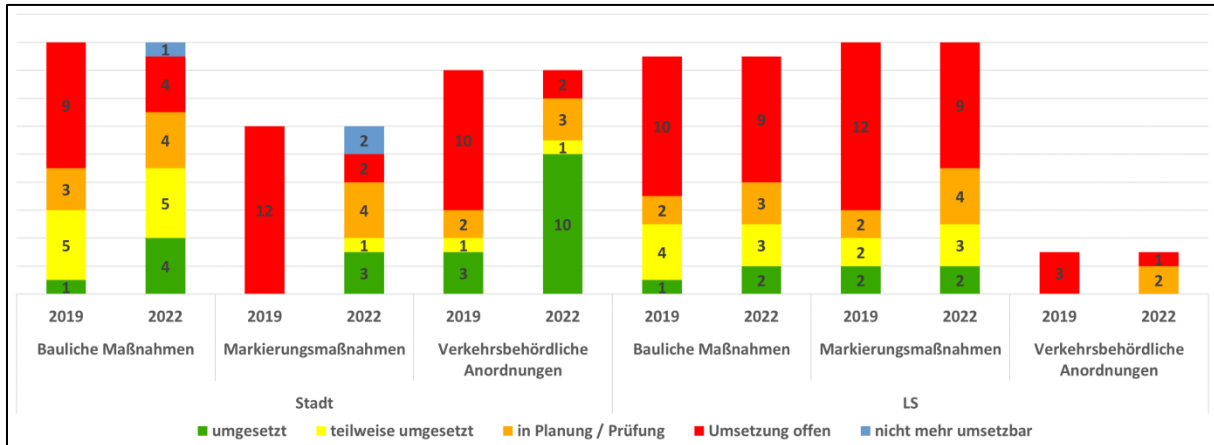


Abbildung 7 Umsetzungsstand Stadt und LS nach Maßnahmengruppen

Schlussfolgerungen

Die übrigen Markierungsmaßnahmen und verkehrsrechtlichen Anordnungen sollten nach Möglichkeit zeitnah in die Umsetzung gehen.

3.5 Umsetzungsstand nach Priorität

Der Umsetzungsstand nach Prioritätensetzung und Zuständigkeit ist in der nachfolgenden Abbildung 8 zu entnehmen. Generell ist festzustellen, dass die 4 Maßnahmen mit sehr hoher Priorität noch nicht komplett umgesetzt wurden bzw. für eine Maßnahme die Umsetzung noch offen ist. Alle Maßnahmen mit sehr hoher Priorität befinden sich in Zuständigkeit des LS.

Gemäß RNK sind die Maßnahmen mit „keiner Priorität“ Maßnahmen mit geschätzten Kosten je Maßnahme von unter 5.000 €². Im Konzept wird weiter davon ausgegangen, „dass kostengünstige und mit allen Beteiligten abgestimmte Maßnahmen kurzfristig umgesetzt werden sollen.“

² Kostenschätzung auf Basis der geltenden Preise von 2015

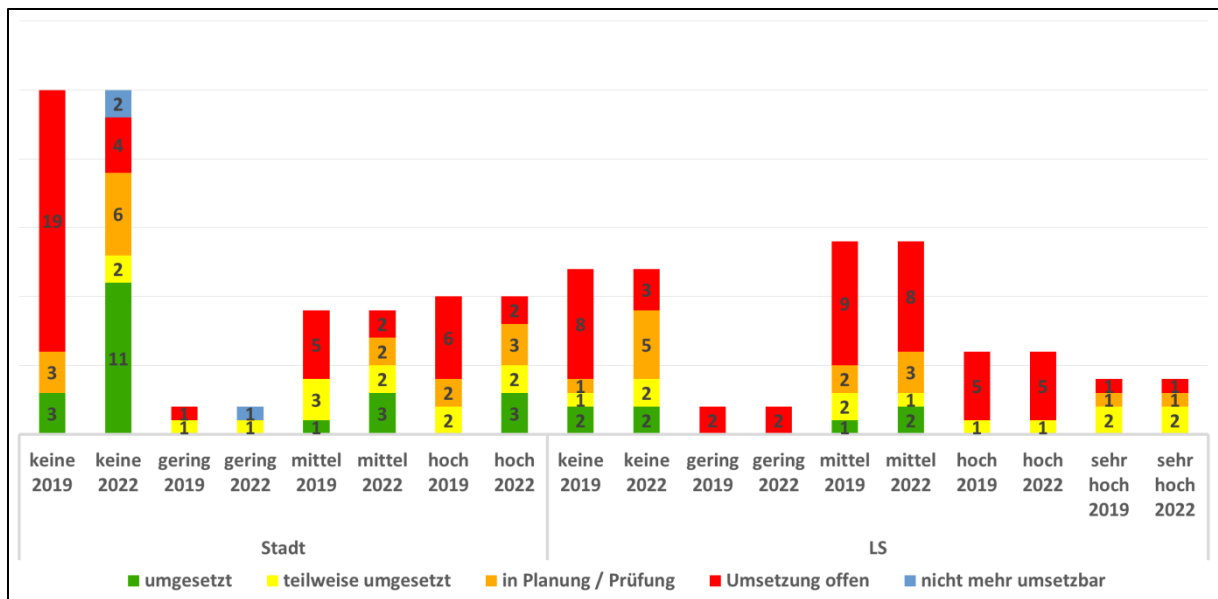


Abbildung 8 Umsetzungsstand 2022 RNK nach Priorität mit Vergleich 2019

Schlussfolgerungen

Die bis 2022 in Summe 22 noch nicht umgesetzten Maßnahmen, d.h. Maßnahmen der Kategorie „Umsetzung offen“ (7) und „in Planung bzw. Prüfung“ (11) befindlichen oder teilweise umgesetzten Maßnahmen mit keiner Priorität, sind auf Basis des RNK mit einem geringen Finanzaufwand zu realisieren. Davon obliegen 12 Maßnahmen bei der Stadt und 10 Maßnahmen beim LS.

Außerdem sollte die Umsetzung der 4 Maßnahmen mit sehr hoher Priorität weiter vorangetrieben werden. Hierfür ist jedoch der LS zuständig und die Stadt kann sich nur für die Umsetzung der Maßnahmen stark machen.

3.6 Umsetzungsstand nach Kosten-Nutzen-Verhältnis

Der Umsetzungsstand nach Kosten-Nutzen-Verhältnis und Zuständigkeit ist der nachfolgenden Abbildung 9 zu entnehmen.

Gemäß RNK sind die Maßnahmen mit „kein KNV“ Maßnahmen mit geschätzten Kosten je Maßnahme von bis zu 5.000 €. Im Konzept wird weiter davon ausgegangen, „dass kostengünstige und mit allen Beteiligten abgestimmte Maßnahmen kurzfristig umgesetzt werden sollen.“

Weiterhin sind die 7 Maßnahmen mit sehr gutem KNV noch nicht umgesetzt. Davon befinden sich 3 Maßnahmen in Zuständigkeit der Stadt und 4 des LS.

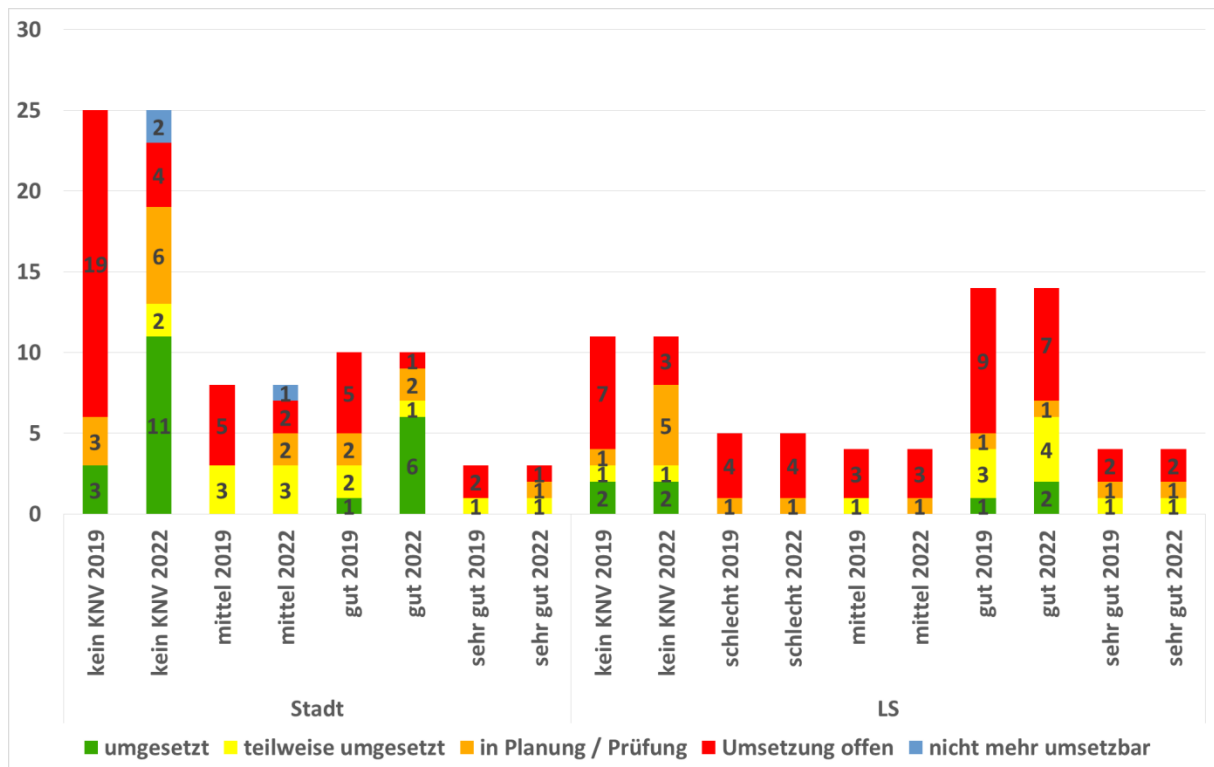


Abbildung 9 Umsetzungsstand 2022 nach Kosten-Nutzen-Verhältnis mit Vergleich 2019

Schlussfolgerungen

Die bis 2022 in Summe 28 noch nicht umgesetzten bzw. in Planung bzw. Prüfung befindlichen oder teilweise umgesetzten Maßnahmen mit keinem oder sehr guten KNV sollten zeitnah umgesetzt werden. Davon liegen 15 Maßnahmen bei der Stadt und 13 Maßnahmen beim LS.

3.7 Umsetzungsstand nach Streckenlänge

Der Umsetzungsstand gemessen an der Streckenlänge ist in der nachfolgenden Abbildung 10 dargestellt. In Summe wurden, im Vergleich zu 2019, Maßnahmen mit einer Streckenlänge von rund 4 Kilometern umgesetzt und an 2 Kilometern wurden die Maßnahmen teilweise umgesetzt. Einen großen Zuwachs von rund 8 Kilometern gibt es bei den Maßnahmen, die sich aktuell in Planung und Prüfung befinden. Maßnahmen mit einer Streckenlänge von rund 1,2 Kilometern sind nicht mehr umsetzbar. Aber im Summe sind immer noch Maßnahmen mit einer Streckenlänge von rund 30 Kilometern nicht begonnen wurden.

Bei der Betrachtung der städtischen Maßnahmen (Gesamtlänge 16,4 km) sind im Vergleich zu 2019 Maßnahmen mit einer Streckenlänge von rund 4 Kilometern umgesetzt wurden. Die 4 in 2019 umgesetzten Maßnahmen waren nur punktuell wirksame Maßnahmen und damit ohne eine Kilometerangabe dargestellt.

Bei der Betrachtung der LS-Maßnahmen (Gesamtlänge 55 km) sind im Vergleich zu 2019 hauptsächlich Maßnahmen teilweise umgesetzt oder zumindest die Planung und Prüfung eingeleitet worden.

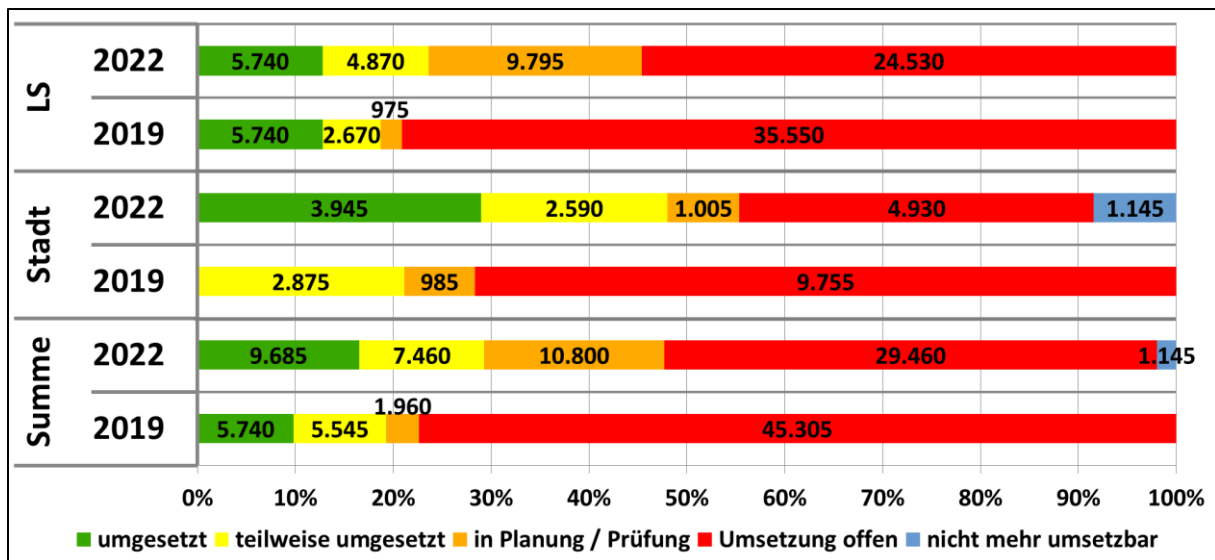


Abbildung 10 Umsetzungsstand nach Streckenlänge in Kilometern

Schlussfolgerungen

Die Fahrradfreundlichkeit einer Stadt kann nur durch ein lückenloses Radwegenetz für unterschiedlich versierte Radfahrende geschaffen werden. Bis 2022 waren Maßnahmen mit rund 10 Kilometern umgesetzt und rund 7 Kilometer teilweise umgesetzt. Das entspricht zusammen einem Anteil von 30 %.

Nach Prüfung der Umsetzbarkeit sind 2 % der Maßnahmen als nicht mehr umsetzbar eingestuft. Weitere 18 % sind aktuell in Planung bzw. Prüfung und die Umsetzung an 50 % der Strecken ist offen. Damit weist das Radwegenetz noch deutliche Lücken auf.

Eine kartographische Darstellung der Maßnahmenumsetzung ist der Anlage beigefügt. Die Karten stellen den Gesamtumsetzungsstand, den Umsetzungsstand getrennt nach Stadt und LS und den vergleichenden Umsetzungsstand von 2019 und 2022 dar.

3.8 Weitere Handlungsbereiche

3.8.1 Kommunikationsmaßnahmen

Im Betrachtungszeitraum wurden verschiedene Maßnahmen zur Kommunikation des Eberswalder Engagement für den Radverkehr ergriffen.

Anlassbezogen wurden durch **Pressemitteilungen**, durch **Informationen** im Ausschuss für Stadtentwicklung, Wohnen und Umwelt oder durch Veröffentlichungen im Stadtentwicklungsmagazin „**report e**“ berichtet. Auch im Internet unter www.eberswalde.de wird auf der Startseite zu aktuellen Themen informiert. In der Rubrik „Stadtentwicklung“ sind weitere Informationen zu finden.

Seit 2016 nimmt Eberswalde am mittlerweile internationalen Wettbewerb **STADTRADELN** teil. Damit wird das Ziel verfolgt, Bürger*Innen zum Radfahren zu motivieren und miteinander in den dreiwöchigen Wettstreit zu treten. Die Stadt Eberswalde nimmt dabei mit dem Gesamtergebnis aller hier Teilnehmenden auch an der deutschlandweiten Auswertung teil.

Seit 2017 wird das STADTRADELN von einem bunten Radkulturprogramm begleitet. Hierzu zählen unter anderem:

- Radreisevorträge,

- geführte Radtouren,
- Aktionen zur Verkehrssicherheit,
- Thementische zu Fahrradliteratur in der Stadtbibliothek



Abbildung 11 Beiträge vom STADTRADELN Fotowettbewerb

Urheber v. links n. rechts: Silke Schwarz, Jessy RH, Charlotte Walter, Rick Zydeck, Cornelius Oertel

Dabei wurde STADTRADELN von zahlreichen Partnern unterstützt. Hierzu zählen:

- Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Brandenburg
- Allgemeiner Deutscher Fahrradclub Brandenburg – Regionalgruppe Eberswalde
- Bürgerbildungszentrum Amadeu Antonio
- Deutsches Rotes Kreuz – Ortsverband Eberswalde
- Kreisverkehrswacht Barnim
- Stadtbibliothek Eberswalde
- Globus Naturkost
- Auftragsrad
- ALNUS e.V.

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Teilnehmer *Innen³	215 (0,5 %)	375 (0,9 %)	487 (1,1 %)	398 (1,0 %)	308 (0,7 %)	728 (1,7 %)	1.059 (2,5 %)
Stadtverordnete	3	5	3	6	1	7	4
Teams	17	30	37	42	30	49	66
Kilometer	32.155	56.472	78.587	79.662	65.245	167.176	202.751
Vermiedenes CO₂ [kg]	4.566	8.019	11.159	11.312	9.591	24.575	31.225
Bundesplatzie- rung	311 / 496	306 / 620	339 / 886	318 / 1.126	531 / 1.482	307 / 2.172	274 / 2.557

Tabelle 1 Ergebnisse des STADTRADELN

Neben den Infrastrukturmaßnahmen sollen auch **Informationskampagnen** zu mehr Verkehrssicherheit beitragen. In diesem Zusammenhang wurden zahlreiche Plakatierungen vorgenommen, die allgemein auf ein besseres und rücksichtsvolleres Miteinander abzielen oder auf besondere Gefahrenquellen bzw. Fehlverhalten unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer:innen hinweisen. Außerdem hat die Stadt Eberswalde 2020 an den landesweiten Tagen der Sichtbarkeit teilgenommen und dafür geworben, sich in der dunkleren Jahreszeit besser sichtbar zu kleiden. Die folgenden Abbildungen zeigen die bei den Kampagnen verwendeten Motive.

³ Die Prozentangaben beziehen sich auf den Anteil an der Gesamtbevölkerung in der Stadt.



2020 Tage der Sichtbarkeit



2021 Plakatkampagne Geisterradler



2021 Plakatkampagne Rücksichtnahm



2021 Plakatkampagne Überholabstand einhalten



2021 Plakatkampagne Schulterblick beachten



2022 Plakatkampagne „Besser miteinander“

Abbildung 12 Impressionen von Informationskampagnen

Gemeinsam mit der Polizei und Ordnungsamt fand ein Aktionstag zum Thema Geisterradler statt. Dort wurde an der Bahnhofsbrücke kontrolliert, ob die Radwege in korrekter Richtung benutzt wurden und die Fahrräder auf Verkehrstauglichkeit überprüft. Dies war eine Gelegenheit, sanktionsfrei auf das richtige Verhalten hinzuweisen und gleichzeitig konnte für das STADTRADELN geworben werden. Parallel fanden auch Geschwindigkeitskontrollen für den Kraftverkehr statt.



Abbildung 13 Präventionsaktion 2021 gemeinsam mit Polizei und Ordnungsamt

3.8.2 Fahrradabstellanlagen

Radabstellanlagen sind ein wichtiger Teil der Radinfrastruktur. Alle Ziele von Radfahrenden sollten Radabstellplätze in ausreichender Stückzahl und Qualität aufweisen.

Eberswalde ist eine Stadt mit hohem Pendleraufkommen sowohl bei den Ein- und Auspendlern. Um die An- und Abreise am Bahnhof möglichst umweltfreundlich zu gestalten, wurde dort ein **Fahrradparkhaus** errichtet. In der ersten Ausbaustufe haben darin ca. 600 Fahrräder Platz. Dabei wurden verschiedene Fahrradtypen berücksichtigt. So können E-Bikes geladen, Lastenräder abgestellt oder besonders wertvolle Räder in Fahrradboxen sicher verstaut werden. Um auch bei der Errichtung des Fahrradparkhauses ökologischen Anforderungen gerecht zu werden, wurde das Gebäude soweit wie möglich in Holzbauweise errichtet. Das Dach erhielt eine Insektenfreundliche Begrünung und eine Photovoltaikanlage zur Gewinnung von Strom aus erneuerbaren Energien zur Eigennutzung.

Weitere 57 Radabstellanlagen wurden punktuell im Stadtgebiet errichtet.

- 5 in der Fr.-Ebert-Straße - Bäcker Wiese
- 5 Michaelisstraße
- 2 Eisenbahnstraße - Ecke vor Thinkfarm
- 9 Karl-Marx-Platz - hinter Fahrradmüller (auch für Lastenräder)
- 4 Steinfurter Straße (Westend) vor Nr. 2 - 4
- 9 Tornower Straße vor Kita
- 10 Spielplatz Am Tempelberg
- 13 im Bereich Potsdamer Platz

Außerdem regelt die Brandenburgische Bauordnung Aspekte des ruhenden Radverkehrs, welche folgend aufgelistet sind.

- BbgBO § 48 (2): In Wohngebäuden der Gebäudeklassen 3 bis 5 sind leicht erreichbare und gut zugängliche Abstellräume für Rollstühle, Kinderwagen und Fahrräder sowie für jede Wohnung ein ausreichend großer Abstellraum herzustellen.
- BbgBO § 87 (5): Die Gemeinde kann örtliche Bauvorschriften über notwendige Abstellplätze für Fahrräder erlassen.

3.8.3 Öffentliche Fahrradverleihsysteme

Im RNK wird der Stadt empfohlen, den Aufbau eines öffentlichen Fahrradverleihsystems zu prüfen. Eine Umsetzung in Eigenverantwortung der Stadt Eberswalde wurde aus Kapazitätsgründen als zu aufwändig angesehen. Vielmehr sollte auf bereits bestehende Leihsysteme aus der Privatwirtschaft zurückgegriffen werden.

Die Stadtverwaltung hat Gespräche mit einem bereits am Markt etablierten Anbieter von öffentlichen Fahrradverleihsystemen geführt und auch weitere Akteure aus dem Stadtgebiet hinzugezogen, um sich an dem Verleihsystem finanziell und auch durch Nutzung zu beteiligen. Somit wäre eine gewisse Grundnutzung vorhanden gewesen und der Betrieb wirtschaftlich darstellbar. Bisher hat sich für Eberswalde aber keine Konstellation für die Umsetzung eines öffentlichen Fahrradverleihsystems ergeben. Auch Etablierung eines Fahrradverleihsystems in Kooperation mit den Kreiswerken wurde geprüft und hat keine Aussicht auf zeit-

nahe Realisierung. Von einer alleinigen Umsetzung durch die Stadt Eberswalde wird derzeit aufgrund der hohen Kosten abgesehen.

3.9 ADFC Fahrrad-Klima-Test

Der Fahrradklimatest ist eine seit 1988 entwickelte und seit 1998 durch den Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) in Abständen von zwei Jahren durchgeführte große, nicht repräsentative Umfrage mit dem Ziel, das „Fahrradklima“, also die Fahrradfreundlichkeit von deutschen Städten und Gemeinden zu messen und Veränderungen im Zeitverlauf festzustellen. Die Bewertung spiegelt die rein subjektive Wahrnehmung der befragten wieder und erfolgt anhand des Schulnotensystems: 1 bis 6 (1= sehr gut und 6 = schlecht).

Um als Stadt in die Auswertung zu kommen, muss eine Mindestanzahl Teilnehmender an der Befragung erreicht werden. Seit 2012 fand für Eberswalde eine Auswertung in der Stadtgrößenklasse zwischen 20.000 und 50.000 Einwohnern statt. Tendenziell stieg die Zahl der Teilnehmenden an.

Jahr	2012	2014	2016	2018	2020	2022
Ergebnis	3,8	3,5	3,8	3,8	3,8	4,1
Anzahl Teilnehmende	164	119	140	238	188	262

Tabelle 2 Gesamtergebnisse des ADFC-Fahrrad-Klima-Tests seit 2012

Das Ergebnis für Eberswalde rangiert seit 2012 im mittleren Bereich (Bundesdurchschnitt). Im Vergleich zu den Vorjahren gab es 2022 jedoch eine negativere Bewertung als bisher. Was genau die Ursache für das schlechtere Abschneiden trotz fortschreitender Umsetzung des Radnutzungskonzeptes ist, ist nicht bekannt. Vermutet werden kann jedoch, dass

- die Teilnehmenden insgesamt kritischer geworden sind und die bisher ergriffenen Maßnahmen an den Vorstellungen der Teilnehmenden vorbeigehen,
- die Anforderungen an die Infrastruktur gestiegen sind oder
- die Radfahrenden die Veränderungen nicht als solche wahrnehmen.

Positive Rückmeldungen aus der Befragung im Vergleich mit anderen Städten sind,

- die Abstellanlagen
- die Ampelschaltungen für Radfahrende
- die gute Erreichbarkeit des Zentrums,

Negative Rückmeldungen aus der Befragung sind,

- die Fahrraddiebstahlsquote
- die Fahrradmitnahme im Öffentliche Personenverkehr
- die Wegweisung für Radfahrende

Eine weiterführende Auswertung der Ergebnisse des ADFC-Fahrrad-Klima-Tests ist im Anhang in Kapitel 5.2 oder unter <https://fahrradklima-test.adfc.de/ergebnisse> zu finden.

3.10 Bürgerbeteiligung

Allgemein werden für die Umsetzung anstehende Maßnahmen im Planungsstadium dem zuständigen Ausschuss oder auch der Stadtverordnetenversammlung vorgelegt. Da dies in der Regel im öffentlichen Teil geschieht und die Tagesordnungen im Amtsblatt angekündigt werden, hat jede*r Bürger*in die Gelegenheit, sich dort zu Informieren und im Ausschuss

bzw. der Stadtverordnetenversammlung Stellung zu beziehen. Die Unterlagen des öffentlichen Teils sind zudem Online im Bürgerinformationssystem⁴ hinterlegt.

Indirekt haben sich Bürger:innen im Rahmen verschiedener Beteiligungen auch zum Thema Radverkehr geäußert. Hier ist allen voran der Mobilitätsplan 2030+ zu nennen. Weitere Beteiligungen, bei denen unter anderem Radverkehr thematisiert wurde sind

- im Rahmen des Projektes „Eberswalde 2035 Meine Stadt der Zukunft“ beim der Bürgerrat und zur Entwicklung des Bahnhofsumfeldes
- das Konzept zur Anpassung an den Klimawandel oder

3.11 Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Brandenburg

In einigen Bundesländern existieren sogenannte Arbeitsgemeinschaften Fahrradfreundliche Kommunen (AGFK), in denen Kommunen Mitglieder sind und für bessere Radverkehrsbedingungen eintreten. 1993 gründete sich die erste Arbeitsgemeinschaft in Nordrhein-Westfalen und im Laufe der Zeit kamen weitere Bundesländer hinzu. 2015 wurde die AGFK Brandenburg⁵ ins Leben gerufen und Eberswalde ist als eines von 13 Gründungsmitgliedern von Anfang an dabei. Aktuell hat die AGFK Brandenburg 33 Mitglieder und repräsentiert 1,75 Mio. Menschen in 200 Gemeinden und Städten. Das sind ca. 70 % aller Einwohner des Landes.



Das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg hat die Rolle der Schirmherrschaft für die AGFK BB. Neben finanzieller Unterstützung (Übernahme der Teilnahmegebühren der Mitglieder für das Stadtradeln und diverse Fortbildungsangebote) gibt es durch die Radverkehrsbeauftragte des Landes, einen direkten Informationsfluss zum Ministerium und unmittelbare Unterstützung in einzelnen Arbeitsgruppen.

Neben den turnusmäßig stattfindenden Arbeitstreffen (monatlich), Beiratssitzungen sowie Mitgliederversammlungen (zweimal jährlich) gibt es aktuell drei interne Arbeitsgruppen.

- AG Radverkehrspolitik
- AG Marketing/Kampagnen
- AG Radverkehrsplanung

Die AGFK bildet inhaltlich ein breites Spektrum von Themenbereichen innerhalb der Radverkehrsförderung ab. Im Folgenden sind die einzelnen Themenbereiche der AGFK Brandenburg aufgeführt.

- Finanzierung Radverkehrsanlagen – u.a. Förderrichtlinien
- Bautechnische Ausgestaltung von Radverkehrsanlagen
- Verkehrssicherheit von Radverkehrsanlagen
- Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit
- Qualitätsmanagement Alltags- und touristische Radverkehrsanlagen

Einerseits engagiert sich die Stadt Eberswalde über die Mitgliederversammlung, Beiratssitzungen und wirkt auch in Arbeitstreffen selbst in AGFK mit. Andererseits profitiert die Stadt von der Arbeit der AGFK, zum Beispiel von der Öffentlichkeitsarbeit, von Kampagnen der AGFK (vgl. Abbildung 12, Seite 14), als auch von der inhaltlichen Arbeit und Vernetzungsarbeit.

⁴ <https://sessionnet.eberswalde.de/sessionnet/bi/info.php>

⁵ <http://www.agfk-brandenburg.de/>

Die AGFK wirkt auch als Interessenvertreterin für die Kommunen auf Bundes- und Landesebene auf die Verbesserung von Radverkehrsbedingungen hin. So wurde am 06.06.2019 ein gemeinsam erarbeiteter Forderungskatalog an das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg übergeben. Inhalt war unter anderem eine „Schnellere Umsetzung des Radwegebedarfsplans an Bundes- und Landesstraßen und Bereitstellung der dazu erforderlichen Finanzmittel“. Mit Blick auf die Verteilung von Maßnahmen zwischen Stadt und LS ist erkennbar, wie wichtig eine solche Interessenvertretung ist. (vgl. Kapitel 3.1)

3.12 Bewertung und Schlussfolgerung

Die Evaluierung 2019 zeigte einen zögerlichen Auftakt in die Umsetzung des Radnutzungskonzeptes sowohl bei der Stadt Eberswalde als auch beim Landesbetrieb Straßenwesen.

Der hier vorliegende Evaluierungsbericht mit dem Betrachtungszeitraum 11.2019 bis 12.2022 zeigt, dass die Umsetzung intensiviert fortgesetzt wurde.

Seitens der Stadt Eberswalde sind zu den 4 Maßnahmen aus 2019 weitere 13 Maßnahmen umgesetzt worden. Mit Ende 2022 waren 7 Maßnahmen teilweise umgesetzt und weitere 11 in Planung und Prüfung. Für 8 Maßnahmen ist die Umsetzung offen. Dies stellt eine deutliche Veränderung dar.

Seitens des LS ist zu den drei Maßnahmen in 2019 lediglich eine weitere Maßnahme umgesetzt worden. Zu den 4 in Planung und Prüfung befindlichen Maßnahmen sind 5 weitere Maßnahmen hinzugekommen. Dies stellt nahezu eine Stagnation dar.

Bei gleichbleibender Geschwindigkeit der Umsetzung der Maßnahmen würde es weitere 23 Jahre dauern, bis die gesamten Maßnahmen des Radnutzungskonzeptes umgesetzt sind. Damit ist der Zielhorizont von 2030 verfehlt. Um bis 2030 die Umsetzung des Konzeptes zu erreichen, müssten in den verbleibenden 7 Jahren pro Jahr 9 Maßnahmen umgesetzt werden. Getrennt nach Zuständigkeit müsste die Stadt Eberswalde pro Jahr weitere 4 Maßnahmen umsetzen und der Landesbetrieb Straßenwesen 5.

4 Entwicklung des Radverkehrs in Eberswalde

Die Auswirkungen durch die Umsetzung von Maßnahmen des RNK sind qualitativer und quantitativer Natur.

Qualitative Veränderungen sind nicht objektiv messbar und das betrifft bspw. das Sicherheitsempfinden von Radfahrenden. Beim Sicherheitsempfinden gibt es die objektive und subjektive Sicherheit. Objektiv bedeutet, dass die durch Maßnahme eingetretene Veränderung den Anforderungen der Regelwerke und rechtlichen Vorgaben entspricht. Subjektiv bedeutet, wie sicher wird die Veränderung durch die Nutzer persönlich wahrgenommen. Veränderungen können somit objektiv als sicher gelten, werden aber gegebenenfalls als unsicher wahrgenommen. Genauso kann man sich subjektiv sicher fühlen, objektiv betrachtet, ist die Situation aber unsicher.

Die quantitativen Auswirkungen, sprich: wie verändern sich die Nutzungszahlen, sind leichter messbar. Aufschluss über die Nutzung geben unterschiedliche Indikatoren. Dazu zählen:

- Modal Split – Verteilung des Verkehrsauskommens auf verschiedene Verkehrsträger oder Verkehrsmittel (Modi)
- Verkehrsmengenkarten, wie viele Räder fahren auf welcher Strecke im Netz
- temporäre Verkehrszählungen manuell oder maschinell
- permanente Verkehrszählung durch fest verbaute Technik (Dauerzählstellen)

4.1 Mobilität in Städten – SrV

Im Jahr 2018 nahm Eberswalde an der Studie „Mobilität in Städten – SrV 2018“ teil. Bestandteil war eine repräsentative Befragung der Bürger*Innen zu ihrem Verkehrsverhalten, woraus sich der erste repräsentative Modal Split für das Jahr 2018 ergibt und 2018 nun das Bezugsjahr für die Messung der Verkehrsentwicklung in Eberswalde gilt. Fortan ist eine regelmäßige Teilnahme aller 5 Jahre an der Studie „Mobilität in Städten – SrV“ angestrebt.

In 2018 lag gemäß Abbildung 14 der Radverkehrsanteil bei ausschließlicher Betrachtung des innerstädtischen Verkehrs bei 15 % und bei Betrachtung aller Wege bei 13 %. Bezogen auf die Verkehrsleistung, also der Kilometer pro Person und Tag, stellt der Radverkehrsanteil 5 % dar.

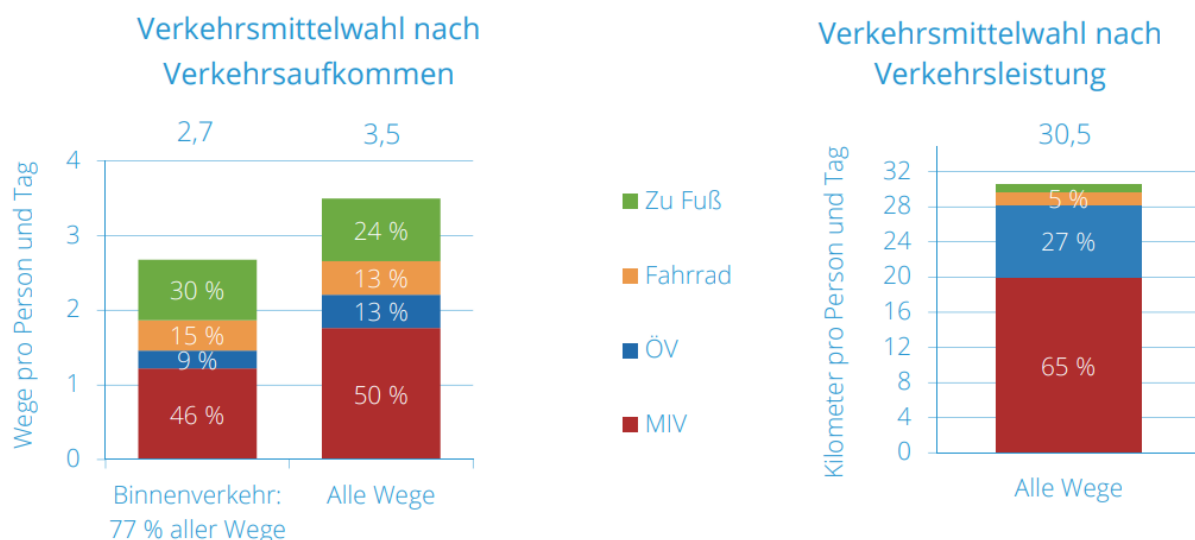


Abbildung 14 Modal Split Eberswalde

4.2 Radverkehrsdaten durch Stadtradeln

Im Rahmen des STADTRADELN werden bei Nutzung der App anonyme Verkehrsdaten erhoben und den Kommunen zur Verfügung gestellt. In Tabelle 3 zeigt ist dargestellt, wie sich die Nutzung der App und damit auch die Datengrundlage entwickelt hat.

Tabelle 3 Entwicklung der Nutzung der STADTRADELN-App

	2018	2019	2020	2021	2022
Anzahl Fahrten	537	1.156	904	-	5.260
Aufgezeichnete Strecke	2.829	5.421	6.028	-	27.928
Personen	34	86	84	-	339

In Abbildung 15 ist beispielhaft eine kartographische Aufbereitung der per App erhobenen Daten für Eberswalde und Finow zu sehen. Je heller eine Verbindung dargestellt ist, desto mehr ist sie frequentiert. Besonders der Treidelweg wurde während des STADTRADELN genutzt.

In Abbildung 16 wiederum ist auf die Stadtschleuse am Finowkanal fokussiert und die Entwicklung seit 2018 dargestellt. Der Umbau des südlichen Weges, welcher ehemals durch eine Treppe für Radfahrende unattraktiv war, ist nun ein hoch frequentierter Abschnitt.

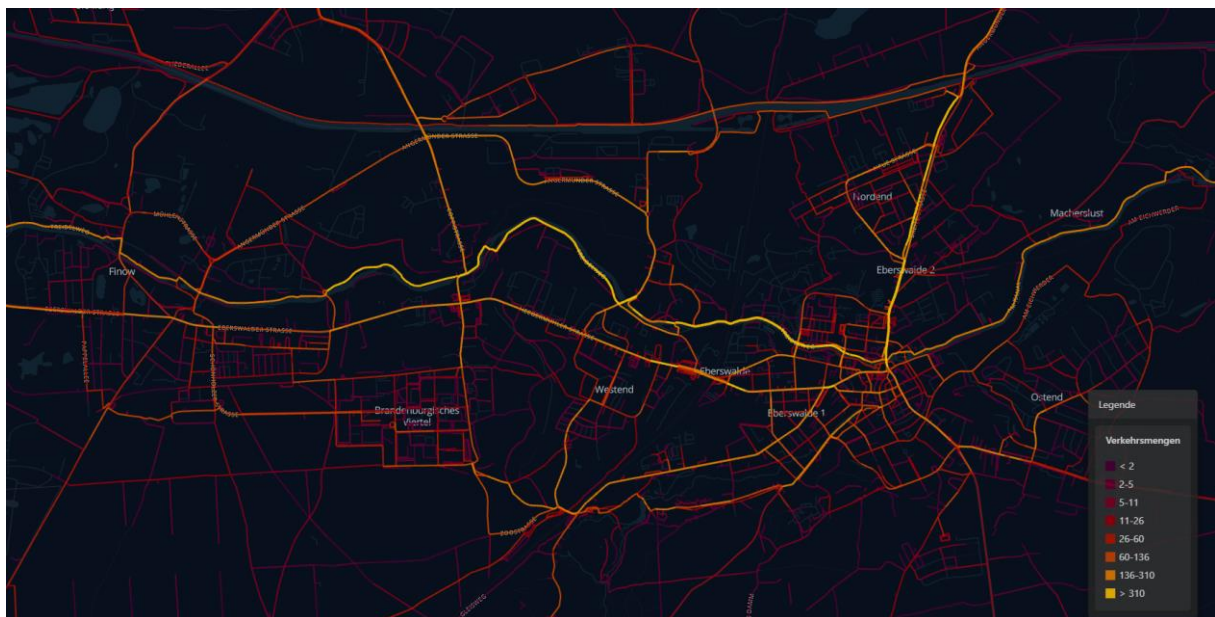


Abbildung 15 Verkehrsmengen durch Tracking beim STADTRADELN 2022



Abbildung 16 Entwicklung am Treidelweg an der Stadtschleuse



Abbildung 17 Neubau Rampe an der Stadtschleuse

4.3 Zählstellen Radverkehr – Auswertung 2022

In Ergänzung dazu, wurde Anfang Oktober 2021 Zähltechnik angeschafft werden, um an sechs Orten im Stadtgebiet permanent die Zahl der Radfahrenden zu erfassen und somit Rückschlüsse auf die Wirksamkeit von Maßnahmen oder Informationen für neue Radverkehrsprojekte ziehen zu können. Abbildung 18 zeigt eine Übersicht zur Lage der Zählstellen im Stadtgebiet.

Die für das erste Jahr vorliegenden Verkehrsdaten stellen nun das Basisjahr der Erfassung dar. Für alle weiteren Jahre wird sich dann eine Entwicklung darstellen lassen können.



Abbildung 18 Karte der permanenten Radverkehrszählstellen

(Quelle: Google Maps + eigene Elemente)

4.3.1 Jahresauswertung

Im ersten Jahr wurden an allen Zählstellen insgesamt 776.588 Radfahrende gezählt. Teilt man diese Prozentual auf die einzelnen Zählstellen auf, ergibt sich die in Abbildung 19 ersichtliche Aufteilung. In Tabelle 4 sind die absoluten Zahlen und der tägliche Durchschnitt zu entnehmen.

Tabelle 4 Zählungen je Zählstelle

Standort	Zählungen / Jahr	Täglicher Durchschnitt		
		Summe	stadteinwärts	stadtauswärts
1 Treidelweg - Stadtschleuse	77.270	212	104	108
2 Treidelweg - ggü. WSA	187.795	515	247	268
3 Eisenbahnstr. auswärts	136.297	373	49	325
4 Eisenbahnstr. einwärts	215.465	590	447	143
5 Amtsgericht stadtauswärts	90.813	249	-	249
6 Amtsgericht stadteinwärts	68.948	189	189	-

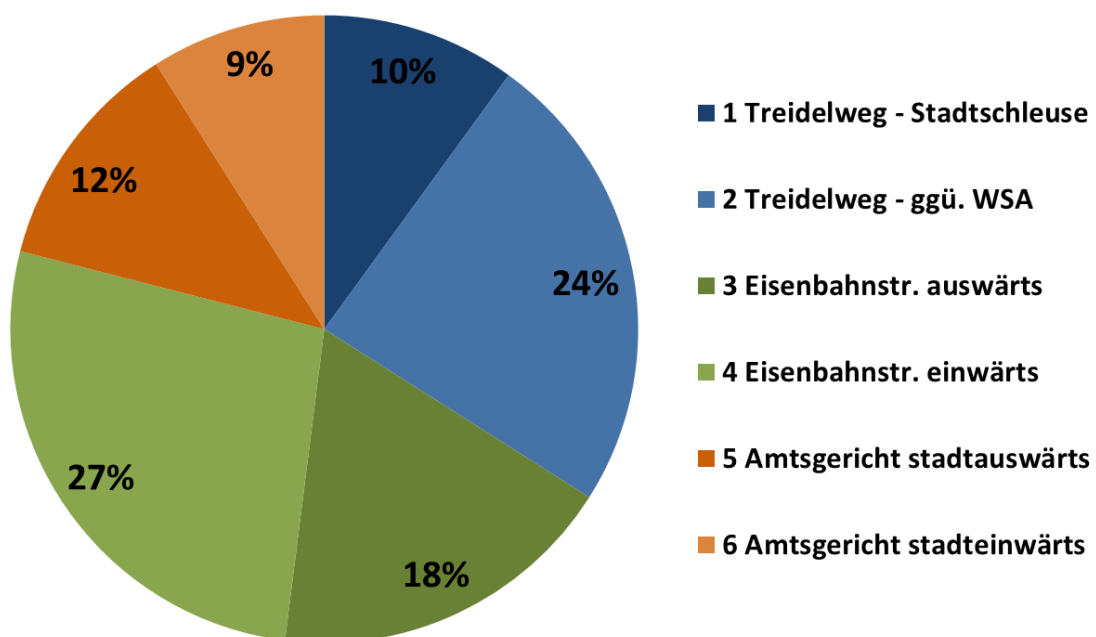


Abbildung 19 Radverkehrsverteilung

Schlussfolgerungen

Die Zählstellen an der Eisenbahnstraße und am Treidelweg gegenüber des WSA erfassen über 2/3 der gesamten Radverkehrsmengen, was darauf schließen lässt, dass diese die am häufigsten frequentierten Achsen darstellen.

Treidelweg

Rund 1/4 des gezählten Radverkehrs rollt über die westliche Zählstelle und immer noch 10 % über die östliche Zählstelle am Treidelweg. Damit zeigt sich die enorme Bedeutung

dieses Alltagsweges, der auch touristisch genutzt wird und der Bedarf bei der Pflege und Unterhaltung des Treidelweges.

Eisenbahnstraße

Die Zählstellen an der Eisenbahnstraße weisen insgesamt die höchste Frequenz auf. Das ist unter anderem auch durch die Lage am Eberswalder Hauptbahnhof begründet. Dennoch ist es eine wichtige Achse in der innerstädtischen Ost-West-Verbindung.

Die beiden Zählstellen sind im nördlichen und südlichen Radweg verbaut und erfassen beidseitig den Radverkehr in beide Richtungen. Damit lässt sich der Anteil von Geisteradlern feststellen. Hierbei fällt auf, dass die Richtung stadteinwärts mit 143 auch in die Richtung stadtauswärts genutzt wird. Auf der gegenüberliegenden Seite sind nur 49 falsch Fahrende gezählt worden. Eine Vermutung für die hohe Anzahl falsch Fahrender ist die Lage des Bahnhofs auf der Südseite der B167 und die damit verbundene Vermeidung desfahrens auf der Nordseite der Straße. Dies kann unter anderem auch darin begründet liegen, dass viele Radfahrende keine Kenntnis von der Rampe auf der Nordseite hin zur Unterführung der B167 haben. Eine bessere Ausschilderung, ggf. schon ab der Grabowstraße oder weiter stadteinwärts könnte dieses Problem lösen.

Amtsgericht

Die Zählstellen am Amtsgericht halten sich stadtein- und auswärts ungefähr die Waage. Wieder werden stadtauswärts (bergauf) täglich 60 Radfahrende mehr gezählt als stadteinwärts und (bergab). Eine mögliche Erklärung könnte sein, dass stadteinwärts Radfahrende teilweise über die Lessingstraße fahren, diesen Berg aber stadtauswärts eher meiden.

4.3.2 Monatsweise Auswertung

Abbildung 20 zeigt die standortsbezogenen monatliche Auswertung.

Ab April / Mai 2022 zeigt sich ein sprunghafter Anstieg der Zählungen an der Stadtschleuse. Dies ist mit einem Fehler beim Einbau der Zähltechnik verbunden, welcher im Frühjahr 2022 behoben wurde.

Die Graphen zeigen ein zu erwartendes Ergebnis. Die Zählungen steigen zum Frühjahr an allen Zählstellen an, verbleiben den Sommer, ausgenommen der Sommerferien, auf einem höheren Niveau und sinken dann ab Herbst und über den Winter wieder deutlich ab. Am Treidelweg zeigt sich das Absinken bereits ab November, wobei die übrigen Zählstellen erst im Dezember deutlich reduzierte Zahlen verzeichnen.

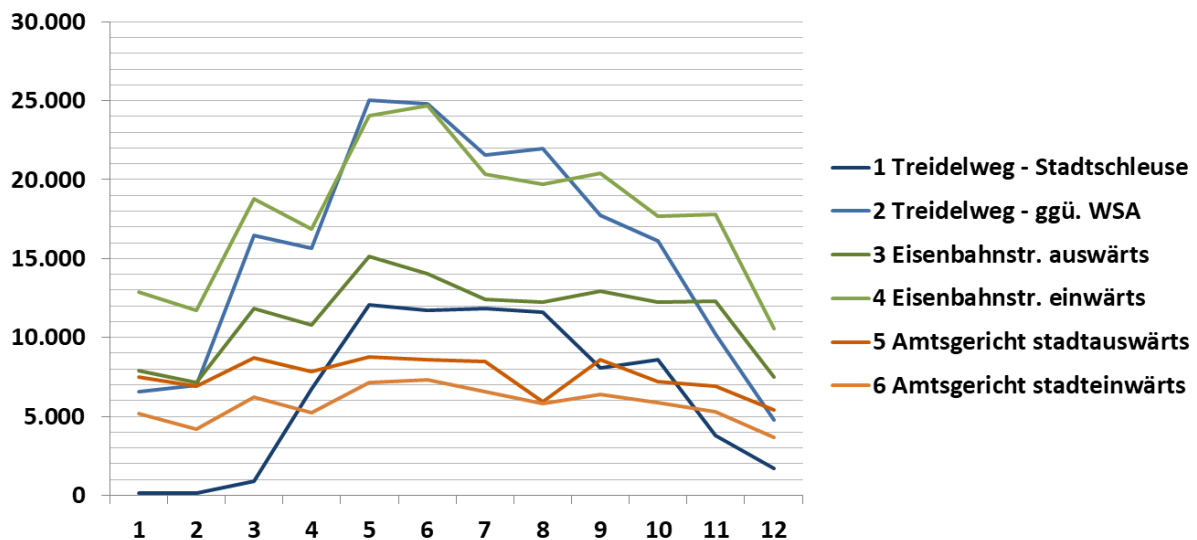


Abbildung 20 Monatsprofil der Radverkehrszählungen

Schlussfolgerungen

Der Abnahme des Radverkehrs in den Wintermonaten könnte durch die Ausweitung des Winterdienstes auf Radwegen zumindest teilweise entgegengewirkt werden.

4.3.3 Tagesweise Auswertung

In Abbildung 21 weisen alle Zählstellen über die Werktage eine relativ konstante Zählungen auf, welche zum Wochenende hin abnimmt. Eine Ausnahme stellt die Zählstelle an der Stadtschleuse dar, welche zum Wochenende hin noch zunimmt. Daraus lässt sich die Rad-touristische Bedeutung des Treidelweges besonders in/und östlicher Richtung ableiten.

Der tägliche Durchschnitt beträgt 2.128 Zählungen. Unterteilt man diese Zahl noch in Werk-tage und Wochenende auf, ergibt sich für Werktage ein Durchschnitt von 2.389 Zählungen und für Wochenende ein Durchschnitt von 1.481 Zählungen. Dadurch zeigt sich die Bedeu-tung des Radverkehrs für Alltagswege unter der Woche. Den Spitzentag bildet der 26.05.2022 mit 4.274 Zählungen zu Himmelfahrt.

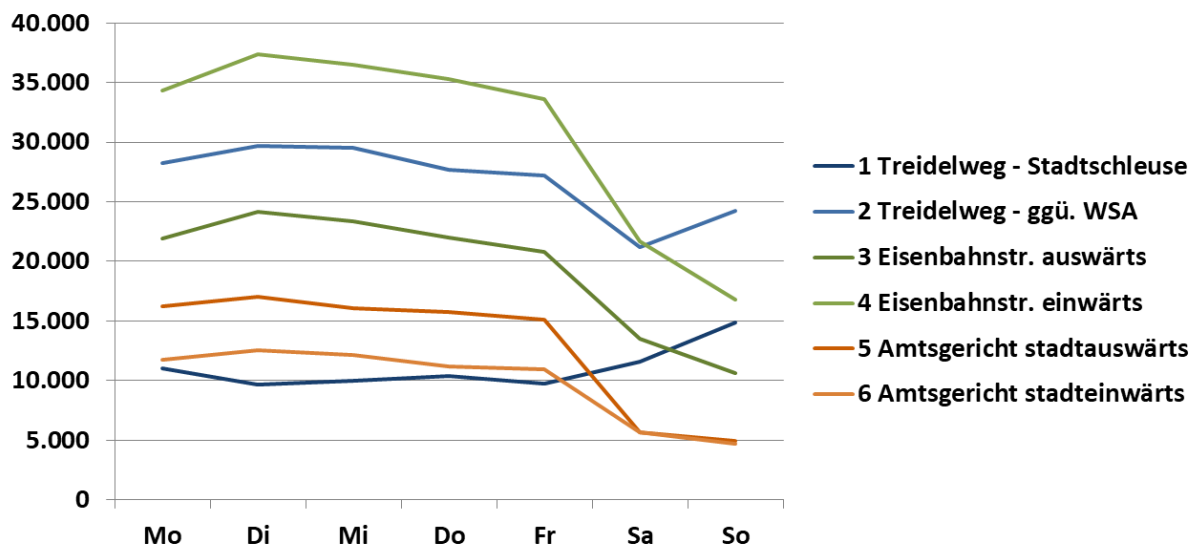


Abbildung 21 Tagesprofil der Radverkehrszählungen (Summe je Tag im gesamten Jahr)

Schlussfolgerung

Der Einbau der Zählschleifen (Dauerzählstellen) ermöglicht es, sowohl die Alltags- als auch touristischen Radverkehrsmengen zu ermitteln und zeigt deutlich, die Bedeutung bestimmter Radverkehrstrassen. Die Betrachtung der einzelnen Ganglinien (Monat- und Tag) lässt wiederum Rückschlüsse auf das jeweilige Nutzerverhalten zu. Andererseits können so auch bestehende „Missstände“, wie Falschfahrer am Bahnhof, zahlmäßig belegt werden. Die so gewonnen Aspekte dienen der zukünftigen Mobilitätsplanung, im engeren Sinne der Radverkehrsförderung.

4.3.4 Stündliche Auswertung

Die summierten Jahreszählungen je Stunde in Abbildung 22 stellen mit dem ansteigen in den Morgenstunden und dem Abflachen in den Abendstunden sowie einer morgendlichen und nachmittäglichen Spitze ebenfalls einen zu erwartenden Verlauf dar.

Abbildung 23 zeigt hingegen die Summierung aller Zählungen pro Stunde über ein Jahr. Erstaunlicherweise fallen von den insgesamt 776.588 Zählungen immer noch 32.723 Zählungen auf die Uhrzeit zwischen 0 und 6 Uhr. Das heißt, während dieses Zeitfensters werden an allen Zählstellen im Schnitt rund 90 Radfahrende pro Nacht gezählt.

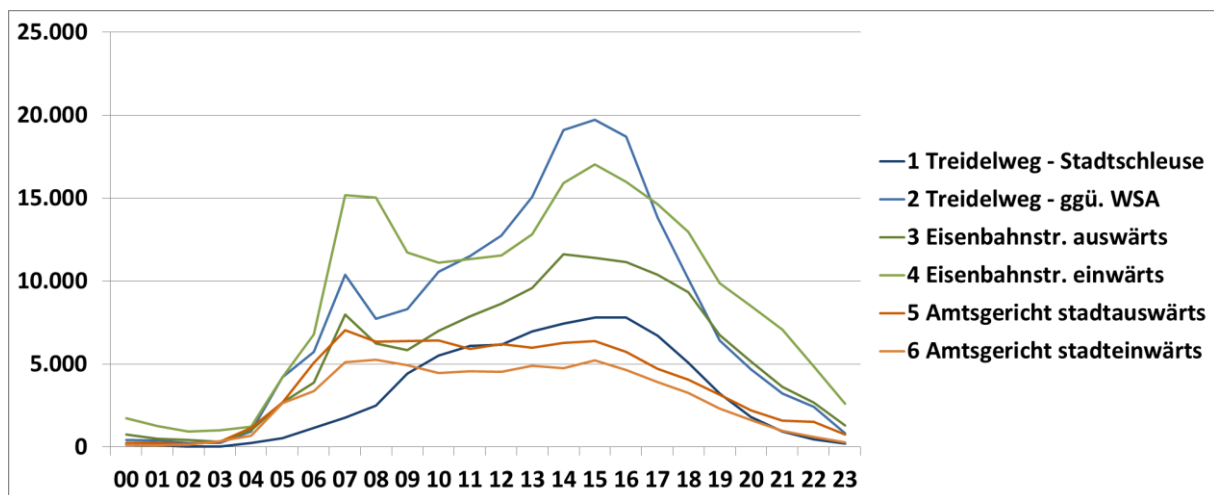


Abbildung 22 summierte Jahreszählungen je Stunde und Standort

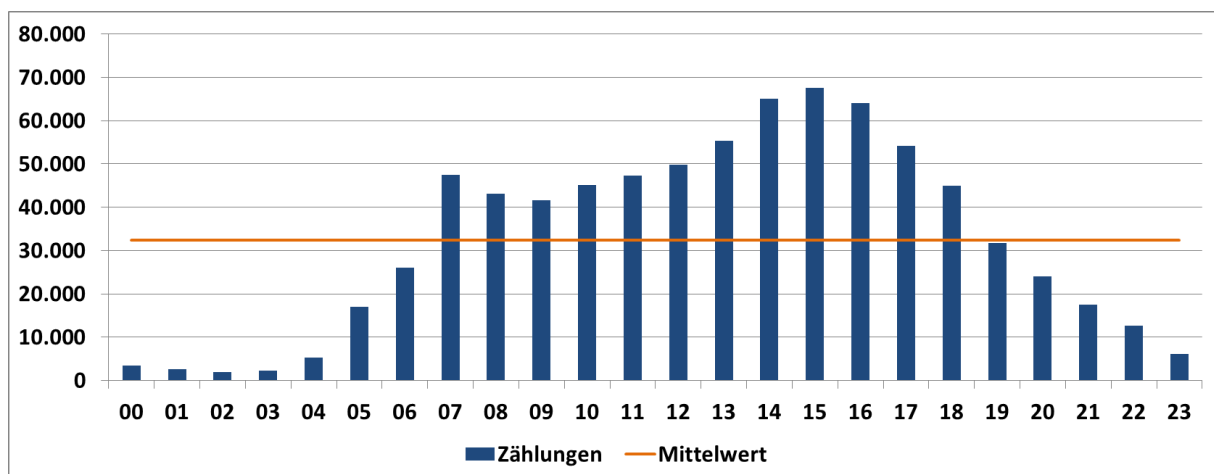


Abbildung 23 Summierte Jahreszählungen je Stunde aller Zählstellen

Schlussfolgerung

Es zeigt sich, dass Radfahrende in Ihrem Mobilitäts- und Nutzungsverhalten keine Sonderstellung zu anderen Verkehrsteilnehmern einnehmen. Das bedeutet im Umkehrschluss, dass insbesondere zu Verkehrsspitzenzeiten (früh, nachmittags und abends) der Fokus auf sicheren Radverkehrsverbindungen (Infrastrukturen) gelegt werden muss und dass Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern (Fuß, MIV und ruhenden Verkehr) vermieden werden müssen. Radverkehr gewinnt in Eberswalde an zunehmender Bedeutung.

4.4 Entwicklung des Fahrradparkens am Hauptbahnhof

Die Förderung des Radverkehrs zielt auch auf Pendler ab, besonders auf jene, die mit dem Zug von Eberswalde zum Beispiel nach Berlin fahren. Um dies zu befördern ist einerseits ein gut ausgebautes Radwegenetz erforderlich. Dies wird ergänzt um die Möglichkeit sein Fahrrad über mehrere Stunden sicher und trocken am Bahnhof abstellen zu können. Dafür wurde das in Kapitel 3.8.2 erwähnte Fahrradparkhaus errichtet.

Erhebungen der Anzahl abgestellter Fahrräder zeigen, dass die Anzahl seit 2019 zugenommen hat. Wurden im Mai 2019 rund 400 Räder gezählt, waren es im Mai 2023 bereits 646. Dies stellt noch keine völlige Auslastung des Angebotes dar, zeigt aber, dass der Bau des Fahrradparkhauses die richtige Entscheidung war.

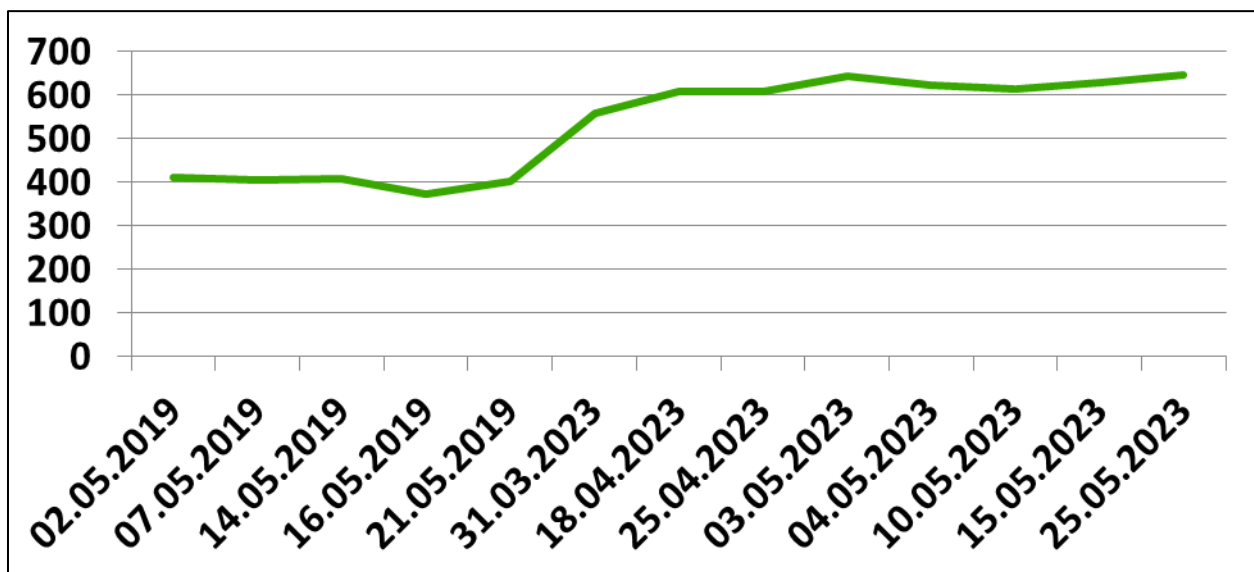


Abbildung 24 Abgestellte Fahrräder am Bahnhof insgesamt

In Abbildung 25 ist die Auslastung des Bahnhofsumfeldes ohne das Fahrradparkhaus abgebildet. War die Auslastung vor Errichtung des Fahrradparkhauses nahezu bei 100 % hat sie sich aktuell bei rund 80 % eingeepegelt. Einige Standorte sind je nach Lage aber immer noch um das Zweieinhalbfache überbelegt und andere wiederum nur zu 20 % ausgelastet.

Ein weiteres Ziel war es, die Anzahl wild abgestellter Fahrräder im Bahnhofsumfeld zu reduzieren. Dies konnte bisher nicht erreicht werden. Die zuletzt zum Schutz der Bäume aufgestellten Pflanzpyramiden sorgen dafür, dass keine Räder mehr abgestellt werden. Jedoch ist der Unterhaltungsaufwand so groß, dass es keine Kapazitäten gibt, alle Bäume damit zu versorgen.

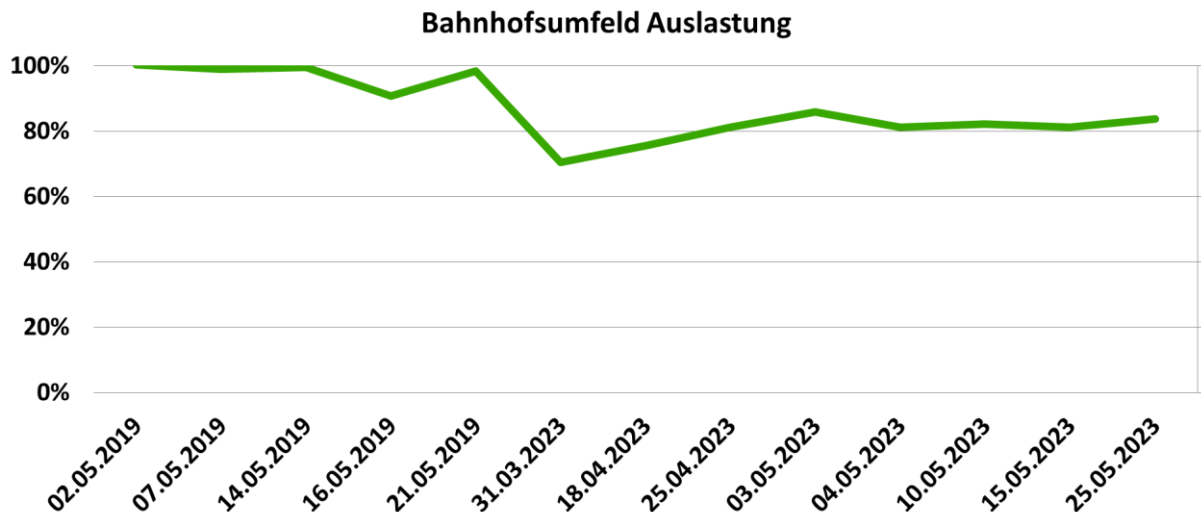


Abbildung 25 Auslastung des Bahnhofsumfeldes ohne Fahrradparkhaus

Betrachtet man die Auslastung des Fahrradparkhauses separat, zeigt sich im Erdgeschoss eine gute Auslastung vermutlich auch witterungsbedingt schwankend zwischen 67 % und 85 %. Das Obergeschoss wird erst genutzt, wenn das Untergeschoss augenscheinlich gefüllt ist und aktuell mit maximal 16 % genutzt.

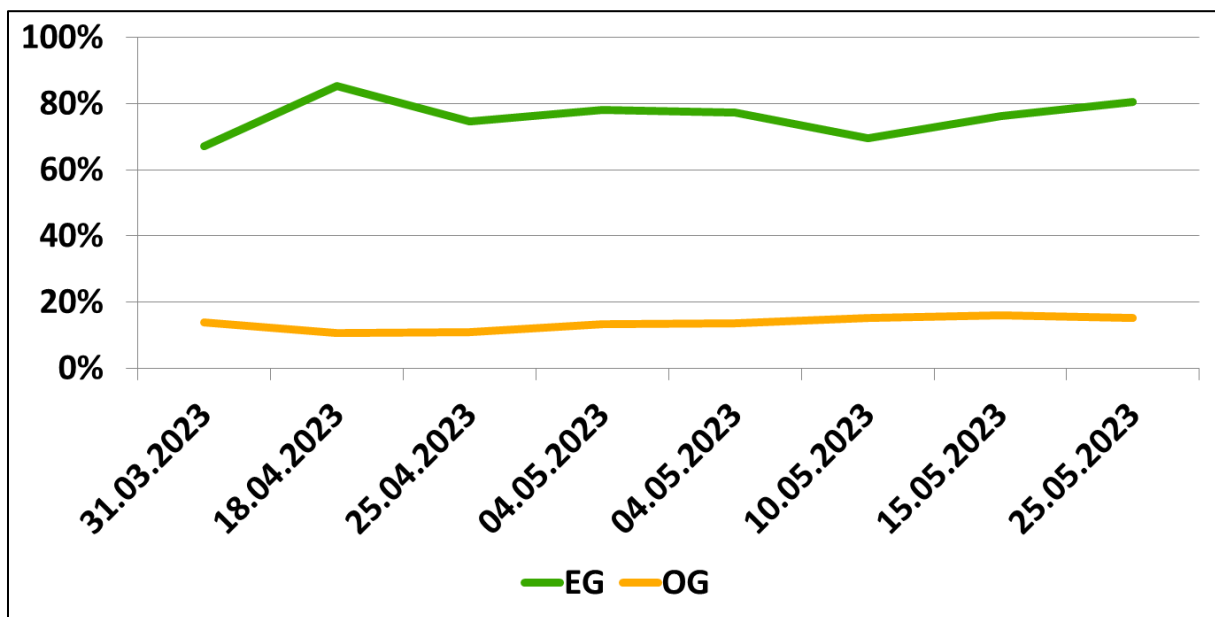


Abbildung 26 Auslastung des Fahrradparkhauses in 2023 (Ober- und Untergeschoss)

4.5 Ausblick

Zur Erfassung weiterer relevanter Radverkehrsdaten sollten unterschiedliche Maßnahmen ergriffen werden.

Abhängig von Haushaltsfragen ist eine Ausweitung der Zählstellen auf weitere Standorte ratsam. So könnten nahezu alle Verkehrsströme in Ost-West-Richtung abgebildet werden und die sich daraus ergebenden Erkenntnisse in die Planung künftiger Radverkehrsinfrastruktur einfließen. Hier bieten sich die folgend benannten Orte an.

- Schellengrund
- Schwarzer Weg



Abbildung 27 bestehende und weitere Standorte für Radverkehrszählstellen

In den nächsten Jahren wird eine vergleichende Gegenüberstellung und Ableitung von Entwicklungen von Radverkehrsdaten möglich sein. Dies betrifft die Daten aus SrV, Stadtradeln und den permanenten Zählstellen.

5 Anhang

5.1 Maßnahmenumsetzung nach Zuständigkeit

5.1.1 Stadt Eberswalde

Umgesetzte Maßnahmen

Berichts- jahr	M.-Nr.	Straße	Beschreibung
2019	G05	Heegermühler Schleuse	Freigabe Gehweg durch Zusatzzeichen 1022-10 "Radfahrer frei"; Ersetzung Verkehrszeichen 357 durch 357-50 "Durchlässige Sackgasse"
	G07	Treidelweg	Freigabe durch Zusatzschild 1022-10 "Radfahrer frei"
	G39	Schleusenstraße	Ergänzen Verkehrszeichen "Zufahrt verboten" mit Zusatzzeichen 1022-10 "Radfahrer frei"
	G45	Försterei Kahlenberg	Beseitigung des Pflasters und Asphaltierung des Abschnittes
2022	G01	Fliederallee	Der bauliche Radweg soll kurz hinter der Ortstafel auf die Fahrbahn überführt werden. Eine Mittelinsel als Querungshilfe ist auf Grund der geringen Verkehrsstärke nicht notwendig. Ein Schutzstreifen zwischen Tempo-30-Zone und baulichem Radweg ist zu prüfen
	G02	Mühlenstraße	Beschilderung als Gehweg mit Zusatzzeichen Radfahrer frei
	G06	Treidelweg	Verbreiterung des Weges und Befestigung der Oberfläche
	G17	Straße des Friedens	Freigabe Einbahnstraße; Aufhebung Benutzungspflicht
	G18	Wolfswinkelstraße	Ausbau des bestehenden Weges mit asphaltierter Decke; Sanierung Brücke; Herstellung Anbindung an Treidelweg (Erna-Bürger-Weg)
	G20	Prignitzer Straße	Verkehrszeichen Gehweg mit Zusatzzeichen 1022-10 sowie Fahrbahnmarkierung (FGÜ) entfernen
	G25	Spechthausener Straße	Änderung abknickende Vorfahrt prüfen; Ausbesserung Bordsteinabsenkung, Signalisierung wahlfreie Führung sowohl auf die Fahrbahn als auch auf den Gehweg dann ggf. mit Zusatzzeichen "Radfahrer frei".
	G27	Treidelweg	Ergänzung Schild "durchlässig für Radverkehr"
	G31	Rudolf-Breitscheid-Straße	Die Radfahrerfurt soll direkt an die Vorfahrtsstraße verlegt werden; die Mittelinsel weiter von der Vorfahrtstraße Richtung Süd-Ost abgesetzt werden (Einfahrtsbereich Zoo)
	G32	Angermünder Straße	Farbige Markierung an allen vier markierten Stellen; Verkehrszeichen 1000-32 "Radfahrer von links und rechts"
	G33	Rudolf-Breitscheidstraße	Aufhebung der Benutzungspflicht, Beschilderung Gehweg mit Zusatzzeichen "Radfahrer frei"
	G40	Friedrich-Ebert-Straße	Markierung aufgeweiteter Radaufstellstreifen für Linksabbieger und Geradeausfahrer an den Knotenpunkten Breite Straße mit Vorbeifahrstreifen.
	G41	Am Kanal	Der bestehende Weg soll ausgebaut, die Treppe durch eine Rampe ersetzt werden.

Teilweise umgesetzte Maßnahmen

Berichts- jahr	M.-Nr.	Straße	Beschreibung
2019	G04	Treidelweg	Der Treidelweg soll unter der Brücke verlängert werden und westlich über das Gelände des Messingwerkes (Sportverein) wieder angeschlossen werden.
	G15	Schönholzer Straße	Ausbau Radweg Richtung Süd; Überführung auf Fahrbahn hinter Zufahrt Discounter; Entfernung Poller; Markierung aufgeweiteter Radaufstellstreifen in Kombination mit überbreiten Fahrstreifen an Knotenpunkt Fritz-Weineck-Straße
	G22	Treidelweg	Erneuerung Wegedecke (Einklang mit den Bedürfnissen des Naturschutzes erforderlich)
	G26	Schwarzer Weg	Asphaltieren des bestehenden Weges
	G28	Treidelweg	Befestigung / Instandsetzung des bestehenden Weges
2022	G35	Berger Straße	Markierung eines aufgeweiteten Aufstellstreifen an allen vier Knotenpunktzufahrten mit einem Durchfahrstreifen für Radfahrer am rechten Fahrbahnrand (kurzer Schutzstreifen); Aufhebung Benutzungspflicht in Zufahrt Georg-Friedrich-Hegel-Straße
	G43	Saarstraße	Freigabe Gehweg mit Zusatzzeichen "Radfahrer frei"; langfristig Ausbau mit Komfortstreifen für Radfahrer jeweils am rechten Fahrbahnrand

Maßnahmen in Planung / Prüfung

Berichts- jahr	M.-Nr.	Straße	Beschreibung
2019	G23	Spechthausener Straße	Aufhebung Benutzungspflicht in beide Richtungen; einmaliges Markieren Piktogrammspur für den Übergangszeitraum
	G24	Spechthausener Straße	Überführung Radweg auf die Fahrbahn bereits ca. 100 Meter vor dem Knotenpunkt; Fortführung im Knotenpunktbereich als Schutzstreifen; Entfernung Linksabbiegestreifen in die Prignitzer Straße
2022	G03	Trasse Finowfurter Eisenbahn	Neubau Radweg auf der alten Bahntrasse
	G09	Angermünder Straße	Die Benutzungspflicht des gemeinsamen Geh- und Radweges ab/bis Kreisverkehr aufheben; Markierung Piktogrammspur für den Übergangszeitraum, Gehweg Radfahrer frei; Mittellinie entfernen
	G10	Angermünder Straße	Begradigung und Markierung der Radfahrerfurten sowie Bordsteinabsenkung an der Wolfswinkel Straße und der Straße des Friedens (stadtauswärts); Querungshilfe am Ende des linken Radweges Höhe Walzwerkstraße; einseitiger Schutzstreifen bis Beginn Radweg Richtung Finow (Süd-West)
	G11	Angermünder Straße	Farbige Markierung der Radfahrerfurt; Beschilderung als gemeinsamer Geh- und Radweg

Berichts- jahr	M.-Nr.	Straße	Beschreibung
	G12	Angermünder Straße	Furtmarkierung und Gefahrzeichen 138 Achtung Radfahrer an den Grundstücksausfahrten; Montage Schilder 240 hinter den Grundstückszufahrten
	G16	Schönholzer Straße	Markierung Schutzstreifen in beide Richtungen
	G21	Prignitzer Straße	Aufhebung der Benutzungspflicht in östlicher Richtung und Anlage eines Schutzstreifens; farbige Markierung entfernen
	G34	Georg-Friedrich-Hegel-Straße	Markierung Schutzstreifen in beide Richtungen; aufgeweiteter Radaufstellstreifen zu Beginn und Ende der Straße an den Knotenpunkten Breite Straße und Berger Straße
	G42	Schellengrund	Sanierung des Weges und Ausbau zu Geh- und Radverbindung; Kfz-Anlieger frei

Maßnahmen Umsetzung offen

M.-Nr.	Straße	Beschreibung
G08	Dorfstraße	Freigabe Einbahnstraße für Radfahrer
G14	Fritz-Weineck-Straße	Markierung Radfahrstreifen mit aufgeweitetem Radaufstellstreifen; Führung Kfz-Verkehr über einen Fahrstreifen ohne Abbiegefahrstreifen
G19	Kopernikusring	Neubau Verbindungsstück zwischen Kopernikusring und Prignitzer Straße
G29	Drehnitzwiese	Bestehenden Weg ausbauen
G30	Wege an der Drehnitzwiese	Bestehende Wege ausbauen
G36	Berger Straße	Markierung Schutzstreifen; Neuordnung Parken
G38	Waldweg	Ausbau des Abschnittes zum Parkplatz
G44	Treidelweg	Entfernen der Beschilderung

Maßnahmen nicht mehr umsetzbar

M.-Nr.	Straße	Beschreibung
L06	Oder-Havel-Kanal-Weg	Bau von Zufahrt/Rampe
G13	Angermünder Straße	Pflasterung der Überführung auf die Fahrbahn auf Höhe der Gewerbegebietszufahrt
G37	Lessingstraße	Schutzstreifen bergauf markieren

5.1.2 Landesbetriebs Straßenwesen

Umgesetzte Maßnahmen

Berichts-jahr	M.-Nr.	Straße	Beschreibung
2019	B08	Breite Straße	Markierung Schutzstreifen in beide Richtungen; siehe auch Machbarkeitsstudie Breite Straße (Nord)
	B09	Breite Straße	Anlage Schutzstreifen in beide Richtungen, siehe Machbarkeitsstudie Breite Straße (Süd)
	L18	Angermünder Chaussee (L200)	Der straßenbegleitende Radweg (L200) wird im Bereich der Kreuzung (L23) baulich direkt an die L200 vorgezogen; Markierung der Furt; Vorfahrt für den straßenbegleitenden Radweg
2022	B03	Eberswalder Straße	Fußgängerschutzanlage östlich des Knotenpunktes; Überführung der Radfahrer im Kopernikusring etwa 40 Meter südlich des Knotenpunktes; Neubau Rad- und Gehweg bis dorthin

Teilweise umgesetzte Maßnahmen

Berichts-jahr	M.-Nr.	Straße	Beschreibung
2019	B04	Eberswalder Straße	Neubau Gehweg und Radweg stadteinwärts; Wegnahme ein Fahrstreifen; Sanierung getrennter Geh- und Radweg stadtauswärts
	B07	Heegermühler Straße	Markierung Radfahrstreifen in beide Richtung in Kombination mit überbreiten Fahrstreifen
	L02	Altenhofer Straße	Neubau Radweg; Überquerungshilfe auch als Ortseingangsfunktion an der Ortstafel Finow
	L03	Altenhofer Straße	Fahrbahnsanierung - Allgemeine Maßnahme (nicht ausschließlich Radverkehr); Markierung Schutzstreifen
	L17	Brunnenstraße	Schutzstreifen in beide Richtungen; Anordnung Gehweg mit Zusatzzeichen 1022-10 "Radfahrer frei"
2022	L07	Coppistraße	Markierung Schutzstreifen stadtauswärts (bergauf); Aufhebung Benutzungspflicht in beide Richtungen, stadtauswärts Umwandlung in Gehweg mit Zz. Radfahrer frei; Ausbau Überführung auf baulichen Radweg auf Höhe des Bahnübergangs

Maßnahmen in Planung / Prüfung

Berichts-jahr	M.-Nr.	Straße	Beschreibung
2019	B11	Tramper Chaussee	Neubau straßenbegleitender Radweg
	B12	Freienwalder Straße	Sowohl stadtein- als auch stadtauswärts soll ein Schutzstreifen mit erforderlicher Mindestbreite angelegt werden. Farbige Fortführung Schutzstreifen im Knotenpunkt.
	L21	Breite Straße	Anlage Radfahrstreifen, an Engstellen Markierung Schutzstreifen; Prüfung Notwendigkeit Linksabbieger in Robert-Koch-Str.; Überführung Radweg-Fahrbahn an Friedensbrücke und Poratzstraße; vorgezogener Radaufstellstreifen für Linksabbieger Poratzstraße
2022	L01	Altenhofer Straße	Aufhebung Benutzungspflicht Radweg; Freigabe Gehweg durch Zusatzzeichen "Radfahrer frei"
	L04	Altenhofer Straße	Umbau zu einem kleinen Kreisverkehr
	L09	Lichterfelder Straße	Markierung Schutzstreifen bis zur Straße am alten Walzwerk; Änderung gemeinsamer Geh- und Radweg in Gehweg mit Zz. Radfahrer frei
	L12	Britzer Straße	Bevorrechtigung Radfahrer an Grundstückszufahrten; Beschilderung mit Verkehrszeichen 205 oder 206 und Zusatzzeichen 1000-32 "Radverkehr von links und rechts"
	L19	Breite Straße	Markierung Schutzstreifen bis zum Abzweig Neue Straße; Überführung auf Gehweg/Aufstellfläche LSA
	L20	Breite Straße	Bau von Querungshilfen inklusive Anschluss an bestehenden Geh- und Radweg im Grünstreifen auf Höhe Kiefernweg/Dr.-Gillwald-Höhe Süd (Bushaltestelle)

Maßnahmen Umsetzung offen

M.-Nr.	Straße	Beschreibung
B01	Eberswalder Straße / Eisenbahnstraße	Markierung vorgezogener, aufgeweiteter Radaufstellstreifen an allen lichtsignalgesteuerten Einmündungen zur B 167, die Bestandteil des Radverkehrsnetzes sind. Bei zweistreifigen Knotenpunktzufahrten, muss die Umsetzung i.d.R. in Kombination mit einem überbreiten Fahrstreifen erfolgen. Insgesamt 14 Zufahrten.
B02	Eberswalder Straße	Ausbau/Verbreiterung der bestehenden Geh- und Radwege; Begradigung an Einmündung Kopernikusring
B05	Heegermühler Straße	Bau einer LSA-gesteuerten Querungshilfe für Fuß- und Radverkehr auf Höhe der Verbindung Drehnitzwiese - Eberswalder Straße (Fußgängerschutzanlage)
B06	Heegermühler Straße	Sanierung und Verbreiterung bestehender Geh- und Radwege
B10	Breite Straße	Markierung Radfahrstreifen in Richtung Tramper Chaussee

B13	Freienwalder Straße	Farbige Weiterführung des Schutzstreifens im Knotenpunktbereich (beide Richtungen); überbreite Fahrbahn für Kfz-Verkehr (beide Richtungen); aufgeweiteter Radaufstellstreifen auch stadtauswärts für Abbieger Saarstraße; Aufhebung Benutzungspflicht linker Radweg stadtauswärts;
B14	Freienwalder Straße	Markierung Schutzstreifen (beide Richtungen); Gehwege Radfahrer frei (beide Richtungen); Überführung mittels Mittelinsel auf baulichen Radweg östlich Ostender Höhen
B15	Sommerfelder Chaussee	Schutzstreifen; zwei Überführungen Radweg - Fahrbahn an den Ortseingängen (Musterlösung 2.1. und 2.2); Aufhebung Benutzungspflicht Radweg östliche Sommerfelder Chaussee
B16	Tornower Dorfstraße	Überführung Radweg-Fahrbahn analog Musterlösung 2.1; Markierung Schutzstreifen
B17	B167 Richtung Hohenfinow	Neubau Radweg (2,5 Meter Breite); Überführung Radweg-Fahrbahn östlicher Ortseingang
L05	Altenhofer Straße	Zusätzlich Markierung eines Schutzstreifen/Radfahrstreifens entgegen der Kfz-Fahrtrichtung soll geprüft werden; eigene Signalisierung für den Radverkehr am Knotenpunkt mit der B167
L10	Britzer Straße	Neubau baulicher Radweg
L11	Britzer Straße	Lückenschluss zwischen den bestehenden Radwegeabschnitten
L13	Britzer Straße	Markierung Schutzstreifen stadtauswärts; Freigabe linker Gehweg durch Zusatzzeichen 1022-10 ab der Straße "Am Containerbahnhof" bis zum Kreisverkehr Angermünder Straße; Bordsteinabsenkung auf Höhe der Straße "Am Containerbahnhof"
L14	Boldtstraße	Neuordnung Parken um ausreichend Raum für Markierung von beidseitigem Schutzstreifen zu haben zwischen Brücke und Heermühler Straße
L15	L 200	Neubau straßenbegleitender Radweg zwischen Melchow und Spechthausen
L16	Grabowstraße	Verlängerung Schutzstreifen bis zum Knotenpunkt Rudolf-Breitscheid-Str.; Markierung Linksabbieger zur Schule; Markierung vorgezogener Radaufstellstreifen an allen vier Knotenpunktzufahrten; Knotenpunktzufahrten über überbreite Fahrstreifen
L22	Oderberger Straße	Neubau Radweg beginnend ca. 150 hinter Knotenpunkt Oderberger Straße / Breite Straße; Querungshilfen analog Mustermaßnahme 2.1 und 2.2 zu Beginn und Ende des Radwegs
L23	Biesenthaler Straße	Sanierung der Straße und Freigabe der Biesenthaler Straße für den Radverkehr durch Zusatzzeichen 1022-10

5.2 ADFC Fahrradklimatest

Entwicklung seit 2012

Fahrrad- und Verkehrsklima	2012	2014	2016	2018	2020	2022
Spaß oder Stress	3,0	2,8	3,3	3,2	3,4	3,7
Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	3,3	3,2	3,7	3,8	3,7	3,9
Radfahren durch Alt und Jung	2,8	2,9	3,3	3,4	3,2	3,3
Werbung für das Radfahren	4,7	4,0	3,9	3,8	3,8	4,2
Medienberichte	3,7	3,4	3,7	3,7	3,4	4,1

Stellenwert des Radfahrens

Fahrradförderung in jüngster Zeit	4,2	3,4	3,4	3,2	3,8	4,1
Falschparkerkontrolle a. Radwegen	4,0	3,9	4,1	4,5	4,6	4,6
Reinigung der Radwege	3,8	3,6	3,8	4,0	3,9	4,1
Ampelschaltungen für Radfahrer	3,8	3,8	4,0	4,1	4,1	4,3
Winterdienst auf Radwegen	4,5	4,1	4,2	4,5	4,4	4,5

Sicherheit beim Radfahren

Sicherheitsgefühl	3,7	3,4	3,9	3,9	4,0	4,3
Konflikte mit Fußgängern	3,5	3,2	3,8	3,6	3,6	3,8
Konflikte mit Kfz	3,6	3,6	4,0	4,1	4,2	4,4
Hindernisse auf Radwegen	3,6	3,6	3,8	3,8	4,0	4,3
Fahrraddiebstahl	4,4	4,1	4,1	4,2	4,4	4,5
Fahren auf Radwegen & Radf.-streifen	3,9	3,6	3,9	3,9	4,2	4,3
Fahren im Mischverkehr mit Kfz	4,1	3,8	3,9	3,9	4,1	4,3

Komfort beim Radfahren

Breite der (Rad)wege	4,3	3,8	4,1	4,2	4,4	4,7
Oberfläche der (Rad)wege	3,9	3,5	3,9	3,8	4,1	4,4
Abstellanlagen	3,9	3,4	3,9	3,7	3,6	3,6
Führung an Baustellen	4,7	4,2	4,3	4,5	4,6	4,8
Fahrradmitnahme im ÖV	4,8	4,5	4,6	4,6	4,8	4,9

Infrastruktur & Radverkehrsnetz

Erreichbarkeit Stadtzentrum	2,2	2,1	2,6	2,3	2,3	2,5
zügiges Radfahren	2,3	2,3	2,9	2,5	2,5	2,9
geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	4,0	3,9	3,8	3,2	3,1	3,3
Wegweisung für Radfahrer	3,7	3,2	3,6	3,5	3,4	3,6
öffentliche Fahrräder / Fahrradverleih	4,5	4,3	4,5	4,7	4,2	4,5

5.3 Karten

Folgend sind die kartographischen Darstellungen des Umsetzungsstandes zu finden.

1. Umsetzungsstand insgesamt 2022
2. Umsetzungsstand insgesamt 2019 und 2022 im Vergleich
3. Umsetzungsstand Stadt Eberswalde 2022
4. Umsetzungsstand Landesbetrieb Straßenwesen 2022
5. Umsetzungsstand bezogen auf das Zielnetz

Die Karten, der digitale Evaluierungsbericht und die Präsentation vom Ausschuss für Stadtentwicklung, Wohnen und Umwelt vom 07.11.2023 sind auf der Internetseite der Stadt Eberswalde unter folgendem Link und QR Code verfügbar.

<https://www.eberswalde.de/evaluierungsbericht-rnk>

