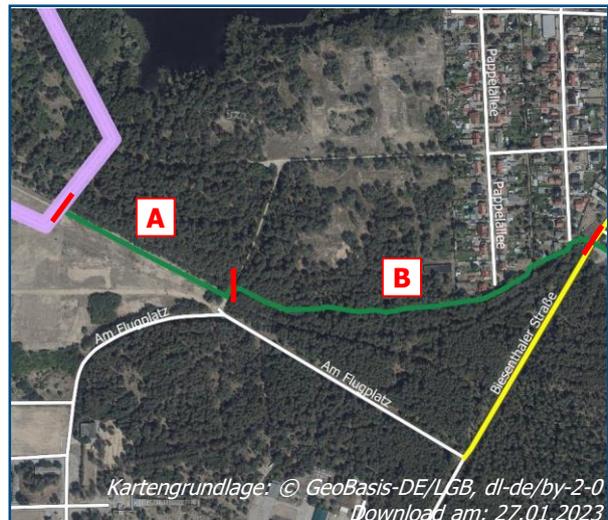


**1** Abschnitt  
 Stadtgrenze nach Schorfheide bis  
 Biesenthaler Straße

**Ausgangssituation**

Art der Radverkehrsführung  
 straßenunabhängige Wegeführung  
 A: Waldweg  
 B: Trampelpfad

Oberfläche / Befahrbarkeit	Kfz-Geschwindigkeit
unbefestigt	kein



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**



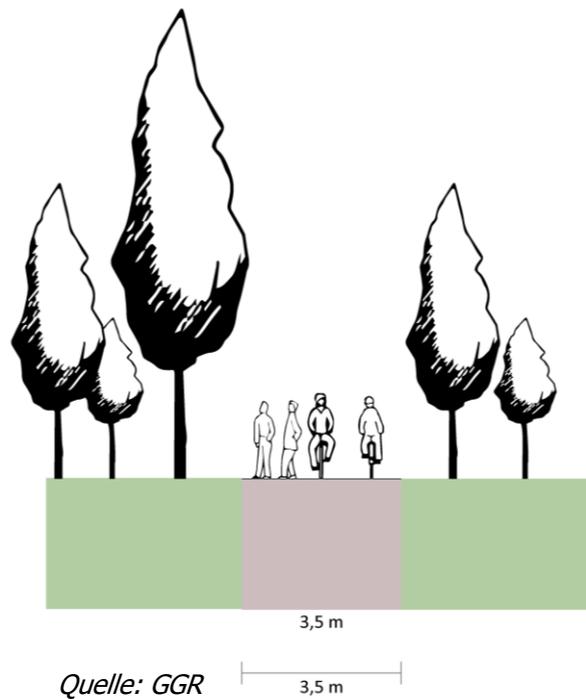
Quelle: GGR

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)**

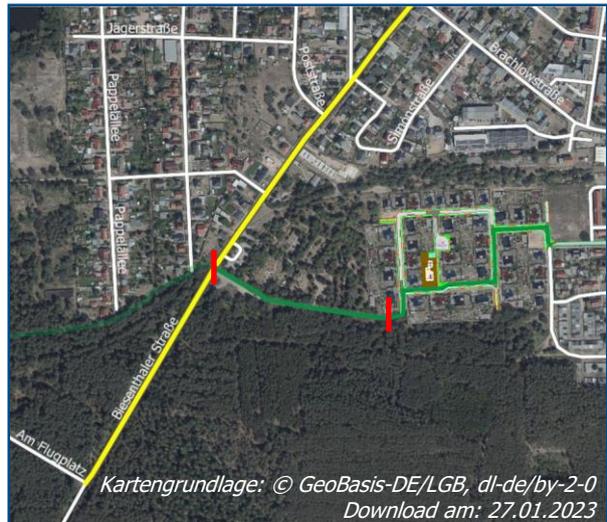


Länge des Abschnitts	Baulast/Besitzverhältnisse	geplante Radverkehrsführung
930 m	A: Landesforst B: Landesforst + Stadt Eberswalde	gemeinsamer Geh- und Radweg
grobe Kostenschätzung	verkehrliche Sicherheit (v) / soziale Kontrolle (s)	möglicher Umsetzungszeitraum
290.000 €	v: hoch / s: gering	langfristig

Natureingriffe		
Bestandteil Schutzgebiet	Differenz versiegelte Fläche (ca.)	Anzahl zu fällende Bäume (ca.)
geschützte Biotope, 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

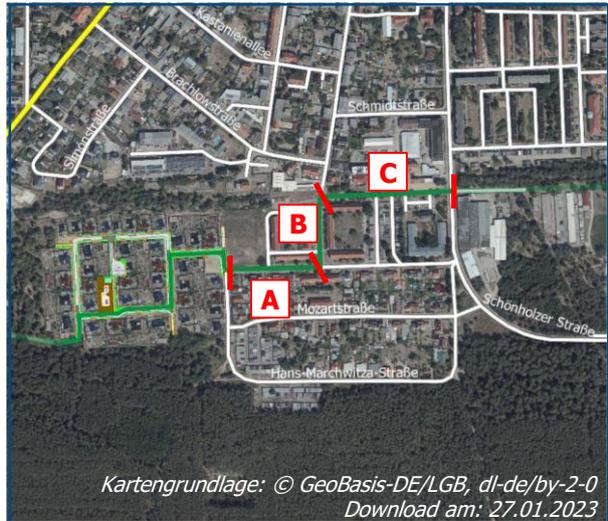
Natureingriffe		
Bestandteil Schutzgebiet	Differenz versiegelte Fläche (ca.)	Anzahl zu fällende Bäume (ca.)
kein	1.120 qm	0

**3** Abschnitt  
 Neubaubereich 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

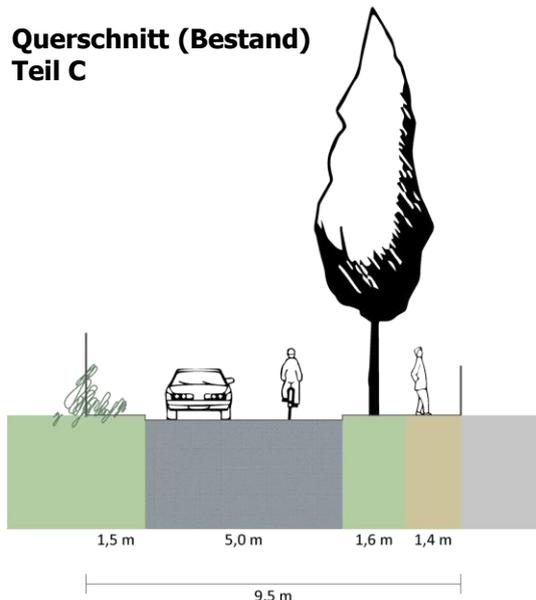
Im Abschnitt 3 geht die Südroute weiter über den Karl-Marx-Ring bis zur Schönholzer Str. Der gesamte Abschnitt befindet sich in einer Tempo-30-Zone. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Das Kfz-Verkehrsaufkommen ist gering und wird sich auch durch das Neubaubereich nicht wesentlich 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**

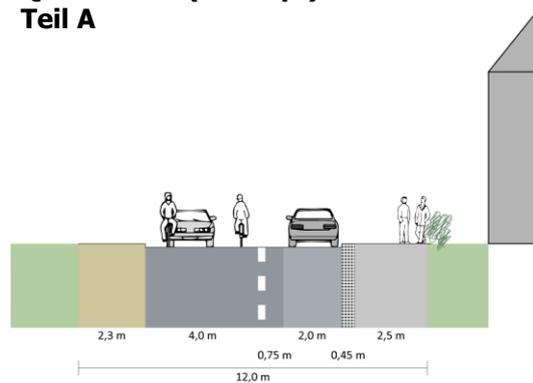


Beschreibung der Maßnahme (Text, Skizze Querschnitt/Lageplan)

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**



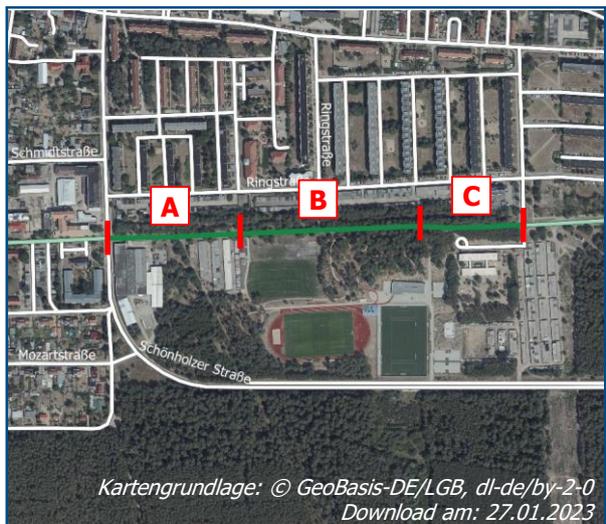
Quelle: GGR

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

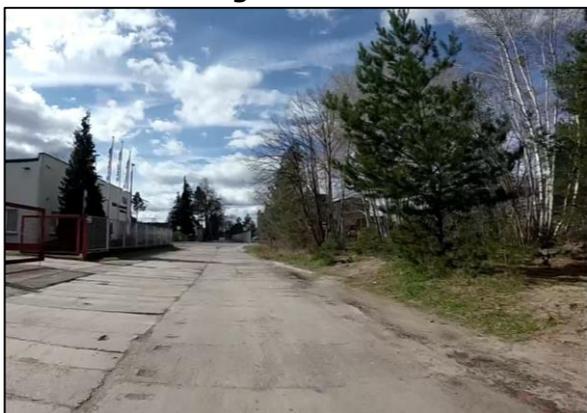
<b>Ausgangssituation</b>	
Art der Radverkehrsführung	
A: Zufahrt Gewerbe / Garagen B: straßenunabhängiger Weg C: Zufahrt Sportplatz / Kita	
Oberfläche / Befahrbarkeit	Kfz-Geschwindigkeit
A: Beton / unbefestigt	A: 10 km/h
B: unbefestigt	B: -
C: unbefestigt	C: 10 km/h



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 Haupteinfahrt 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-Verbindung. 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)

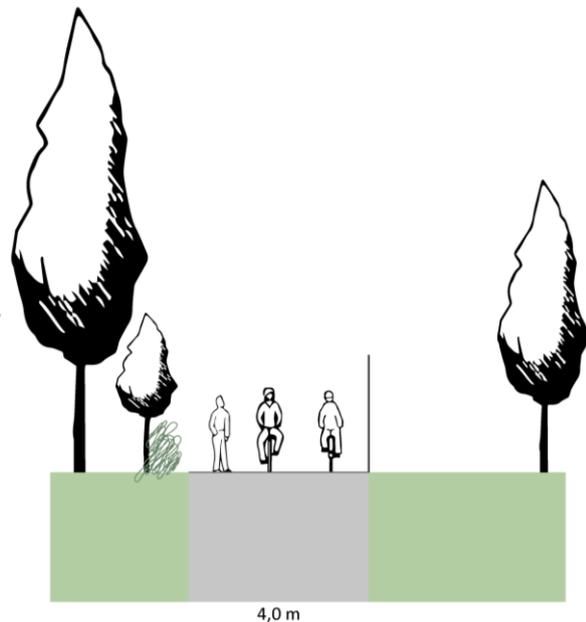
Die Überquerung der Schönholzer Straße zwischen dem vorherigen Abschnitt 3 und diesem Abschnitt 4 wird nicht beplant. Hier ist derzeit bereits eine gute Sichtbarkeit aller Verkehrsteilnehmenden gegeben und das Kfz-Verkehrsaufkommen auf der Schönholzer Straße ist nicht sehr hoch, so dass das Unfallrisiko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



Quelle: GGR

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

**Natureingriffe**

Bestandteil Schutzgebiet	Differenz versiegelte Fläche (ca.)	Anzahl zu fällende Bäume (ca.)
Habitats Zauneidechse	1.700 qm	7

**5A** Abschnitt  
 Prignitzer Straße von Ringstr. bis Am Schwärzesee

<b>Ausgangssituation</b>	
Art der Radverkehrsführung	
Ri W: Gehweg, Fahrrad frei Ri O: Mischverkehr	
Oberfläche / Befahrbarkeit	Kfz-Geschwindigkeit
Asphalt/ Ri W, Gehweg: Pflaster	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 Schwärzesee. 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.

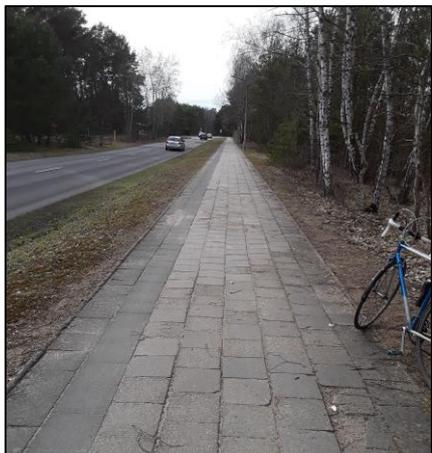
Der KP Ringstr./ Prignitzer Str. ist für den Rad- und Fußverkehr in Richtung Westen nur unzureichend passierbar (vgl. Foto). Der KP Am Schwärzesee ist überdimensioniert und der Gehweg schlecht erreichbar.

**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

**Natureingriffe**

Bestandteil Schutzgebiet	Differenz versiegelte Fläche (ca.)	Anzahl zu fällende Bäume (ca.)
Habitat Zauneidechse	900 qm	0

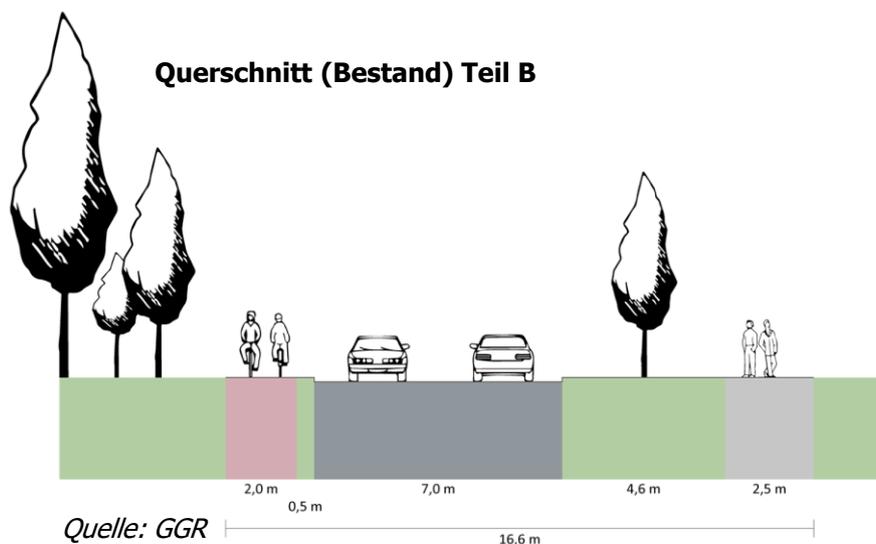
<b>5B</b>	Abschnitt <b>Prignitzer Straße von Am Schwärzensee bis Potsdamer Allee</b>	
	<b>Ausgangssituation</b>	
Art der Radverkehrsführung Zweirichtungsradweg Ri O: gemeinsamer Geh- und Radweg		
Oberfläche / Befahrbarkeit Ri W: Asphalt Ri O: Pflaster		Kfz-Geschwindigkeit 50 km/h



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).

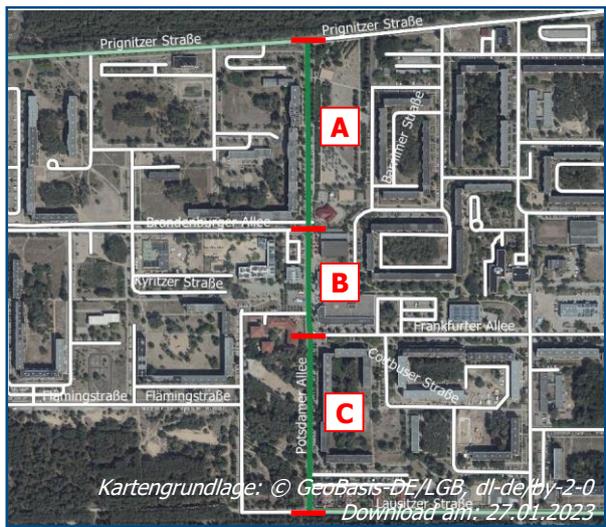


Länge des Abschnitts	Baulast/Besitzverhältnisse	geplante Radverkehrsführung
510 m	Stadt Eberswalde	Ri W: getrennter Geh- und Radweg Ri O: Schutzstreifen
grobe Kostenschätzung	verkehrliche Sicherheit (v) / soziale Kontrolle (s)	möglicher Umsetzungszeitraum
440.000 € A+B	v: mittel / s: mittel	kurz- bis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



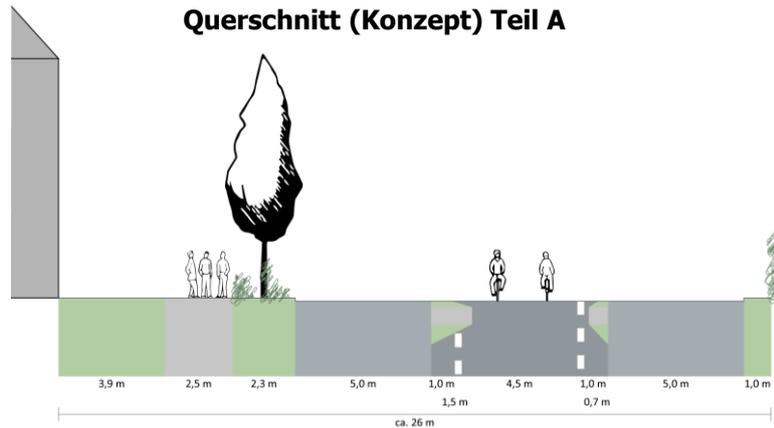
**Teil C**



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  
 Lausitzer Str. + Zoostr. von  
 Potsdamer Allee bis Schwarzer Weg

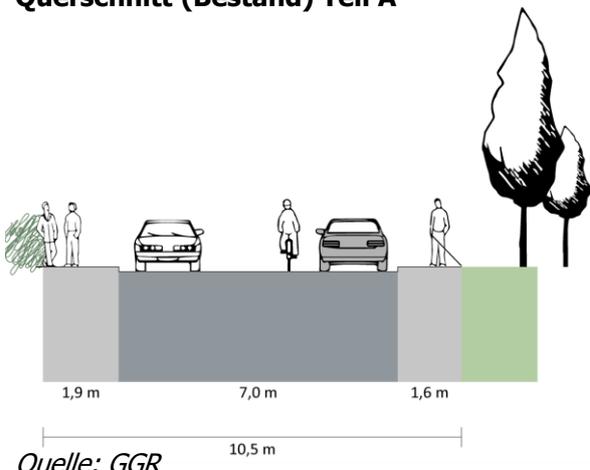
<b>Ausgangssituation</b>	
Art der Radverkehrsführung	
A: Mischverkehr auf der Fahrbahn B: gemeinsamer Geh- und Radweg (Zweirichtungen)	
Oberfläche / Befahrbarkeit	Kfz-Geschwindigkeit
Asphalt	A: 30 km/h B: 50 km/h



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**



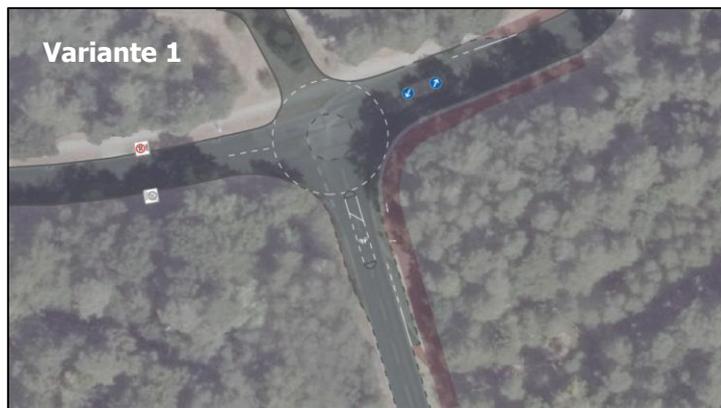
**Teil B**



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  
 unbekannt

Kfz-Geschwindigkeit  
 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.

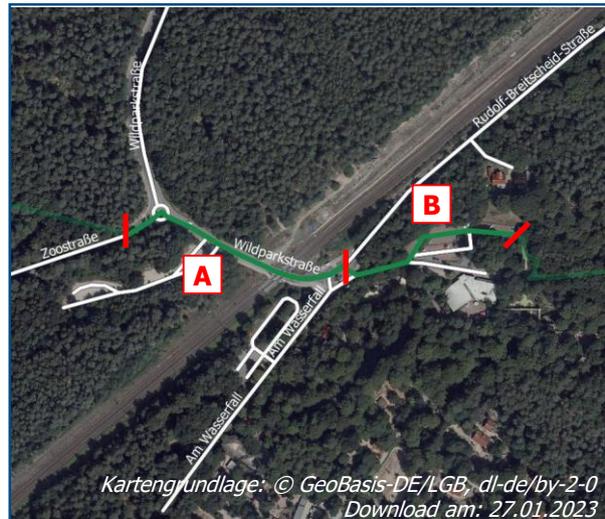
Da der erste Abschnitt des Schwarzen Weges vom Brandenburgischen Viertel aus gesehen im Besitz der Landesforst liegt, sind hier Gespräche und Kaufverhandlungen erforderlich.

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

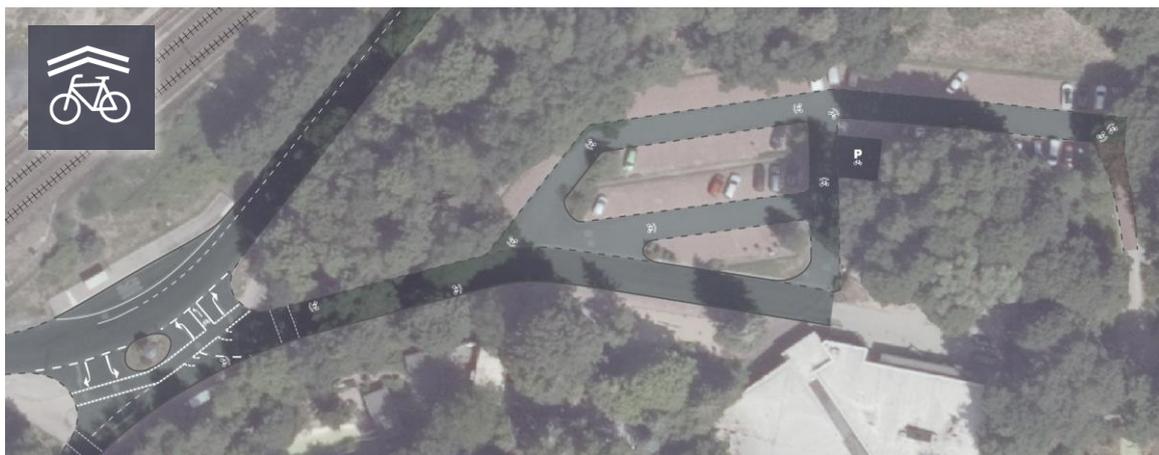
**Parkplatz (Zoo) Teil B**



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 wassergebundene Decke		Kfz-Geschwindigkeit kein



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 <b>A: Mischverkehr, Einbahnstraße, Fahrrad in Gegenrichtung frei</b> <b>B: Mischverkehr + beidseitig Gehweg, Fahrrad frei</b>		
Oberfläche / Befahrbarkeit <b>A: flaches Kopfsteinpflaster</b> <b>B: Asphalt, Gehwege: Plaster</b>		Kfz-Geschwindigkeit <b>A: 30 km/h</b> <b>B: 50 km/h</b>



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.

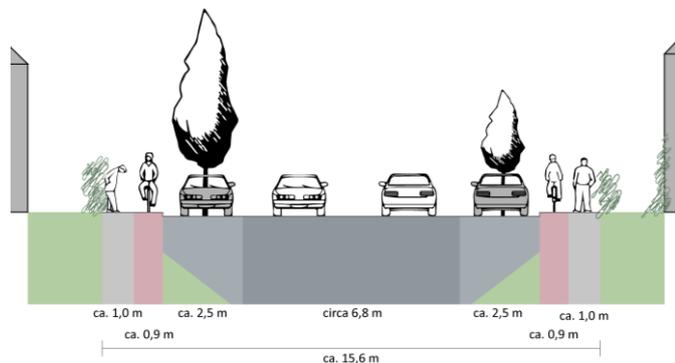
Die Rudolf-Breitscheid-Straße kann von Radfahrenden im Mischverkehr auf der Fahrbahn befahren werden. Häufiger sieht man allerdings Fahrräder auf den Gehwegen, die für den Radverkehr frei gegeben sind. An der Querungsstelle im Teil A/B sind abgesenkte Gehwege für eine leichtere Überquerung vorhanden.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

**Vorhandene Querungsstelle im Teil A/B**



Quelle: Google Street View

**Querschnitt (Bestand) Teil B**



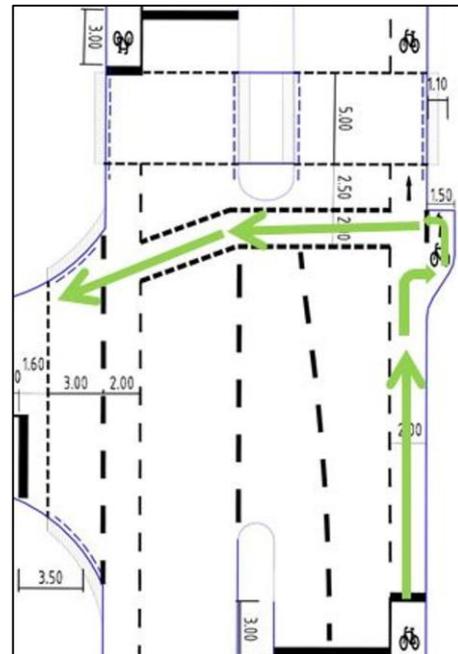
Quelle: GGR

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 fällende 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.

<b>Ausgangssituation</b>	
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

**Natureingriffe**

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

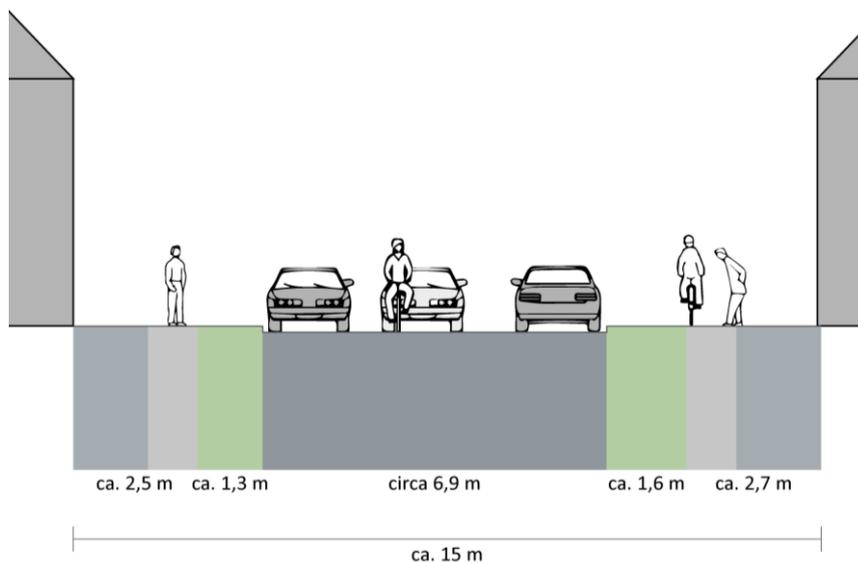
<b>13</b>	Abschnitt <b>Ruhlaer Str. von Raumer Str. bis Weinbergstr.</b>	
	<b>Ausgangssituation</b>	
Art der Radverkehrsführung Mischverkehr auf der Fahrbahn		
Oberfläche / Befahrbarkeit Kopfsteinpflaster		Kfz-Geschwindigkeit 30 km/h



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)**



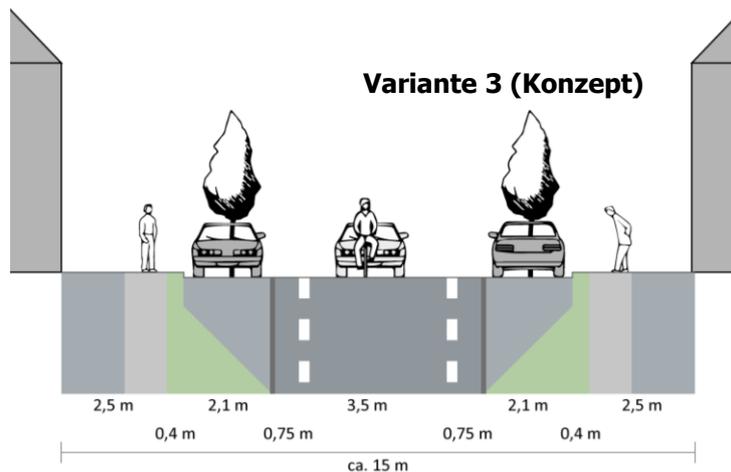
Quelle: GGR

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

<b>14</b>	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

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

**15** Abschnitt  
 Weinbergstr. + Park am Weidendam v. Ruhlaer Str. in Ri Innenstadt

<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 Weidendam. 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.

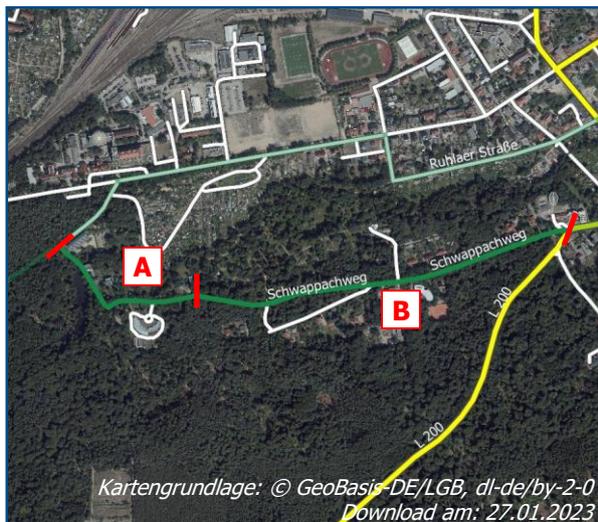


Kartengrundlage: © GeoBasis-DE/LGB, dl-de/by-2-0 Download am: 27.01.2023

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

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

<b>16</b>	Abschnitt Am Zainhammer + Schwappachweg von Am Zainhammer bis Brunnenstr.	
	<b>Ausgangssituation</b>	
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

**Natureingriffe**

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

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



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

**Natureingriffe**

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