Stadt Eberswalde

Berichtszeitrum
01.01.2023 – 31.12.2024

Radnutzungskonzept Stadt Eberswalde - Evaluierungsbericht 2024



Stadt Eberswalde
Stadtentwicklungsamt

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 Streckenlänge 10
3.6 Weitere Handlungsbereiche 11
3.7 Bewertung und Schlussfolgerung 14

4 Entwicklung des Radverkehrs in Eberswalde 14

4.1 Zählstellen Radverkehr – Auswertung und Gegenüberstellung 2022 - 2024 15
4.2 Entwicklung des Fahrradparkens am Hauptbahnhof 21
4.3 ADFC - Fahrrad-Klima-Test 23
4.4 Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Brandenburg 24

5 Anhang 25

5.1 ADFC Fahrradklimatest 25
5.2 Karten 26

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Ergebnisse des STADTRADELN 12
Tabelle 2 Gesamtergebnisse des ADFC-Fahrrad-Klima-Tests seit 2012 23

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Umsetzung 2019, 2022 und 2024 - 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 nach Maßnahmengruppen 9
Abbildung 8 Umsetzungsstand LS nach Maßnahmengruppe 9
Abbildung 9 Umsetzungsstand nach Streckenlänge in Kilometern 10
Abbildung 10 Beiträge vom STADTRADELN Fotowettbewerb 11
Abbildung 11 Impressionen von Informationskampagnen 13
Abbildung 12 Karte der permanenten Radverkehrszählstellen 15
Abbildung 13 Entwicklung der Radverkehrszählung insgesamt 16
Abbildung 14 Entwicklung des Radverkehrs an den einzelnen Zählstellen 16
Abbildung 15 Räumliche Verteilung des Radverkehrs im Mittelwert 17
Abbildung 16 Monatsprofil der Radverkehrszählungen je Standort 18
Abbildung 17 Tagesprofil der Radverkehrszählungen (Durchschnitt je Tag) 19
Abbildung 18 Stundenprofil der Radverkehrszählungen (Durchschnitt je Stunde) 20
Abbildung 19 Durchschnitt je Stunde aller Zählstellen 20
Abbildung 20 Abgestellte Fahrräder am Bahnhof insgesamt 21
Abbildung 21 Auslastung des Bahnhofsumfeldes ohne Fahrradparkhaus 22
Abbildung 22 Auslastung des Fahrradparkhauses (Ober- und Untergeschoss) 22

1 Methodik und Aufbau Evaluierungsbericht

Der Aufbau des hier vorliegenden Evaluierungsberichtes entspricht im Wesentlichen dem Aufbau den Evaluierungsberichten der Vorjahre und betrachtet den Zeitraum von 2023 bis 2024. Es findet jeweils eine vergleichende Gegenüberstellung mit dem Evaluierungsberichten der Vorjahre statt.

In Kapitel 3 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. es 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.

Durch diese Zuordnung war es 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.

In Kapitel 4 wird auf die qualitative und quantitative 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 den Berichten der Vorjahre 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.

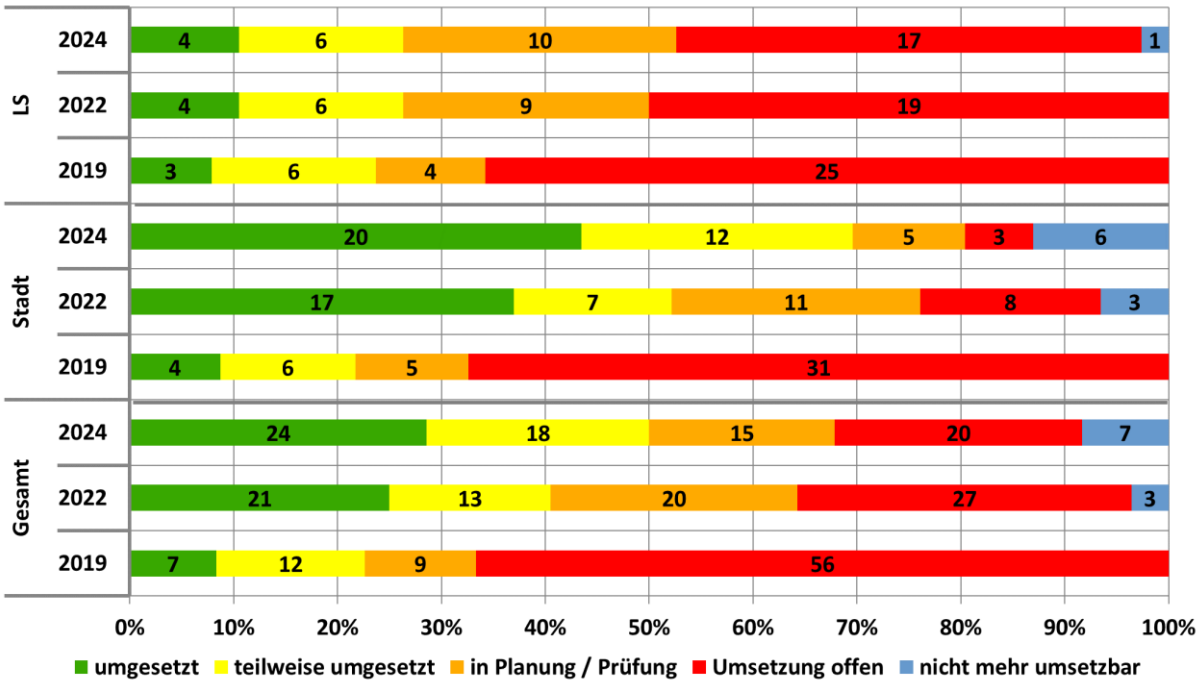


Abbildung 1 Umsetzung 2019, 2022 und 2024 - insgesamt und getrennt nach Zuständigkeit

Insgesamt ist festzustellen, dass die Umsetzung der Maßnahmen bis Ende 2024 weiter voranging. Die Umsetzungsgeschwindigkeit ist dennoch gering und der Zielhorizont 2030 kaum noch erreichbar. Über ein Drittel der Maßnahmen sind noch nicht in der Umsetzung. Besonders auffällig zeigt sich hierbei der weiterhin geringe Umsetzungsstand der Maßnahmen in der Zuständigkeit des LS.

Es zeigt sich aber auch, dass bei den verbleibenden 8 Maßnahmen in Zuständigkeit der Stadt (in Planung und Umsetzung offen) die Zielerreichung bis 2030 wahrscheinlich erreicht werden kann.

Im Gegensatz dazu, ist eine Umsetzung der verbleibenden 27 Maßnahmen in Zuständigkeit des LS, wobei sich zumindest 10 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“ vorgeschlagen. Die Bearbeitung der Machbarkeitsstudie „Südroute“ ist in der Zwischenzeit abgeschlossen, die konkrete Planung für den 1. Abschnitt aufgenommen und ein Fördermittelantrag bei der Investitionsbank des Landes Brandenburg (ILB) gestellt. 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 2049 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 4 Jahren pro Jahr 8 Maßnahmen umgesetzt werden. Getrennt nach Zuständigkeit müsste die Stadt Eberswalde pro Jahr weitere 3,1 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.

Die vorliegenden Daten verdeutlichen, dass das Mobilitäts- und Nutzungsverhalten im Radverkehr dem der anderen Verkehrsarten gleicht und stark durch den Berufs- und Ausbildungsverkehr geprägt ist. Somit erfolgt die vorrangige Nutzung zu den klassischen Hauptverkehrszeiten am Morgen und Nachmittag. Für die Verkehrsplanung bedeutet dies eine massive Überlagerung der Verkehrsströme in den Spitzenstunden. Daraus leitet sich die planerische Notwendigkeit ab, den Fokus verstärkt auf sichere, kreuzungsfreie Radverkehrsverbindungen zu legen und Nutzungskonflikte mit dem Fußverkehr, dem fließenden motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie dem ruhenden Verkehr (z. B. durch parkende Fahrzeuge) gezielt zu minimieren.

Trotz der quantitativ stagnierenden Radverkehrszahlen in Eberswalde behält die Radverkehrsförderung ihre hohe strategische Relevanz. Angesichts des fortschreitenden Klimawandels und der Notwendigkeit zur Reduzierung von Umweltbelastungen erfüllt sie eine Schlüsselfunktion für den ökologischen Stadtumbau. Darüber hinaus entfaltet die Stärkung aktiver Mobilität erhebliche gesundheitliche und soziale Synergien. Insbesondere die frühzeitige Sozialisation von Kindern und Jugendlichen auf dem Fahrrad festigt nachweislich die gesundheitliche Resilienz und fördert eine selbstständige Mobilitätskompetenz in der Bevölkerung.

3 Evaluierungsbericht

In diesem Kapitel werden einerseits der Umsetzungsstand des Konzeptes evaluiert. Die Wirkung der Maßnahmen wird in Kapitel 4 beschrieben.

3.1 Gesamtumsetzungsstand

Von den insgesamt 84 Maßnahmen sind 24 vollständig oder alternativ umgesetzt. 16 Maßnahmen gelten zum Zeitpunkt der Evaluierung als teilweise umgesetzt. Weitere 14 Maßnahmen befinden sich in der Planung bzw. Prüfung. Für 21 Maßnahmen ist die Umsetzung offen und 9 Maßnahmen mussten aufgrund Änderungen der Rechtslage, Zuständigkeit, Aspekten der Wirtschaftlichkeit etc. als nicht mehr umsetzbar deklariert werden.

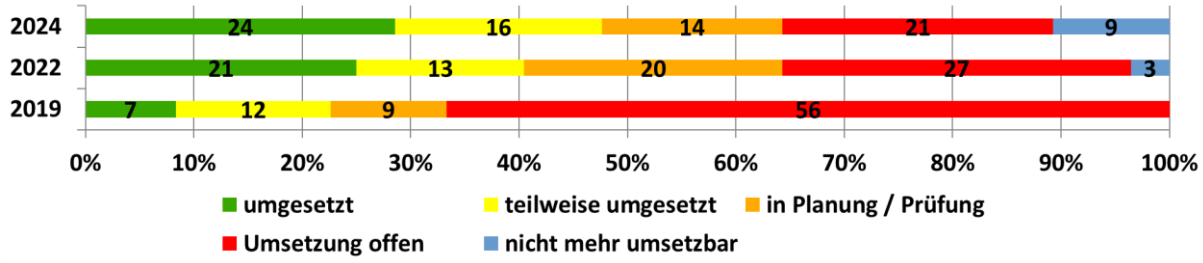


Abbildung 2 Umsetzungsstand RNK Eberswalde (gesamt)

Neben der graphischen Gegenüberstellung ist eine kartographische Darstellung der Gesamtumsetzung des RNK sowie getrennt nach Stadt Eberswalde und Landesbetrieb Straßenwesen im Anhang 5.2 beigefügt.

3.2 Umsetzungsstand in Zuständigkeit Stadt Eberswalde

Bei der Umsetzung des RNK ist die Stadt Eberswalde für 46 Maßnahmen zuständig. Davon sind bis Ende 2024 insgesamt 20 Maßnahmen als umgesetzt und 12 Maßnahmen als teilweise umgesetzt anzusehen. Weitere 5 Maßnahmen befinden sich in der Planung bzw. Prüfung und für 3 Maßnahmen ist die Umsetzung offen.

Zusätzlich zu den drei bereits seit 2022 nicht mehr umsetzbaren Maßnahmen, wurden drei weitere gleichermaßen eingestuft. Dabei handelt es sich um die Maßnahmen+

1. B05 – Errichtung einer Lichtsignalanlage in der Heegermühler Straße auf Höhe der Straße Am Bahnhof Eisenspalterei. Dies bedingt jedoch der Wegeführung durch den Familiengarten und wird als unrealistisch eingeschätzt.
2. G08 – Freigabe der Einbahnstraße (Dorfstraße) für Radfahrende. Die Maßnahme kann nicht für sich alleine umgesetzt werden und wäre nur mit einer Anpassung des bereits jetzt sehr komplexen Knotenpunktes mit der Eberswalder Straße (Großer Stern) realisierbar. Nach Prüfung, unter anderem in der Verkehrsunfallkommission, wurde festgestellt, dass eine verkehrssichere Verkehrsführung, ohne erheblich baulichen Eingriff, nicht gewährleistet werden kann.
3. G38 – Ausbau des bestehenden Waldweges. Die Maßnahme stellt nicht nur einen Eingriff in den Wald dar, sondern würde aufgrund der vorhandenen Topographie einen erheblichen bautechnischen Eingriff nach sich ziehen Aufgrund des zu erwartenden geringen Nutzerpotenzial ist diese Maßnahme als nicht wirtschaftlich einzustufen.
4. G44 – Entfernen der Beschilderung „Radfahrer absteigen“. Grund für die Beschilderung ist die zu geringe Höhe des Geländers unter versicherungstechnischen Aspekten. Für die Entfernung der Schilder wäre eine Geländerhöhe von 1,30 Meter erforderlich.

Die Zuständigkeit dafür liegt beim Wasser- und Schifffahrsamt und dieses lehnt den erforderlichen Aufbau des Geländers ab.

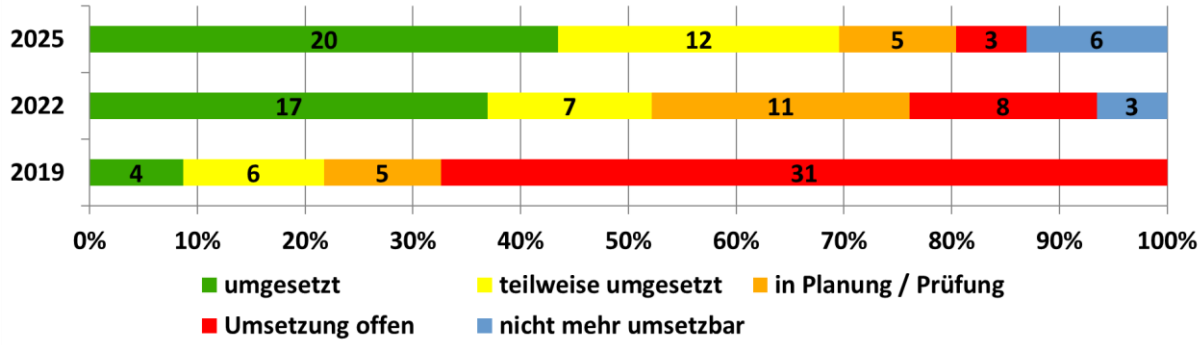


Abbildung 3 Umsetzungsstand RNK Eberswalde (Zuständigkeit Stadt)

Damit ist festzuhalten, dass in Zuständigkeit der Stadt Eberswalde im Vergleich zu 2022 geringfügig 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, 2022 und 2024 für die Zuständigkeit der Stadt zu sehen.

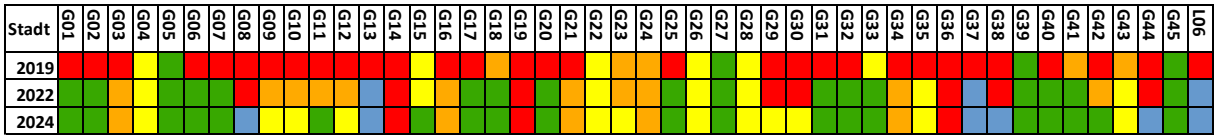


Abbildung 4 Umsetzungsstand städtischer Maßnahmen 2019 und 2022

3.3 Umsetzungsstand in Zuständigkeit Landesbetrieb Straßenwesen

Bei der Umsetzung des RNK ist der LS für 38 Maßnahmen zuständig. Davon waren bis Ende 2024 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.

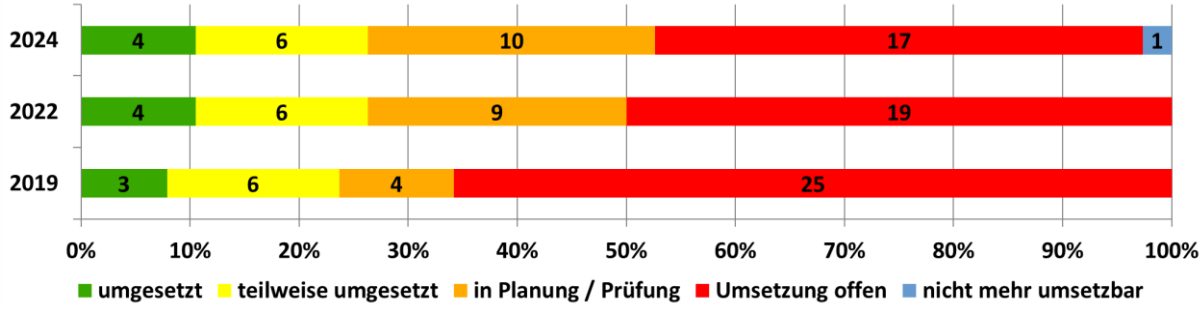


Abbildung 5 Umsetzungsstand RNK Eberswalde (Zuständigkeit LS)

Es zeigt sich, dass es beim Landesbetrieb Straßenwesen sich der Umsetzungsstand im Grunde keine Umsetzungsfortschritt gegeben hat. Nur eine Maßnahme in von der Kategorie „offene Maßnahmen“ in die Kategorie „in Planung / Prüfung“ übergangen sind. Eine weitere Maßnahme wird als nicht mehr umsetzbar eingestuft. In der nachfolgenden Abbildung 6, ist der Umsetzungsstand bezogen auf die einzelnen Maßnahmen und der Vergleich der Jahre 2019, 2022 und 2024 für die Zuständigkeit des Landesbetrieb Straßenwesens zu sehen.

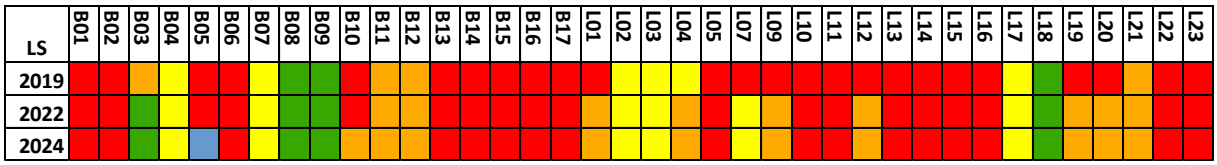


Abbildung 6 Umsetzungsstand LS-Maßnahmen 2019 und 2022

3.4 Umsetzungsstand nach Maßnahmengruppen

In Abbildung 7 und Abbildung 8 ist der Umsetzungsstand nach Maßnahmengruppen und Zuständigkeit dargestellt. In allen drei Maßnahmengruppen sind Entwicklungen zu verzeichnen. Es ist aber auch deutlich sichtbar, dass es bei den baulichen Maßnahmen sowie die Markierungsmaßnahmen, im Zuständigkeitsbereich des LS, hinsichtlich der Umsetzung erheblichen Nachholbedarf gibt.

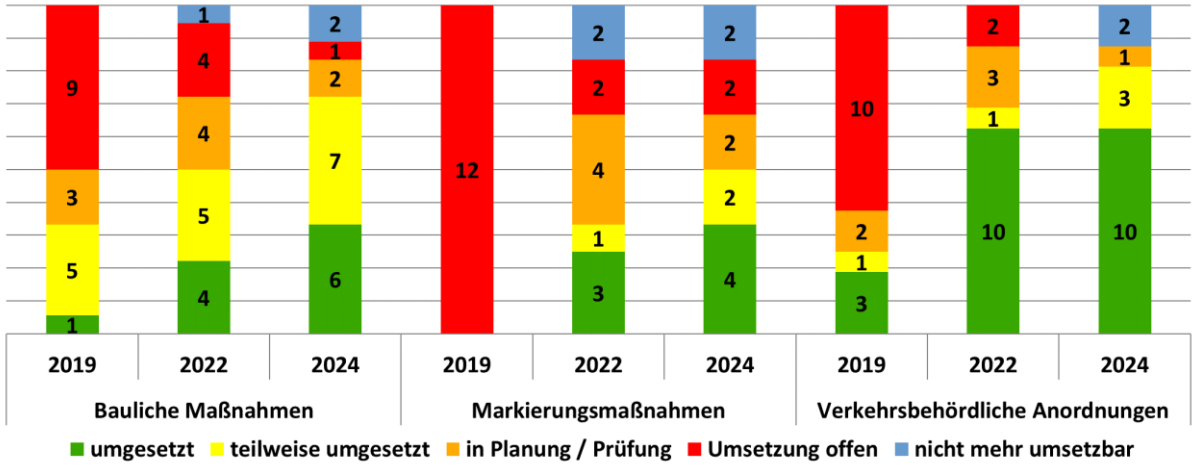


Abbildung 7 Umsetzungsstand Stadt nach Maßnahmengruppen

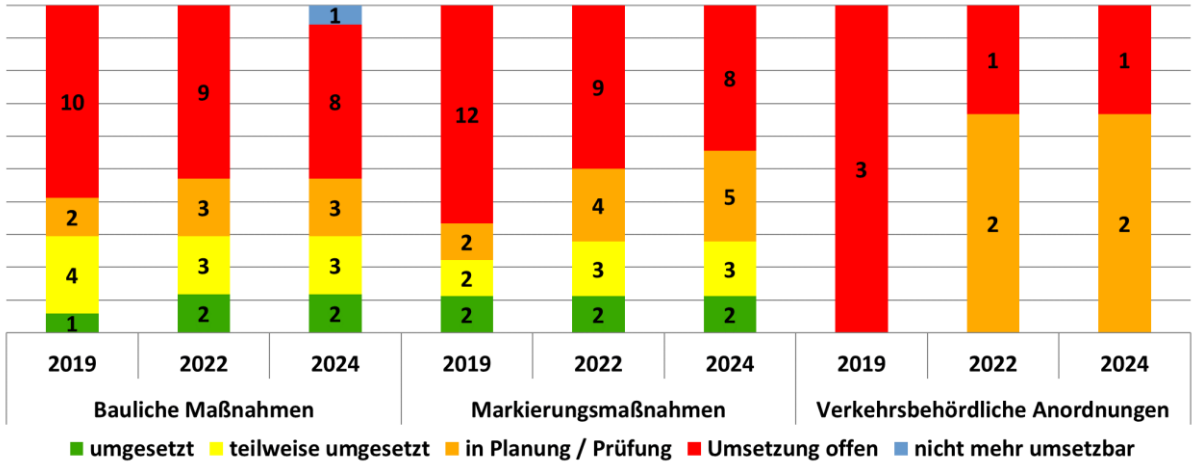


Abbildung 8 Umsetzungsstand LS nach Maßnahmengruppe

Schlussfolgerungen

Die übrigen Markierungsmaßnahmen und verkehrsrechtlichen Anordnungen sollten nach Möglichkeit zeitnah in die Umsetzung gehen und die baulichen Maßnahmen weiterhin verfolgt werden.

3.5 Umsetzungsstand nach Streckenlänge

Der Umsetzungsstand gemessen an der Streckenlänge ist in der nachfolgenden Abbildung 9 dargestellt. In Summe wurden, im Vergleich zu 2019, Maßnahmen mit einer Streckenlänge von rund 4 Kilometer 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. Festzuhalten bleibt, dass in Summe immer noch Maßnahmen mit einer Streckenlänge von rund 30 Kilometer 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 Kilometer 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.

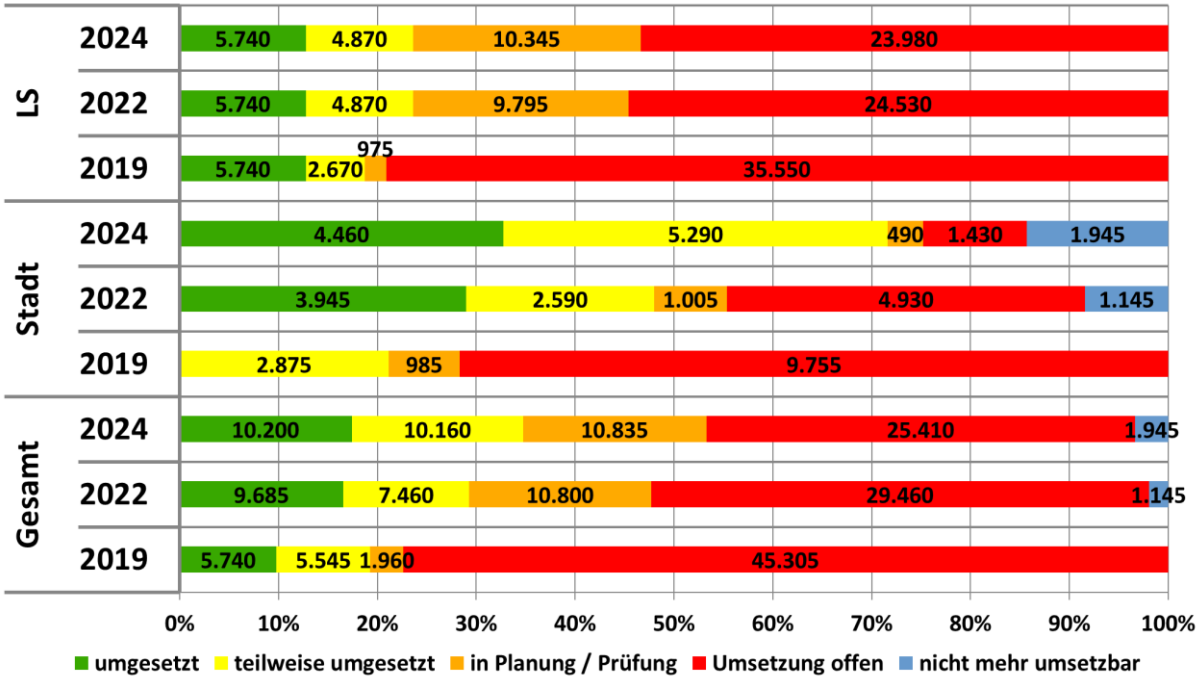


Abbildung 9 Umsetzungsstand nach Streckenlänge in Kilometern

Schlussfolgerungen

Die Fahrradfreundlichkeit einer Stadt kann nur durch ein lückenloses Radwegenetz für unterschiedlich versierte Radfahrende geschaffen werden. Bis 2024 waren Maßnahmen mit rund 10,2 Kilometern umgesetzt und rund 10,2 Kilometer teilweise umgesetzt. Das entspricht zusammen einem Anteil von ca. 35 %.

Nach Prüfung der Umsetzbarkeit sind 3,3 % der Maßnahmen, gemessen ihrer Streckenlänge, als nicht mehr umsetzbar eingestuft. Weitere 18,5 % sind aktuell in Planung bzw. Prüfung und die Umsetzung an 43,4 % der Strecken ist offen. Damit weist das Radwegenetz noch deutliche Lücken auf.

Eine kartographische Darstellung der Maßnahmenumsetzung ist der Anlage 5.2 beigefügt. Die Karten stellen den Gesamtumsetzungsstand, den Umsetzungsstand getrennt nach Stadt und LS und den vergleichenden Umsetzungsstand von 2022 und 2024 dar.

3.6 Weitere Handlungsbereiche

3.6.1 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 (F3) oder durch Veröffentlichungen im **Amtsblatt** 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.

STADTRADELN

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.



Abbildung 10 Beiträge vom STADTRADELN Fotowettbewerb

Urheber v. links n. rechts: Jessy Radtke-Herrmann, Charlotte Walter, Tommy Grimm, Emilia Luttmann, Eveline Werner

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.

Tabelle 1 Ergebnisse des STADTRADELN

Jahr	Anzahl Teilnehmende	Anteil an der Bevölkerung	davon aus STVV	Anzahl Teams	Kilometer	Vermiedenes CO_2 [kg]	Bundesplatzierung	
							Platz	von
2016	215	0,50%	3	17	32.155	4.566	311 /	496
2017	375	0,90%	5	30	56.472	8.019	306 /	620
2018	487	1,10%	3	37	78.587	11.159	339 /	886
2019	398	1,00%	6	42	79.662	11.312	318 /	1.126
2020	308	0,70%	1	30	65.245	9.591	531 /	1.482
2021	728	1,70%	7	49	167.176	24.575	307 /	2.172
2022	1.059	2,50%	4	66	202.751	31.225	274 /	2.557
2023	1.209	2,80%	4	69	226.353	37.000	386 /	2.836
2024	845	1,93%	3	56	141.965	23.567	477 /	2.886

Informationskampagnen

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 Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer 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.



2023 Vorteile Radverkehr



2023 Sicherheit



2024 Miteinander unterwegs



2024 Schulterblick beachten

Abbildung 11 Impressionen von Informationskampagnen

3.6.2 Fahrradabstellanlagen

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

In den Jahren 2023 und 2024 wurden insgesamt 10 Radabstellanlagen im Stadtgebiet errichtet. Im Einzelnen sind es folgenden Radabstellanlagen.

- 4 Stück in der Gerichtsstraße
- 2 Stück auf Höhe der Rudolf-Breitscheid-Straße 28
- 4 Stück als Verlegung von der Poratzstraße in die Kreuzstraße (Eingangsbereich der Rathauspassage)

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.

3.6.3 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 die Etablierung eines Fahrradverleihsystems in Kooperation mit den Kreiswerken wurde geprüft und hat keine Aussicht auf zeitnahe Realisierung. Von einer alleinigen Umsetzung durch die Stadt Eberswalde wird derzeit aufgrund der hohen Kosten abgesehen.

3.7 Bewertung und Schlussfolgerung

Die Evaluierung 2024 zeigt, dass nach dem zögerlichen Auftakt der Umsetzung bis 2019 eine intensivere Phase der Umsetzung bis 2021 stattfand. Nun sind die leicht umzusetzenden Maßnahmen zumindest seitens der Stadt Eberswalde abgearbeitet und die schwieriger umzusetzenden Maßnahmen stehen an.

Seitens der Stadt Eberswalde sind zu den 17 Maßnahmen aus 2019 und 2022 weitere 3 Maßnahmen umgesetzt worden. Mit Ende 2024 waren 12 Maßnahmen teilweise umgesetzt und weitere 5 in Planung und Prüfung. Für 3 Maßnahmen ist die Umsetzung offen.

Seites des LS ist zu den drei Maßnahmen in 2019 und 2022 keine weitere Maßnahme umgesetzt worden. Weiterhin wurden 6 Maßnahmen teilweise umgesetzt und 10 Maßnahmen sind nun in Planung. Eine Maßnahme ist nicht mehr umsetzbar und für weitere 17 Maßnahmen ist die Umsetzung aktuell offen. Dies stellt nahezu eine Stagnation dar.

Bei gleichbleibender Umsetzungsgeschwindigkeit 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 4 Jahren pro Jahr 8 Maßnahmen umgesetzt werden. Getrennt nach Zuständigkeit müsste die Stadt Eberswalde pro Jahr weitere 3,1 Maßnahmen umsetzen und der Landesbetrieb Straßenwesen 4,9.

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 Zählstellen Radverkehr – Auswertung und Gegenüberstellung 2022 - 2024

Anfang Oktober 2021 wurde Zähltechnik für den Radverkehr angeschafft, 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 12 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.

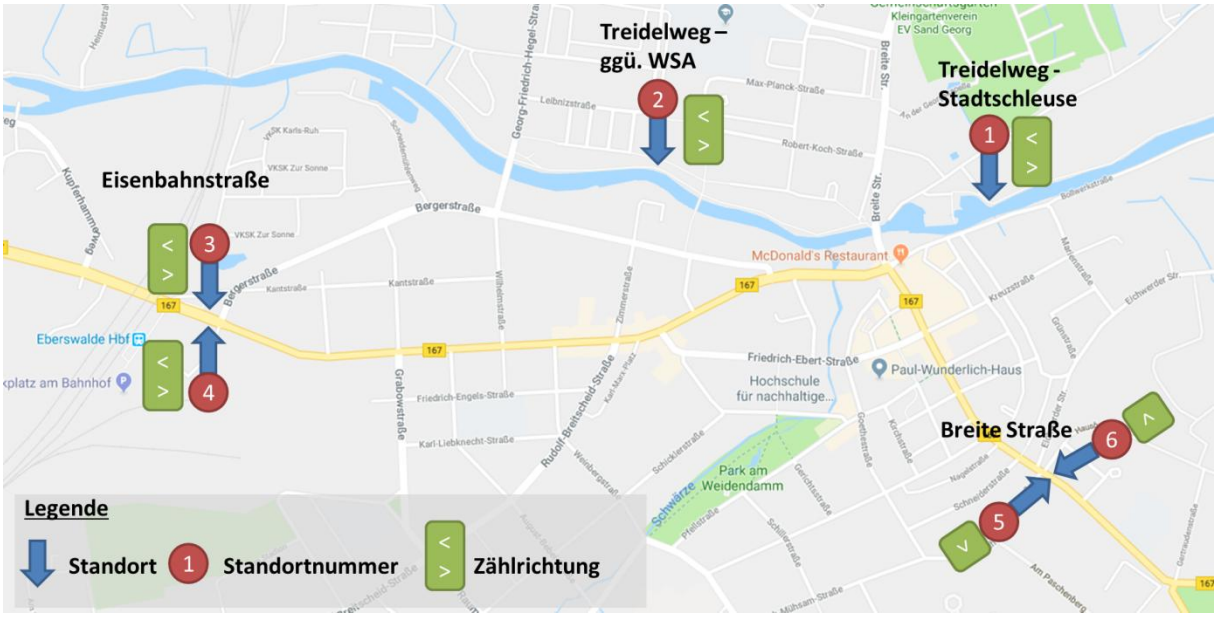


Abbildung 12 Karte der permanenten Radverkehrszählstellen

(Quelle: Google Maps + eigene Elemente)

4.1.1 Jahresauswertung

Im ersten Jahr wurden an allen Zählstellen insgesamt 776.588 Radfahrende gezählt. In 2023 sank diese Zahl auf 761.493 und stieg 2024 auf 782.175. Ein klarer Trend ist damit noch nicht ablesbar. (vgl. Abbildung 13) Im Mittelwert liegen die Zählungen bei 773.419 pro Jahr.

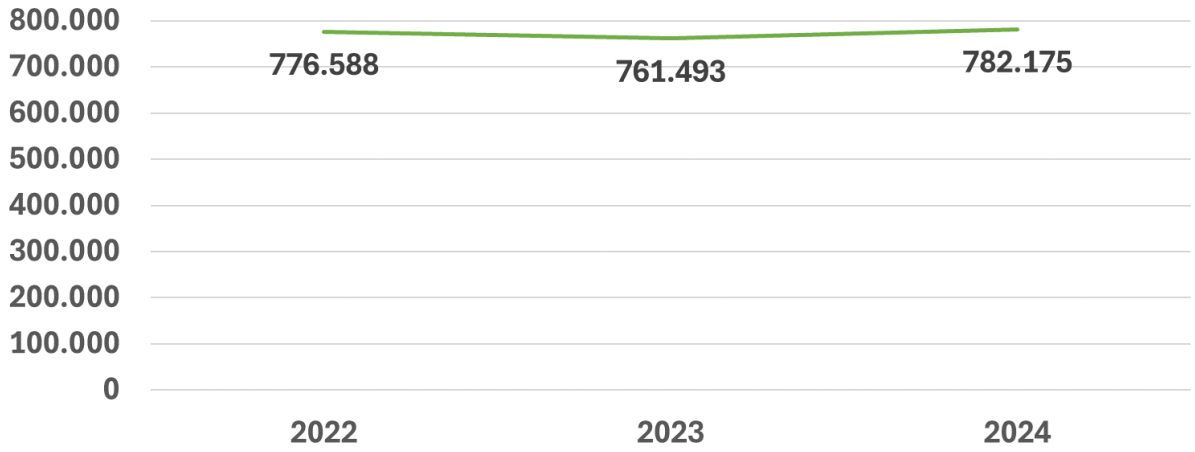
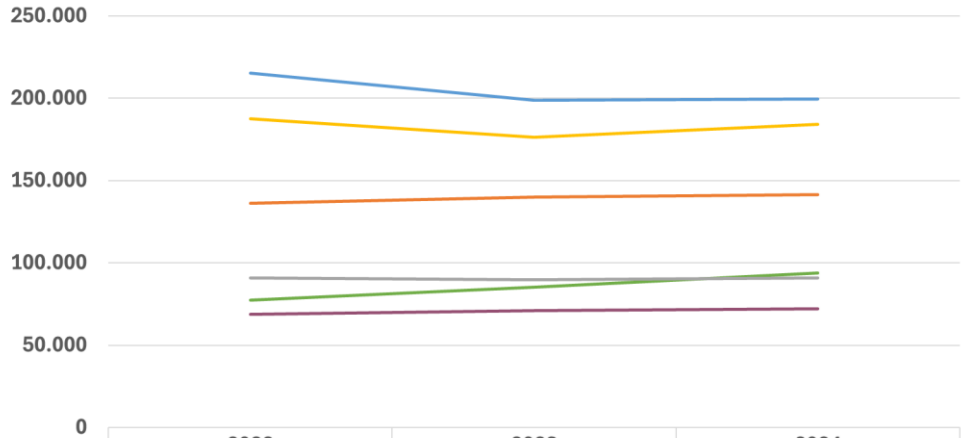


Abbildung 13 Entwicklung der Radverkehrszählung insgesamt

Abbildung 14 und zeigt die Entwicklung der einzelnen Zählstellen von 2022 bis 2024.



	2022	2023	2024
1 Treidelweg - Stadtschleuse	77.270	85.436	93.908
2 Treidelweg - ggü. WSA	187.795	176.376	184.206
3 Eisenbahnstr. stadtauswärts	136.297	140.127	141.577
4 Eisenbahnstr. stadteinwärts	215.465	198.784	199.454
5 Amtsgericht stadtauswärts	90.813	89.871	90.907
6 Amtsgericht stadteinwärts	68.948	70.899	72.123

Abbildung 14 Entwicklung des Radverkehrs an den einzelnen Zählstellen

Die prozentuale Verteilung auf die einzelnen Zählstellen im Mittelwert ist in Abbildung 15 ersichtlich.

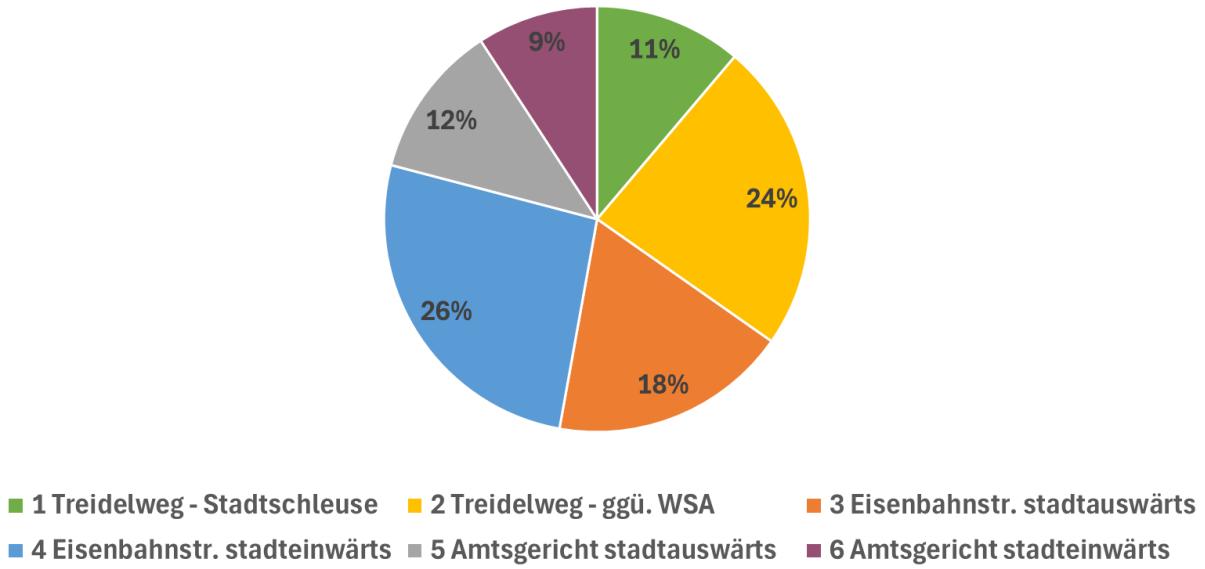


Abbildung 15 Räumliche Verteilung des Radverkehrs im Mittelwert

Schlussfolgerungen

Die Zählstellen an der Eisenbahnstraße und am Treidelweg gegenüber des WSA erfassen über 2/3 der gesamten Radverkehrsmengen. Damit sind das die am häufigsten frequentierten Achsen.

Treidelweg

Rund 1/4 des gezählten Radverkehrs rollt über die westliche Zählstelle und 11 % 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.

In der richtungsgebundenen Auswertung zeigt sich, dass sich der Verkehr in beide Richtungen die Waage halten.

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 östlich der Brücke im nördlichen und südlichen Radweg verbaut und erfassen beidseitig den Radverkehr in beide Richtungen. Damit lässt sich der Anteil von Geisteradlern feststellen. Stadtauswärts liegt deren Anteil bei 13 %, stadteinwärts hingegen bei 21 %. Eine Vermutung für die hohe Anzahl falsch Fahrender ist die Lage des Bahnhofs auf der Südseite der B167 und die damit verbundene Vermeidung des Fahrens 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

Betrachtete man die Breite Staße auf Höhe des ehemaligen Amtsgerichts nutzen Radfahrende erstaunlicherweise häufiger die Seite Richtung stadtauswärts, also bergauf (56 %). Stadteinwärts werden damit andere Wege präferiert.

Hier erfolgt aufgrund der verkehrlichen Anlage keine richtungsgebundene Erfassung der Radfahrenden.

4.1.2 Monatsweise Auswertung

Abbildung 16 zeigt die standortsbezogene monatliche Auswertung.

Die Graphen zeigen den Durchschnitt der Jahre 2023 und 2024 und ein erwartbares 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.

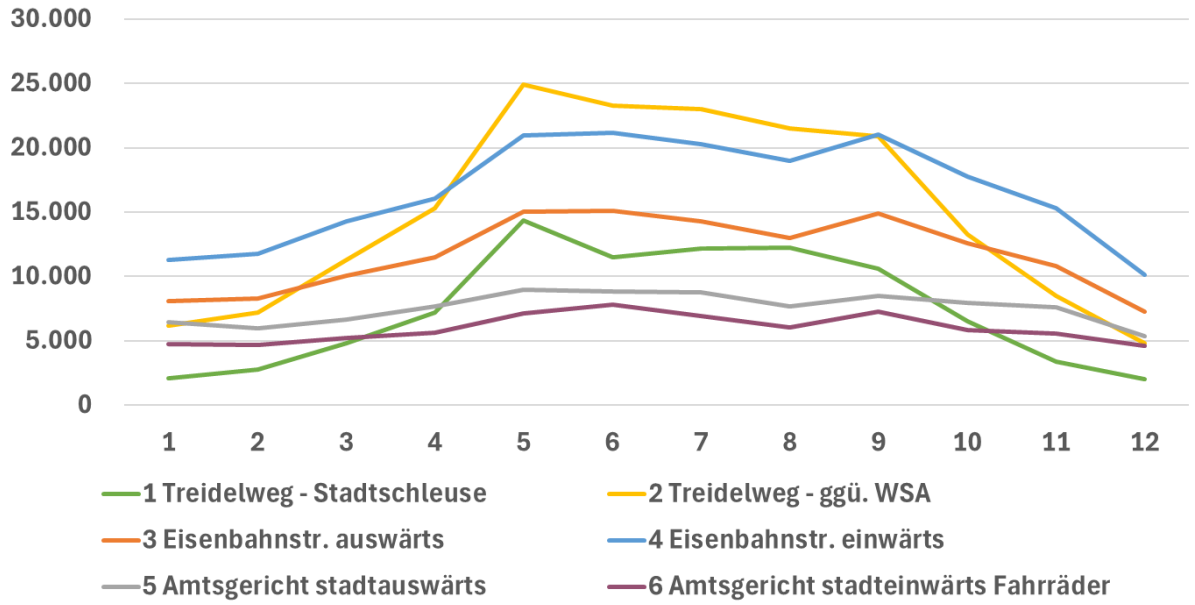


Abbildung 16 Monatsprofil der Radverkehrszählungen je Standort

Schlussfolgerungen

Der Abnahme des Radverkehrs in den Wintermonaten könnte durch die Ausweitung des Winterdienstes auf Radwegen zumindest teilweise entgegengewirkt werden. Aus den Daten geht weiterhin hervor, dass in den Wintermonaten von Dezember bis Februar pro Tag trotz des schlechteren Wetters und möglichweise nicht optimal geräumten Radwegen nie weniger als 1.100 auf Eberswalder Straßen unterwegs sind.

4.1.3 Tagesweise Auswertung

In Abbildung 17 weisen alle Zählstellen über die Werktage eine relativ konstante Zählung 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 Radtouristische Bedeutung des Treidelweges besonders in und aus östlicher Richtung ableiten.

Der tägliche Durchschnitt beträgt 2.111 Zählungen. Unterteilt man diese Zahl noch in Werktage und Wochenende auf, ergibt sich für Werktage ein Durchschnitt von 2.329 Zählungen und für Wochenende ein Durchschnitt von 1.567 Zählungen. Im Mittelwert werden an Wochenenden rund 760 Zählungen weniger registriert. Dadurch zeigt sich die Bedeutung des Radverkehrs für Alltagswege unter der Woche. Den Spitzentag bildet der 09.05.2024 mit 4.685 Zählungen zu Himmelfahrt.

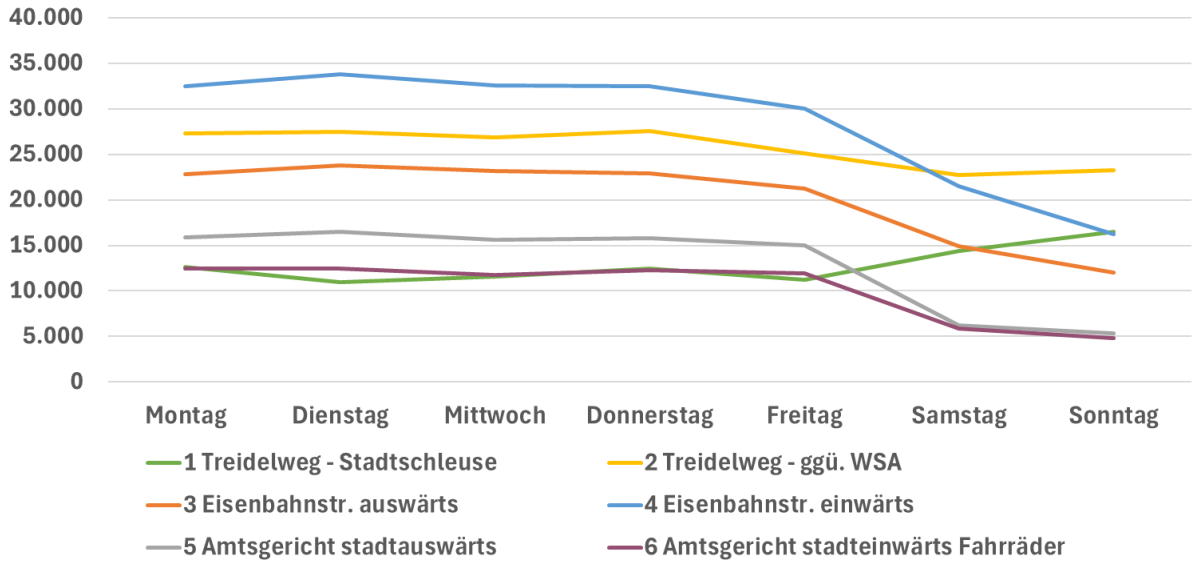


Abbildung 17 Tagesprofil der Radverkehrszählungen (Durchschnitt je Tag)

Schlussfolgerung

Der Einbau der Zählschleifen (Dauerzählstellen) ermöglicht es, sowohl die Alltags- als auch touristischen Radverkehrsmengen zu ermitteln und zeigt deutlich, die Bedeutung bestimmter Radverkehrstrassen.

An den Werktagen Montag bis Freitag findet in Eberswalde deutlich mehr Radverkehr statt als an den Wochenendtagen. Der Treidelweg nimmt hier aufgrund seiner touristischen Bedeutung aber eine Sonderrolle ein. Einerseits sinken die die Zahlen gegenüber des WSA deutlich weniger als an den Zählstellen abseits des Treidelweges. Andererseits steigen die Zahlen an der Stadtschleuse deutlich an.

4.1.4 Stündliche Auswertung

Die summierten Jahreszählungen je Zählstelle und Stunde in Abbildung 18 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.

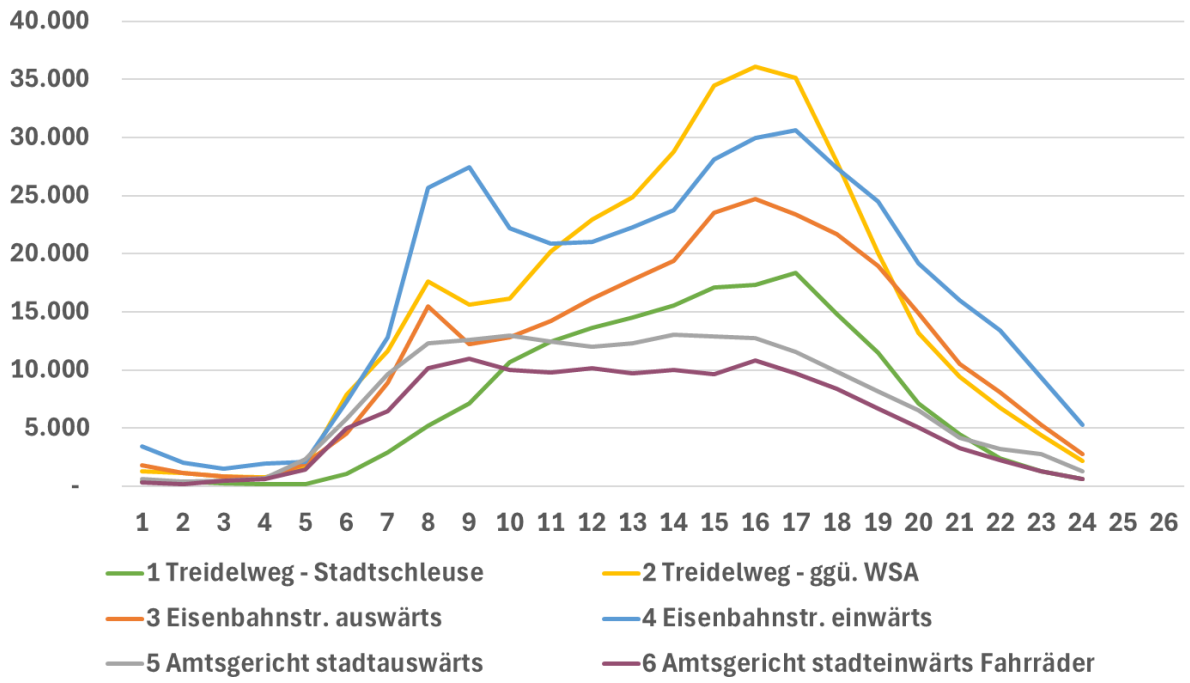


Abbildung 18 Stundenprofil der Radverkehrszählungen (Durchschnitt je Stunde)

Abbildung 19 zeigt hingegen den stündlichen Mittelwert aller Zählstellen über ein Jahr. Erstaunlicherweise werden im Zeitraum zwischen 23 und 6 Uhr im Durchschnitt immer noch 176 Zählungen je Nacht registriert.

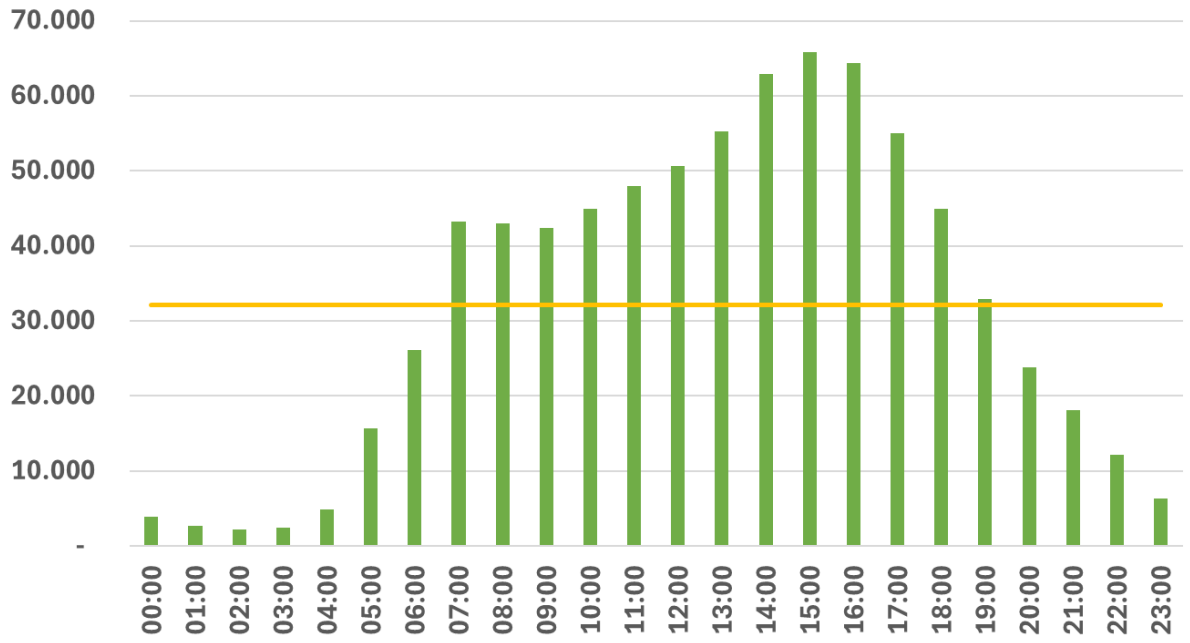


Abbildung 19 Durchschnitt je Stunde aller Zählstellen

4.2 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 oder über Nacht sicher und trocken am Bahnhof abstellen zu können. Dafür wurde das Fahrradparkhaus errichtet. Mit der Errichtung stieg das Angebot von 410 auf aktuell 1.074 Stellplätze.

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 und 2024 insgesamt 730 in der Spitze (vgl. Abbildung 20). Dies stellt noch keine völlige Auslastung des Angebotes dar, zeigt aber, dass der Bau des Fahrradparkhauses die richtige Entscheidung war.

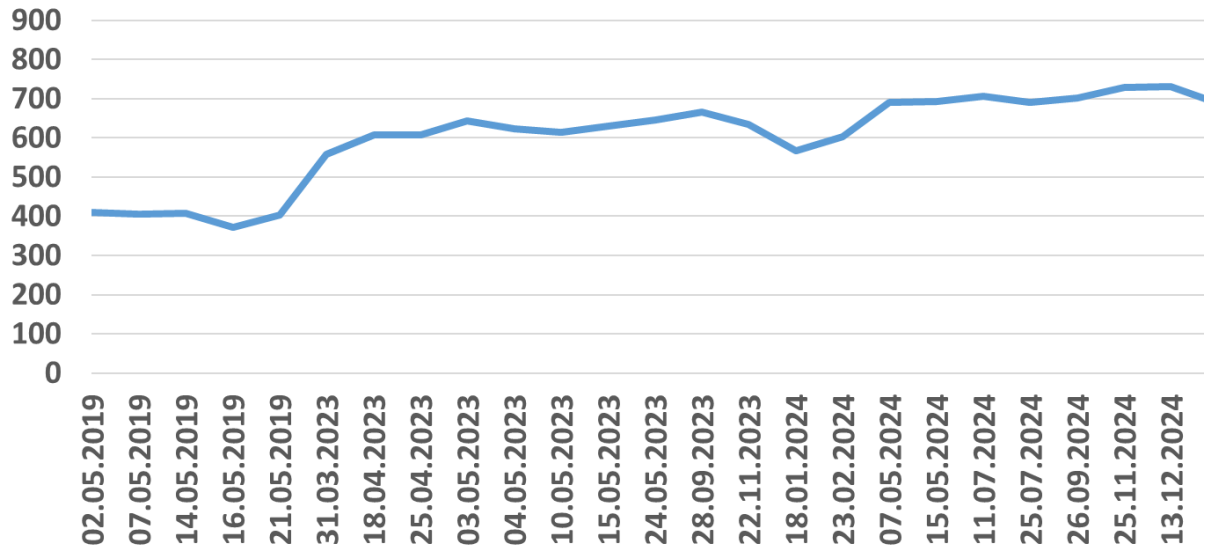


Abbildung 20 Abgestellte Fahrräder am Bahnhof insgesamt

In Abbildung 21 ist die Auslastung des Bahnhofsumfeldes ohne das Fahrradparkhaus abgebildet. Vor Errichtung des Fahrradparkhauses lag die Auslastung bei nahezu 100 % und hat sie sich aktuell zwischen 70 und 80 % eingepegelt. 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 dort weniger Räder als bisher abgestellt werden. Jedoch ist der Unterhaltungsaufwand so groß, dass es keine Kapazitäten gibt, alle Bäume damit zu versorgen.

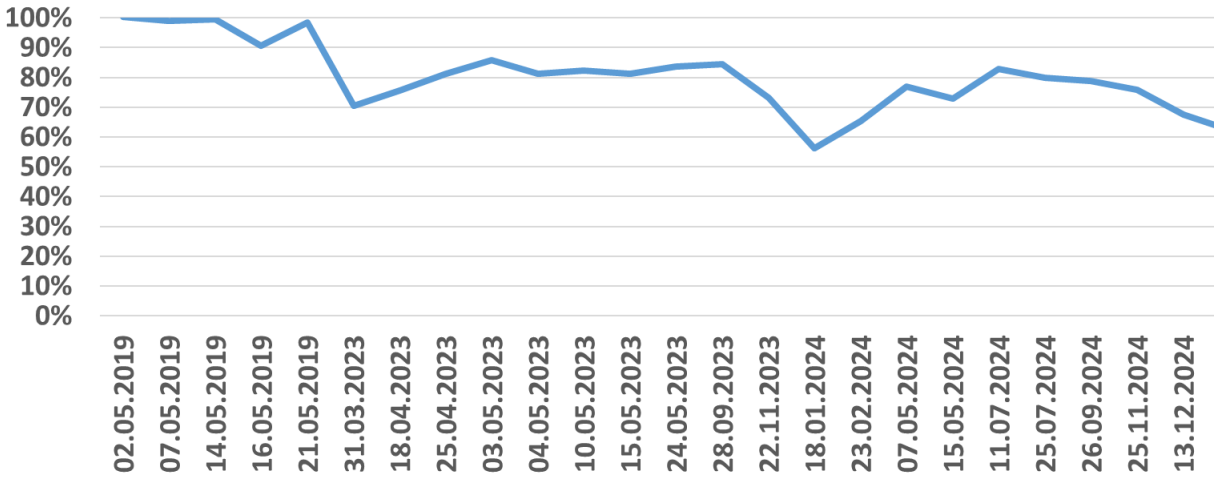


Abbildung 21 Auslastung des Bahnhofsumfeldes ohne Fahrradparkhaus

Betrachtet man die Auslastung des Fahrradparkhauses separat in Abbildung 22, zeigt sich im Erdgeschoss eine gute Auslastung vermutlich auch witterungsbedingt schwankend zwischen 67 % und einmalig nahezu 100 %. Das Obergeschoss wird mit steigender Auslastung im Untergeschoss attraktiver und die Auslastung im Obergeschoss folgt der Auslastung im Untergeschoss.

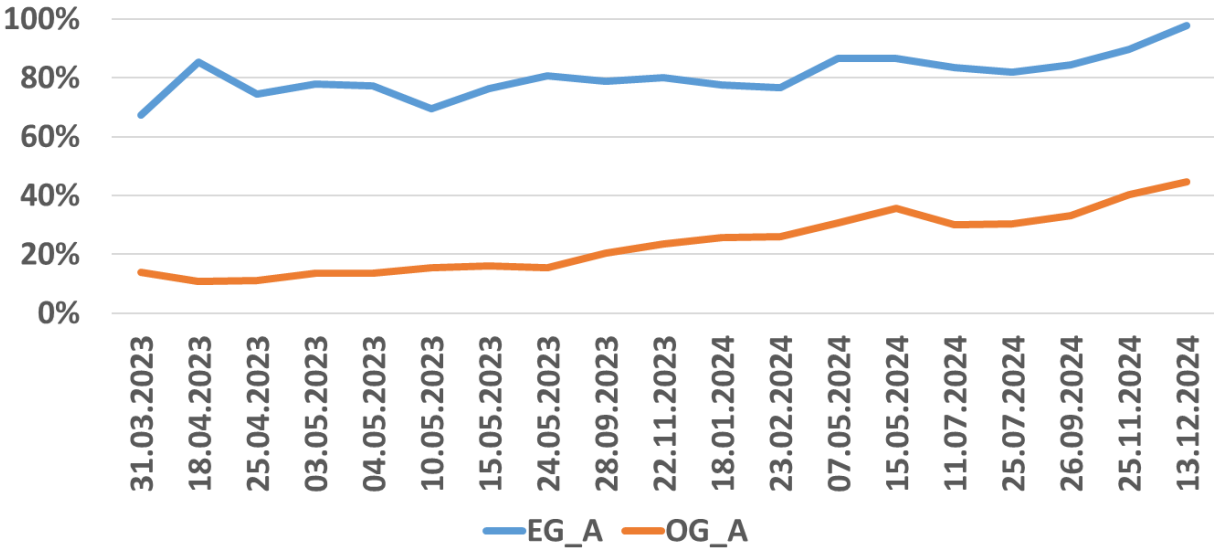


Abbildung 22 Auslastung des Fahrradparkhauses (Ober- und Untergeschoss)

4.3 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).

Die hier vorliegenden Daten basieren auf dem Umfrageergebnissen von 2024 und sind identisch zum letzten Evaluierungsbericht. Neuere Daten werden durch den ADFC voraussichtlich im 4. Quartal 2026 erhoben und im kommenden Evaluierungsbericht berücksichtigt.

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.

Jahr	Ergebnis (Note)	Anzahl Teilnehmende
2012	3,8	164
2014	3,5	119
2016	3,8	140
2018	3,8	238
2020	3,8	188
2022	4,1	262
2024	4,1	133

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 2024 keine Veränderung. Was genau die Ursache für das gleich schlechte 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 gute Erreichbarkeit des Zentrums,
- die Ampelschaltungen für Radfahrende.

Negative Rückmeldungen aus der Befragung sind,

- die Fahrradmitnahme im Öffentliche Personenverkehr,
- Fahrraddiebstähle,
- der Winterdienst auf Radwegen

Eine weiterführende Auswertung der Ergebnisse des ADFC-Fahrrad-Klima-Tests ist im Anhang in Kapitel 5.1 oder unter https://fahrradklima-test.adfc.de/ergebnisse zu finden.

4.4 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 Nordrein-Westfalen und im Laufe der Zeit kamen weitere Bundesländer hinzu. 2015 wurde die AGFK Brandenburg[1] ins Leben gerufen und Eberswalde ist als eines von 13 Gründungsmitgliedern von Anfang an dabei. Aktuell hat die AGFK Brandenburg 45 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 11, Seite 13), als auch von der inhaltlichen Arbeit und Vernetzungsarbeit.

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)

[1] http://www.agfk-brandenburg.de/

5 Anhang

5.1 ADFC Fahrradklimatest

Fahrrad- und Verkehrsklima	2012	2014	2016	2018	2020	2022	2024
Spaß oder Stress	3,0	2,8	3,3	3,2	3,4	3,7	3,7
Akeptanz als Verkehrsteilnehmer	3,3	3,2	3,7	3,8	3,7	3,9	4,0
Radfahren für Alt und Jung	2,8	2,9	3,3	3,4	3,2	3,3	3,4
Werbung für das Radfahren	4,7	4,0	3,9	3,8	3,8	4,2	4,1
Medienberichte	3,6	3,4	3,7	3,7	3,4	4,1	3,9

Stellenwert des Radfahrens	2012	2014	2016	2018	2020	2022	2024
Ampelschaltungen für Radfahrer	3,8	3,8	4,0	4,1	4,1	4,3	4,3
Fahrradförderung in letzter Zeit	4,2	3,4	3,4	3,2	3,8	4,1	4,1
Falschparkenkontrolle auf Radwegen	4,0	3,9	4,1	4,5	4,6	4,6	4,7
Reinigung der Radwege	3,8	3,6	3,8	4,0	3,9	4,1	4,2
Winterdienst auf Radwegen	4,5	4,1	4,2	4,5	4,4	4,5	4,7

Sicherheit beim Radfahren	2012	2014	2016	2018	2020	2022	2024
Fahren auf Radwegen & Radf.-streifen	3,9	3,6	3,9	3,9	4,2	4,3	4,5
Fahren im Mischverkehr mit Kfz	4,1	3,8	3,9	3,9	4,1	4,3	4,4
Fahrraddiebstahl	4,4	4,1	4,1	4,2	4,4	4,5	4,5
Hindernisse auf Radwegen	3,6	3,6	3,8	3,8	4,0	4,3	4,3
Konflikte mit Fußgängern	3,5	3,2	3,8	3,6	3,6	3,8	3,9
Konflikte mit Kfz	3,6	3,6	4,0	4,1	4,2	4,4	4,5
Sicherheitsgefühl	3,7	3,4	3,9	3,9	4,0	4,2	4,4

Komfort beim Radfahren	2012	2014	2016	2018	2020	2022	2024
Breite der Radwege	4,3	3,8	4,1	4,2	4,4	4,7	4,9
Oberfläche der (Rad)wege	3,8	3,5	3,9	3,8	4,1	4,4	4,2
Abstellanlagen	3,9	3,4	3,9	3,7	3,6	3,6	3,4
Führung an Baustellen	4,7						
Fahrradmitnahme im ÖV	4,8	4,5	4,6	4,6	4,8	4,9	5,2

Infrastruktur & Radverkehrsnetz	2012	2014	2016	2018	2020	2022	2024
Erreichbarkeit Stadtzentrum	2,2	2,1	2,6	2,3	2,3	2,5	2,4
zügiges Radfahren	2,3	2,3	2,9	2,5	2,5	2,9	3,0
geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	4,0	3,9	3,8	3,2	3,1	3,3	3,2
Wegweisung für Radfahrer	3,7	3,2	3,6	3,5	3,4	3,6	3,7
öffentliche Fahrräder / Fahrradverleih	4,5	4,3	4,5	4,7	4,2	4,5	4,6

5.2 Karten

Folgend sind die kartographischen Darstellungen des Umsetzungsstandes zu finden.

1. Umsetzungsstand insgesamt 2024 bezogen auf das Zielnetz
2. Umsetzungsstand insgesamt 2022 und 2024 im Vergleich
3. Umsetzungstand Stadt Eberswalde 2024
4. Umsetzungstand Landesbetrieb Straßenwesen 2024

Die Karten, der digitale Evaluierungsbericht und die Präsentation vom Ausschuss F3 (Stadtentwicklung, Wohnen und Umwelt) vom 13.10.2026 sind auf der Internetseite der Stadt Eberswalde im Abschnitt Verkehrsentwicklungsplanung und dort Radnutzungskonzept Eberswalde unter folgendem Link und QR Code verfügbar.

https://www.eberswalde.de/bauen-stadtentwicklung/plaene-konzepte