



Gemeinde Petershagen/Eggersdorf

Radverkehrskonzept

Abschlussbericht

gemäß Beschluss der Gemeindevertretung vom 09.03.2023

SVUDresden

Titel: Radverkehrskonzept Petershagen/Eggersdorf
gemäß Beschluss der Gemeindevertretung vom 09.03.2023

Auftraggeber: Gemeinde Petershagen/Eggersdorf
Fachbereich Bauen

Auftragnehmer: SVU Dresden
Stadt – Verkehr – Umwelt
Büroinhaber: Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld
Wachsbleichstraße 25, 01067 Dresden
Fon: 0351-422 11 96,
Fax: 0351-422 11 98
Mail: info@svu-dresden.de
Web: www.svu-dresden.de

Verfasser: Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld
David Pfitzner

Stand: 09. März 2023

Inhalt

Abbildungsverzeichnis	5
Tabellenverzeichnis	6
Anlagenverzeichnis	6
Abkürzungsverzeichnis	7
1 Veranlassung / Zielstellung	8
2 Vorgehensweise / Konzeptablauf	9
3 Bestands- und Konfliktanalyse	9
3.1 Nutzergruppen	9
3.2 Siedlungs- und Verkehrsnetzstruktur	10
3.3 Charakteristik des Bestandsnetzes	13
3.3.1 <i>Zulässige Höchstgeschwindigkeiten</i>	13
3.3.2 <i>Radverkehrsinfrastruktur</i>	13
3.3.3 <i>Knotenpunkte / Radweganbindungen</i>	14
3.3.4 <i>Angebots- und Netzlücken Radverkehr</i>	16
3.3.5 <i>Einbahnstraßen</i>	18
3.3.6 <i>Einbauten, Umlaufsperrern etc.</i>	18
3.3.7 <i>Oberflächenbeschaffenheit</i>	18
3.3.8 <i>Tourismus, Service und Wegweisung</i>	19
3.3.9 <i>Fahrradparken</i>	20
3.4 Unfälle mit Beteiligung des Radverkehrs	21
3.5 Ergebnisse der Bürgerbefragung	23
4 Leitbild	29
4.1 Bedeutung des Fahrrades für die Mobilität in der Gemeinde	29
4.2 Übergeordnete Zielstellungen	29
4.3 Leitlinien zur Förderung des Radverkehrs	30
5 Radverkehrsnetz	32
5.1 Methodik	32
5.2 Maßgebende Quellen und Ziele / Wunschliniennetz	33
5.3 Radroutennetz	34
6 Grundsätze der Radverkehrsförderung	36
7 Maßnahmenkonzept	41
7.1 Radverkehrsanlagen im Zuge von Hauptverkehrsstraßen	41
7.1.1 <i>Straßenbegleitende Radwege außerorts</i>	42
7.1.2 <i>Ergänzung der Radverkehrsinfrastruktur innerorts</i>	43
7.1.3 <i>Integrierte Straßenraumgestaltung</i>	45
7.2 Verkehrsorganisatorische Maßnahmen	47

7.2.1	<i>Aufhebung der Benutzungspflicht</i>	47
7.2.2	<i>Ausweisung von Nutzungsrechten auf gemeinsamen Flächen</i>	49
7.2.3	<i>Anpassung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit</i>	49
7.2.4	<i>Ausweisung von Fahrradstraßen</i>	52
7.2.5	<i>Weitere kleinteilige Maßnahmen</i>	54
7.3	Weitere infrastrukturelle Maßnahmen	55
7.3.1	<i>Gestaltung von Knotenpunkten und Einmündungen</i>	55
7.3.2	<i>Ergänzung von Gehwegen an Haupt- und Erschließungsstraßen</i>	59
7.3.3	<i>Ausbau von Wegeverbindungen / Netzergänzungen</i>	60
7.3.4	<i>Maßnahmen zur Reduzierung punktueller Konfliktstellen</i>	62
7.4	Schaffung radverkehrstauglicher Fahrbahnoberflächen	63
7.5	Verbesserung der Radabstellmöglichkeiten	64
7.6	Systematische Radverkehrsförderung	65
8	Maßnahmenzusammenfassung und Priorisierung	67
9	Zusammenfassung / Fazit	69
	Literaturverzeichnis	70

Abbildungsverzeichnis

ABB. 1	ISODISTANZEN AUSGEHEND VOM S-BAHNHOF „PETERSHAGEN NORD“	10
ABB. 2	STRUKTURELLE BESTANDSSITUATION SOWIE BARRIEREN IM GEMEINDEGEBIET	11
ABB. 3	BESTANDSSITUATION GEH- UND RADWEG EGGERSDORFER STRAÙE.....	13
ABB. 4	BESTANDSSITUATION EINSEITIGE BEIDRICHUNGSGEH- UND RADWEGE.....	14
ABB. 5	BESTANDSSITUATION IM BEREICH VON EINMÜNDUNGEN.....	15
ABB. 6	BESTANDSSITUATION ANSCHLUSSBEREICHE BESTEHENDER RADVERKEHRANLAGEN	15
ABB. 7	FEHLENDE RADVERKEHRANGEBOTE IM HAUPTSTRASSENNETZ.....	17
ABB. 8	INFRASTRUKTUR IM BESTAND - OBERFLÄCHENDEFIZITE	19
ABB. 9	TOURISTISCHE RADROUTEN IM GEMEINDEGEBIET	20
ABB. 10	INFRASTRUKTUR IM BESTAND - RADABSTELLMÖGLICHKEITEN S-BAHNHOF	20
ABB. 11	RADVERKEHRUNFÄLLE NACH UNFALLTYPEN (2016 BIS 2020)	21
ABB. 12:	RADVERKEHRUNFÄLLE IM GEMEINDEGEBIET PETERSHAGEN/EGGERSDORF 2016 - 2020.....	22
ABB. 13	VERTEILUNG DER UMFRAGE-TEILNEHMER NACH ALTER	23
ABB. 14	VERTEILUNG DER UMFRAGE-TEILNEHMER NACH WOHNORT	24
ABB. 15	UMFRAGE: HÄUFIGKEIT DER FAHRRADNUTZUNG	24
ABB. 16	UMFRAGE: ÜBLICHERWEISE PRO TAG ZURÜCKGELEGTE WEGELÄNGEN	25
ABB. 17	UMFRAGE: FAHRRADNUTZUNG NACH NUTZUNGSZWECK.....	25
ABB. 18	UMFRAGE: WELCHE VIER STRASSEN NUTZEN SIE MIT DEM FAHRRAD AM HÄUFIGSTEN?	26
ABB. 19	UMFRAGE: BEWERTUNG DES RADVERKEHRSSYSTEMS	27
ABB. 20	SCHEMATISCHES WUNSCHLINIENNETZ.....	33
ABB. 21	REGELEINSATZBEREICHE VON RADVERKEHRANLAGEN GEMÄÙ ERA.....	36
ABB. 22	FLÄCHENBEDARF / STRASSENRAUMAUFTEILUNG MIT SCHUTZSTREIFEN	44
ABB. 23	GESTALTUNGSBEISPIELE FAHRRADSTRASSEN.....	52
ABB. 24	HANDLUNGSEMPFEHLUNG – AUSWEISUNG VON FAHRRADSTRASSEN	53
ABB. 25	BEISPIEL EINFÄHRHILFE FÜR FREIGELEGEBENE EINBAHNSTRASSEN	54
ABB. 26	HANDLUNGSEMPFEHLUNG QUERUNG IM BEREICH L 303 / STRAUSBERGER STRAÙE.....	56
ABB. 27	VORSCHLAG UMGESTALTUNG KP PETERSHAGENER CHAUSSEE / TASDORFER STRAÙE	57
ABB. 28	BEISPIEL DIREKTEINBINDUNG RADVERKEHR IN EINEN MINIKREISVERKEHR.....	58
ABB. 29	VORSCHLAG UMGESTALTUNG KP UMGEHUNGSSTR. / WALDSTR. / KARL- LIEBKNECHT-STR.	59

ABB. 30 BEISPIELE FÜR DIE REDUZIERUNG VON KONFLIKTPOTENZIALEN AN POLLERN / UMLAUFSPERREN	62
ABB. 31 GESTALTUNGSBEISPIELE FAHRBAHNOBERFLÄCHENDIFFERENZIERUNG	64
ABB. 32 BEISPIEL INFORMATION DER ÖFFENTLICHKEIT IM STRABENRAUM.....	66

Tabellenverzeichnis

TAB. 1: FÜHRUNGSFORMEN DES RADVERKEHRS.....	37
---	----

Anlagenverzeichnis

Anlage 1	Radverkehrsinfrastruktur im Bestand
Anlage 2	Haupt- und Nebenrouten (Zielnetz)
Anlage 3	Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs
Anlage 4	Maßnahmentabelle

Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
AGFK BB	Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen des Landes Brandenburg
AR	Radroute außerhalb bebauter Gebiete
BLFA-StVO	Bund-Länder Fachausschuss Straßenverkehrsordnung
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
DTV	Durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen
IR	Radroute innerhalb bebauter Gebiete
Kfz	Kraftfahrzeug
KP	Knotenpunkt
LS	Landesbetrieb Straßenwesen
LSA	Lichtsignalanlage
MIL	Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung
MIV	motorisierter Individualverkehr
NVZ	Nahversorgungszentrum
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
RAL	Richtlinien für die Anlage von Landstraßen
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
RIN	Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung
StVO	Straßenverkehrsordnung
Tab.	Tabelle
VwV	Verwaltungsvorschrift
ZR	Zubringerroute

1 Veranlassung / Zielstellung

In der Radverkehrsstrategie des Landes Brandenburg wird einleitend unter anderem festgehalten:

„Die Landesregierung strebt an Verkehre zu vermeiden und den Anteil des Umweltverbundes am Modal Split weiter zu erhöhen.“(MIL, 2017)

Entsprechend bildet die Förderung des Radverkehrs eine wichtige Zielstellung des Landes. Auch auf Bundesebene wird im Nationalen Radverkehrsplan 3.0 unter dem Titel „Fahrradland Deutschland 2030“ auf die steigende Bedeutung des Radverkehrs verwiesen:

„Mit lückenlosen Radverkehrsnetzen und hoher Qualität der Infrastruktur gewinnen die Menschen in Deutschland mehr Lebensqualität auf dem Land, in kleineren oder größeren Städten.“(BMDV, 2022)

Hier setzen die kommunalen Planungen an. Die Gemeinde Petershagen/Eggersdorf möchte als Teil der integrierten Mobilitätsplanung ein strategisches Handlungskonzept zur Radverkehrsförderung erarbeiten lassen. Damit sollen der steigenden Bedeutung des Radverkehrs Rechnung getragen und die daraus resultierenden Chancen für eine ortsverträgliche Mobilität genutzt werden.

Bereits bestehende Überlegungen und Handlungsansätze werden mit dem Radverkehrskonzept zusammengeführt, in einem Plandokument gebündelt und Prioritäten herausgearbeitet. Es soll eine eigenständige Handlungsstrategie für den Radverkehr mit konkreten Leitlinien, Zielen und Maßnahmen erarbeitet werden. Diese soll zukünftig als strategische Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung dienen und dazu beitragen, die Nutzeranteile des Radverkehrs weiter zu erhöhen.

Erreicht werden soll dies durch die Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr im Allgemeinen und speziell den Abbau von Konflikten und Sicherheitsdefiziten. Dabei steht vor allem die Radverkehrsinfrastruktur im Fokus. Neben den Radverkehrsbeziehungen innerhalb des Gemeindegebietes werden auch die Verbindungen zu den Nachbargemeinden in die Untersuchungen einbezogen. Relevant sind hier zukünftige Angebote, die neben dem Freizeit- sowie touristischen Radverkehr auch für den Alltagsradverkehr attraktive Rahmenbedingungen bieten.

Dies erfolgt unter Berücksichtigung der in den vergangenen Jahren stattgefundenen Entwicklungen (Planungsgrundlagen, Siedlungs- und Verkehrsnetzstruktur) sowie der zukünftig zu erwartenden Veränderungen (demographischen Wandel, steigende Zahl von Pedelecs und E-Bikes).

2 Vorgehensweise / Konzeptablauf

Systematische Radverkehrsförderung besteht aus vielen Elementen. Bereits im ersten Nationalen Radverkehrsplan (BMVBS, 2002) wurde unterstrichen, dass Radverkehrsförderung mit System über das Radverkehrsnetz, Abstellanlagen, Schnittstellen mit dem ÖPNV, Service, Marketing und Imagepflege bis hin zur Finanzierungspraxis und Bürgerbeteiligung geht. Die wichtigste Voraussetzung für die intensive Nutzung des Fahrrades im Alltagsverkehr ist dabei ein gutes Radverkehrsnetz.

Zu Beginn der Konzepterstellung wurden entsprechend der Bestand der Radverkehrsinfrastruktur und vorhandene sowie potentielle Konfliktbereiche analysiert. Mit Hilfe der Analyseergebnisse konnte so die aktuelle Situation des Radverkehrs in Petershagen/Eggersdorf umfassend dargestellt und diskutiert werden. Parallel wurde auf Basis der Quellen und Ziele im Gemeindegebiet sowie im angrenzenden Umland ein Radroutennetz erarbeitet. Einen weiteren wichtigen Schwerpunkt bildete die Entwicklung eines konsistenten Leitbildes zur Radverkehrsförderung.

Aufbauend darauf wurden konkrete Empfehlungen abgeleitet, wie Problem- und Konfliktpunkte beseitigt und ein Haupt- und Nebenroutennetz mit guter Radverkehrsqualität geschaffen werden können. Hierbei wurden die Anforderungen an eine moderne Radverkehrsförderung gemäß den Empfehlungen für die Anlage von Radverkehrsanlagen, ERA (FGSV, 2010) berücksichtigt. Bei der abschließenden Priorisierung der Empfehlungen war es wichtig, neben den finanziellen Auswirkungen die konkret in den einzelnen Bereichen aktuell bestehenden Nutzungseinschränkungen und Konfliktpotenziale für den Radverkehr mit einzubeziehen.

Der Untersuchungsraum erstreckt sich über das gesamte Gemeindegebiet von Petershagen/Eggersdorf. Parallel werden auch die Verknüpfungen mit dem Umland mit betrachtet.

Neben der verwaltungsinternen Abstimmung des Radverkehrskonzeptes wurde dieses im Rahmen einer projektbegleitenden Arbeitsgruppe mit Mitgliedern der Gemeindevertretung diskutiert. Darüber hinaus wurde die Bevölkerung im Rahmen einer Bürgerumfrage (Ergebnisse siehe Kapitel 3.5) in die Bearbeitung mit einbezogen. Zum Abschluss der Bearbeitung wurde das Gesamtkonzept öffentlich ausgelegt.

3 Bestands- und Konfliktanalyse

3.1 Nutzergruppen

In der Gemeinde Petershagen/Eggersdorf wird durch unterschiedlichste Nutzergruppen Fahrrad gefahren. Vom Kind bis zum Rentner, vom Radtouristen bis zum Berufspendler, vom Freizeitradler bis zum Postverteiler nehmen alle Bevölkerungsschichten am Radverkehr teil. Dementsprechend sind vielfältigste Fahrzwecke zu beobachten.

In der Bestandsanalyse und im Maßnahmenkonzept sind die unterschiedlichen Anforderungen der verschiedenen Nutzergruppen zu berücksichtigen.

3.2 Siedlungs- und Verkehrsnetzstruktur

Die 15.460 Einwohner (Statistik Berlin Brandenburg, Stichtag 31.12.2021) zählende Gemeinde Petershagen/Eggersdorf liegt im Land Brandenburg unmittelbar am östlichen Rand der Bundeshauptstadt Berlin im Landkreis Märkisch Oderland. Der Berliner Alexanderplatz befindet sich Luftlinie ca. 25 km vom S-Bahnhof „Petershagen-Nord“ entfernt. Die benachbarte Metropole erfüllt gemeinsam mit den umliegenden Mittelzentren Neuenhagen bei Berlin und Strausberg wichtige Versorgungsfunktionen für die Gemeinde. Es bestehen enge räumliche, siedlungsstrukturelle und verkehrliche Verknüpfungen. Die Grundversorgung wird jedoch auf dem Gemeindegebiet selbst gewährleistet.

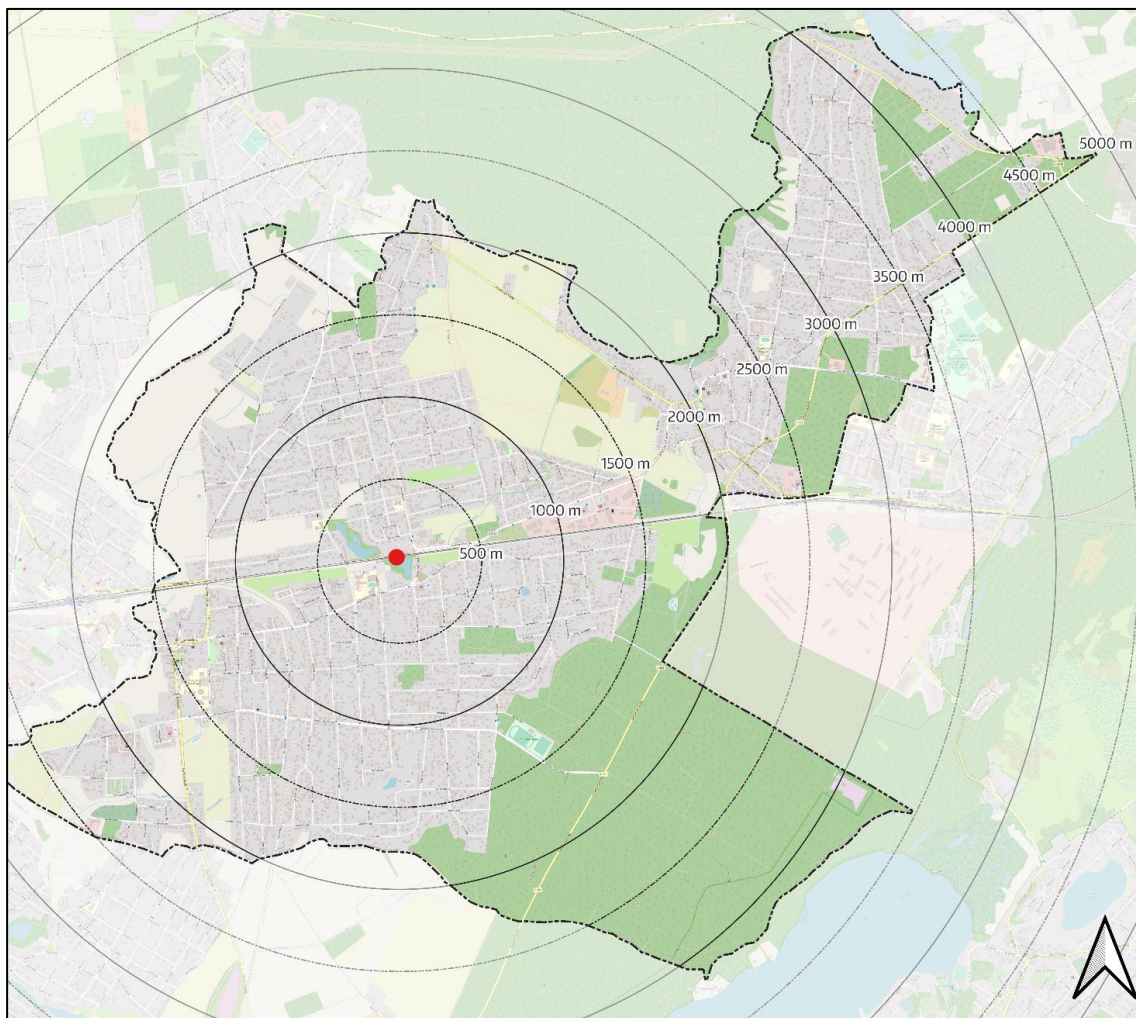


Abb. 1 Isodistanzen ausgehend vom S-Bahnhof „Petershagen Nord“

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)

<http://www.openstreetmap.org/>

Prägend für das Doppeldorf sind die beiden Ortskerne Petershagen und Eggersdorf, welche knapp 3,5 km voneinander entfernt liegen. Siedlungsstrukturell sind diese in der Vergangenheit kontinuierlich zusammengewachsen. Entsprechend ist das Gemeindegebiet durch kompakte Strukturen geprägt. Die maximale Ausdehnung der Gemeinde beträgt jeweils lediglich ca. 5 km. Für viele innergemeindliche Verbindungen existieren entsprechend kurze Wege, für welche das Radfahren prädestiniert ist. Gleiches gilt für die Verbindungen nach Strausberg und Fredersdorf-Vogelsdorf (siehe Abb. 1). Auch die Entfernungen nach Altlandsberg sowie Rüdersdorf bei Berlin liegen in einem für den Alltagsradverkehr relevanten Bereich.

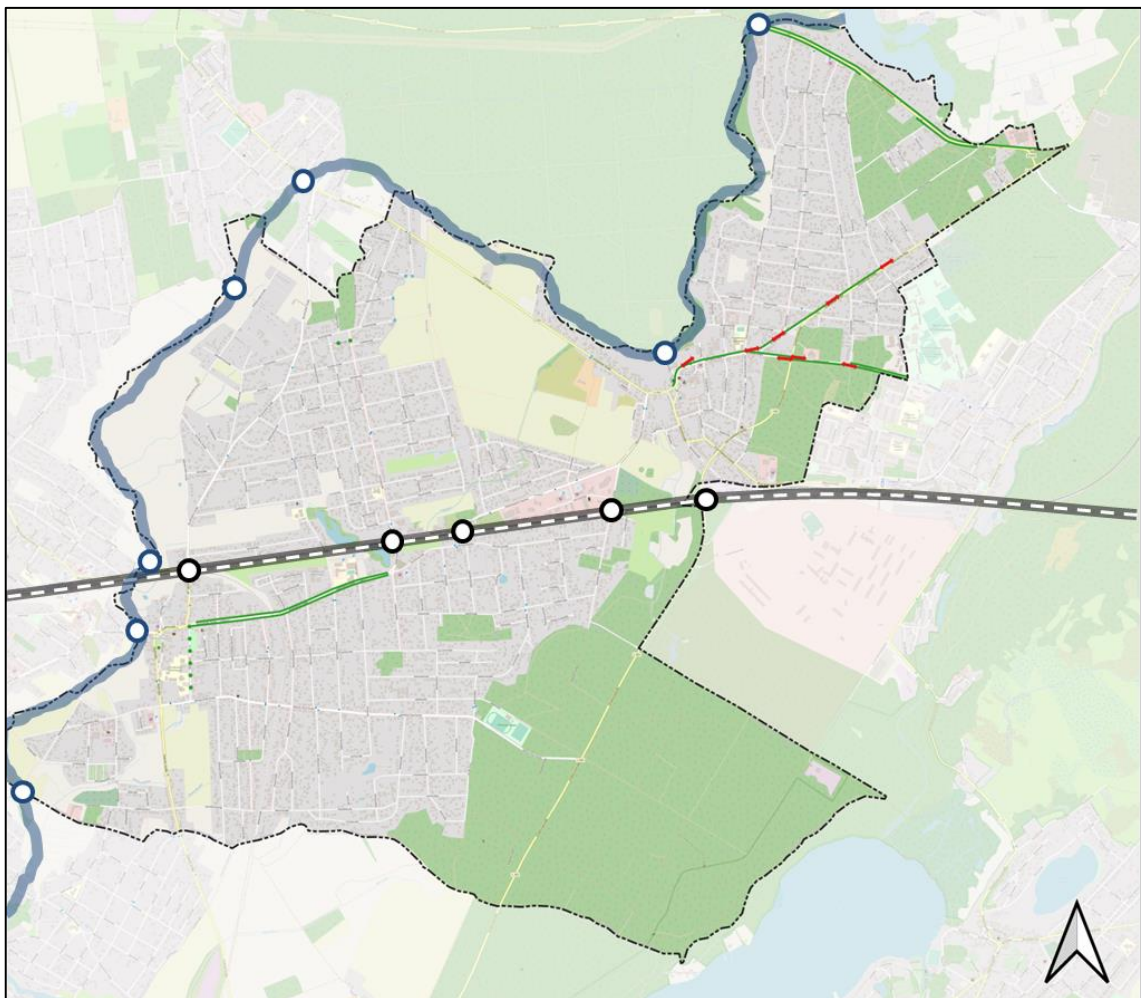


Abb. 2 Strukturelle Bestandssituation sowie Barrieren im Gemeindegebiet

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)
<http://www.openstreetmap.org/>

Durch verschiedene Barrieren sind jedoch auch strukturelle Einschränkungen und Bündelungseffekte für die innerörtlichen und gemeindeüberschreitenden Wegebeziehungen zu verzeichnen (siehe Abb. 2). Dies betrifft insbesondere die Bahnstrecke Berlin – Strausberg, welche das Gemeindegebiet in Ost-West-Richtung mittig durchschneidet. In Richtung Fredersdorf-Vogelsdorf besteht zudem eine räumliche

Trennung durch das Fredersdorfer Mühlenfließ. Dieses fungiert im weiteren Verlauf gleichzeitig als nördliche bzw. in Bereich Eggersdorf-Nord als westliche Begrenzung des Siedlungsraumes.

Zwischen den beiden Ortskernen des Doppeldorfes bilden die Grünflächen im Bereich des Lackgrabens eine kleinteilige Pufferzone. Bedingt durch das Zusammenwirken der unterschiedlichen Barrieren sind vor allem im Bereich unmittelbar westlich des Ortskerns Eggersdorf in der Wilhelmstraße ausgeprägte Bündelungseffekte bei der innerörtlichen Verkehrsnachfrage zu verzeichnen. Der Abschnitt wird täglich von ca. 12.000 Kfz/24h (IVAS, 2017) genutzt.

Weitere Trenn- und Barrierewirkungen bestehen im Verlauf der innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen.

Angesichts der mit Abstand höchsten Verkehrsaufkommen sind hierbei im Verlauf des Straßenzuges Umgehungsstraße / Strausberger Straße / Eggersdorfer Weg (L 303) die größten Konflikte zu verzeichnen. Die Landesstraße bildet die zentrale Nord-Süd-Verbindung sowie eine wichtige Verknüpfung in Richtung Autobahn (BAB 10) bzw. Berlin nicht nur für die Gemeinde Petershagen/Eggersdorf sondern auch für die Nachbarstadt Strausberg. Die Verkehrsaufkommen variieren zwischen 10.000 und 14.000 Kfz/24h (IVAS, 2017).

Ähnliche Verkehrsmengen werden im Verlauf der Altlandsberger Chaussee erreicht, welche als L 33 das Gemeindegebiet am Nordrand tangiert. Auch die Ost-West-Verbindung fungiert als wichtige Verknüpfung zwischen Autobahn (BAB 10) / Berlin und dem Bereich Strausberg.

Als Hauptverbindung für den innerörtlichen Verkehr fungiert der Straßenzug Karl-Marx-Straße / Wilhelmstraße / Petershagener Chaussee / Eggersdorfer Straße / Lindenstraße. Dieser verbindet als K 6422 die beiden Ortskerne des Doppeldorfes miteinander und dient in Richtung Westen weiterführend gleichzeitig zur Anbindung von Fredersdorf-Vogelsdorf. Weitere wichtige städtische Hauptverkehrsstraßen bilden die Dorfstraße / Tasdorfer Straße (L 30), die Bahnhofstraße (L 30) sowie der Straßenzug Landsberger Straße / Bahnhofstraße / Ernst-Thälmann-Straße (L 234).

Der S-Bahnhof „Petershagen-Nord“ wird alle 20 Minuten durch die S-Bahnlinie S 5 bedient und bildet damit den wichtigsten Zugangspunkt zum Nahverkehrssystem der angrenzenden Bundeshauptstadt sowie die zentrale intermodale Mobilitätschnittstelle innerhalb des Gemeindegebietes. Parallel sind jedoch auch der benachbarte S-Bahnhof „Fredersdorf“ sowie der Bahnhof „Strausberg“ von hoher Bedeutung für den Zugang zum Bahnverkehr. Dies liegt an den teilweise kürzeren Zugangswegen sowie in Strausberg zusätzlich am breiteren Fahrtangebot (RB 26, Berlin-Ostkreuz - Kostryn).

3.3 Charakteristik des Bestandsnetzes

3.3.1 Zulässige Höchstgeschwindigkeiten

Im innerörtlichen Hauptstraßennetz der Gemeinde Petershagen/Eggersdorf sind nahezu durchgängig 50 km/h erlaubt. Ausnahmen finden sich u. a. im Bereich der Schulen im Zuge der Karl-Marx-Straße und der Dorfstraße. Hier ist während der Tageszeiten die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt.

Die Landberger Straße hat im Teilabschnitt zwischen Grenzstraße und Am Pfuhl aufgrund der fehlenden Bebauung zwar Außerortscharakter, befindet sich verkehrsrechtlich aber im Innerortsbereich. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt hier bei 70 km/h, obschon keine gesonderten Anlagen für den Rad- und Fußverkehr vorhanden sind.

Im Anlieger- und Nebenstraßennetz ist weitestgehend durchgängig eine flächendeckende Verkehrsberuhigung vorhanden. Hierbei dominieren Tempo-30-Zonen.

3.3.2 Radverkehrsinfrastruktur

Die aktuell in der Gemeinde Petershagen/Eggersdorf vorhandene Radverkehrsinfrastruktur ist in Anlage 1 zusammenfassend dargestellt.

Mit Ausnahme eines ca. 600 m langen Radfahrstreifens im Verlauf der Altlandsberger Chaussee in Fahrtrichtung Osten handelt es sich bei allen Radverkehrsanlagen im Bestand um benutzungspflichtige gemeinsame Geh- und Radwege. Diese haben anlagenbezogen einen eingeschränkten Einsatzbereich (siehe hierzu auch Kapitel 6) und weisen zudem vielfach weitere Probleme und Konflikte auf.



Abb. 3 Bestandssituation Geh- und Radweg Eggersdorfer Straße

So ist im Zuge der Eggersdorfer Straße (siehe Abb. 3) der Seitenraum vergleichsweise schmal und wird punktuell durch Baumscheiben weiter eingengt. Angesichts der hohen Bedeutung des Straßenzuges sowohl für den Fuß- als für den Radverkehr kommt es zu vielfältigen Nutzungsüberlagerungen und erhöhten Konfliktpotenzialen. Hinzu kommen weitere Probleme mit ab- und einbiegenden Kfz. Die Sichtbeziehungen an den Knotenpunkten und Einmündungen sowie insgesamt die

aufgrund des Grünstreifens abgesetzte Radverkehrsführung sind nicht optimal. Dies wird auch anhand der Unfallauffälligkeiten im Verlauf der Eggersdorfer Straße deutlich (siehe hierzu auch Kapitel 3.4).

Im Verlauf der Straßenzüge Strausberger Straße / Eggersdorfer Weg und Karl-Marx-Straße / Landhausstraße ist lediglich einseitig ein gemeinsamer Geh- und Radweg vorhanden, welcher jedoch in beide Richtungen genutzt werden muss (siehe Abb. 4). Entsprechende Anlagen sollten gemäß Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (Bundesrepublik Deutschland, 2001 zuletzt geändert November 2021) innerorts nur im begründeten Ausnahmefall zur Anwendung kommen. Die Konfliktpotenziale im Bereich der Einmündungen bzw. Ein- und Ausfahrten sind hier für den Radverkehr nochmals deutlich höher.



Abb. 4 Bestandssituation einseitige Beidrichtungsgeh- und Radwege

Die aktuellen Radverkehrsanlagen entsprechen größtenteils nicht den Zielstellungen einer modernen Radverkehrsförderung. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass diese in unterschiedlichen Zeitenräumen entstanden bzw. erneuert und angepasst worden sind. Seitdem haben sich teilweise die Empfehlungen zur Gestaltung von Radverkehrsanlagen sowie die verkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen grundlegend geändert.

Ergänzend zum Straßennetz stehen für den Radverkehr sowie auch für zu Fuß gehende außerhalb des Straßennetzes teilweise zusätzliche kleinteilige Wegeverbindungen zur Verfügung.

3.3.3 Knotenpunkte / Radweganbindungen

An Knotenpunkten ist eine Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs von zentraler Bedeutung für die Radverkehrssicherheit. Bei Führungen im Seitenbereich bedarf es einer frühzeitigen Überführung des Radverkehrs auf Fahrbahnniveau bzw. einer klar erkennbaren Gestaltung des Vorranges an untergeordneten Einmündungen bzw. Ein- und Ausfahrten.

Insgesamt ist festzustellen, dass in der Gemeinde Petershagen/Eggersdorf hinsichtlich der Radverkehrsführung an den Knotenpunkten noch erhebliche Verbesserungspotenziale bestehen. Gestaltungslösungen, welche den Sicherheitsanforderungen des Radverkehrs gerecht werden, bilden aktuell noch die Ausnahme.

Als positives Beispiel ist die Umgestaltung verschiedener Einmündungen zu Gehwegüberfahrten im Rahmen des Neubaus der Altlandsberger Chaussee anzusehen. Diese sorgen für eine klar erkennbare Vorfahrtregelung und tragen dazu bei, die Aufmerksamkeit der ein- und ausbiegenden Kfz-Verkehrsteilnehmer zu erhöhen.



Abb. 5 Bestandssituation im Bereich von Einmündungen

Im Verlauf der anderen gemeinsamen Geh- und Radwege existiert an den Einmündungen lediglich eine Furtmarkierung. Angesichts der vielfach schlechten Sichtbedingungen (siehe Abb. 5) ist dies nicht ausreichend, um ein angemessenes Verkehrssicherheitsniveau gewährleisten zu können. Dies betrifft insbesondere die Beidrichtungsradwege. Im Bestand ist auch hier keine Roteinfärbung bzw. keine Fahrbahnmarkierung, welche auf die Nutzung in beiden Richtungen hinweist, vorhanden.



Abb. 6 Bestandssituation Anschlussbereiche bestehender Radverkehrsanlagen

An einzelnen Knotenpunkten bestehen zudem Konfliktpotenziale durch zu große Querungsbreiten / weitläufige Fahrbahnflächen sowie ungünstige Einmündungswinkel. Dies betrifft beispielsweise den Knotenpunkt Strausberger Straße / Mittelstraße. Durch die stumpfwinklige Zufahrt aus der Nebenrichtung werden die Sichtbedingungen zusätzlich erschwert. Hinzu kommt, dass aufgrund der großzügigen Radien der Knotenpunkt vergleichsweise zügig durch den Kfz-Verkehr befahren werden kann.

Ein weiteres Problem bildet die unzureichende Gestaltung der Radweganschlüsse. Hier findet an verschiedenen Stellen keine sichere Überführung des Radverkehrs auf die Fahrbahn statt. Im Verlauf der Wilhelmstraße endet der benutzungspflichtige Radweg bereits im Bereich der Dorfkirche ohne Anschluss an die Fahrbahn (siehe Abb. 6 links). In der Gegenrichtung muss im Bereich der unübersichtlichen Doppelkurve die stark befahrene Landesstraße ungesichert gequert werden, um der Nutzungspflicht auf der Nordseite im weiteren Verlauf der Wilhelmstraße / Karl-Marx-Straße nachkommen zu können.

In der Eggersdorfer Straße ist im Vorfeld des Kreisverkehrs in Fahrtrichtung Osten ebenfalls keine adäquate bzw. gleichberechtigte Radverkehrsbindung vorhanden (siehe Abb. 6 rechts). De facto ergibt sich aktuell damit für den Radverkehr eine Unterordnung gegenüber dem MIV.

Generell sind im gesamten Hauptstraßennetz angesichts der teilweise hohen Kfz-Verkehrsaufkommen auch für den Radverkehr hohe Querungswiderstände zu verzeichnen. Zwar sind an verschiedenen Stellen in den letzten Jahren Querungshilfen errichtet worden, jedoch sind weiterhin auch im Verlauf wichtiger Radverkehrsverbindungen keine sicheren Querungsmöglichkeiten gegeben. Dies betrifft z. B. die Querung der Karl-Liebknecht-Straße / Umgehungstraße im Bereich der Waldstraße, welche sowohl für den Rad- als auch für den Fußverkehr als wichtige Verbindung zwischen Ortskern Eggersdorf und dem Bahnhof Strausberg fungiert. Weiterer Handlungsbedarf besteht im Bereich Rehwinkel und hinsichtlich der Anbindung des Gewerbestandortes Am Fuchsbau.

3.3.4 Angebots- und Netzlücken Radverkehr

Die Notwendigkeit von Radverkehrsanlagen leitet sich gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (FGSV, 2010) aus den Kfz-Verkehrsaufkommen und dem Geschwindigkeitsniveau ab (siehe hierzu auch Kapitel 6).

Die gemeinsame Nutzung der Fahrbahn im Mischverkehr ist gemäß ERA (FGSV, 2010) innerorts bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h bis zu einem Verkehrsaufkommen von ca. 400 Fahrzeugen pro Stunde (entspricht ca. 4.000 – 5.000 Kfz/24 h) als verträglich einzuschätzen. Bei höheren Verkehrsmengen wird eine Teilseparation, bei deutlich höheren Verkehrsmengen eine Separation des Radverkehrs empfohlen.

Außerorts ist gemäß ERA (FGSV, 2010) bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h in der Regel ab einem Verkehrsaufkommen von 2.500 Kfz/24h die Anlage eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges notwendig. Darüber hinaus können eine besondere Netzfunktion oder auch eine besondere Bedeutung für den Schülerverkehr auch bei geringeren Verkehrsmengen maßgebend für eine gesonderte Radverkehrsführung sein.

Bei einer Überlagerung der bestehenden infrastrukturellen Angebote (siehe Anlage 1) mit den Empfehlungen für eine separierte bzw. teilseparierte Radverkehrsführung wird deutlich, dass in der Gemeinde Petershagen/Eggersdorf für verschiedene Abschnitte des Hauptstraßennetzes Angebots- und Netzlücken bestehen. Konkret betroffen sind insbesondere folgende Straßenzüge¹:

1. Eggersdorfer Weg (L 303) zwischen Waldfriedhof und Altlandsberger Chaussee
2. Umgehungsstraße (L 303) zwischen Eggersdorf und Tasdorf
3. Landsberger Straße
4. Wilhelmstraße
5. Petershagener Chaussee / Eggersdorfer Straße zwischen Wilhelmstraße und Kreisverkehr Johannesstraße
6. Lindenstraße (siehe Abb. 7 links)
7. Dorfstraße / Tasdorfer Straße (siehe Abb. 7 rechts)



Abb. 7 fehlende Radverkehrsangebote im Hauptstraßennetz

Darüber hinaus ergeben sich weitere Angebotslücken durch qualitativ unzureichende Radverkehrsanlagen sowie Probleme und Lücken im Bereich von Knotenpunkten (siehe Kapitel 3.3.2 und 3.3.3).

¹ Unter Berücksichtigung der aktuellen Verkehrsaufkommen bzw. der aktuell zulässigen Höchstgeschwindigkeiten.

Hinzu kommen verschiedene weitere kleinteilige Angebots- und Netzlücken. So ist beispielsweise am östlichen Ende der Pohrtstraße keine direkte Anbindung an die Petershagener Chaussee vorhanden. Ebenso fehlt eine Direktverbindung aus dem Wohngebiet am Mierwerder Weg zum nahegelegenen S-Bahnhof „Fredersdorf“. Auch die Anbindung aus Petershagen-Nord nach Fredersdorf-Nord bzw. Bruchmühle ist aktuell mit Umwegen verbunden.

Punktuell sind zudem Einschränkungen durch unebene bzw. unbefestigte Fahrbahnoberflächen (siehe auch Kapitel 3.3.7) festzustellen. Dies betrifft beispielsweise auch die parallel zur Bahnstrecke verlaufende Verbindung von Petershagen-Süd nach Tasdorf.

3.3.5 Einbahnstraßen

Einbahnstraßen spielen in der Gemeinde Petershagen/Eggersdorf eine untergeordnete Rolle. Im gesamten Gemeindegebiet sind lediglich sechs Einbahnstraßenabschnitte vorhanden. Die beiden wichtigsten - die Mittelstraße und ein Teilabschnitt der Strausberger Straße - können vom Radverkehr in beiden Richtungen befahren werden. Bei den anderen handelt es sich zumeist um kleinteilige Erschließungsstraßen bzw. Parallelfahrbahnen (Dorfstraße, Karl-Marx-Straße, Am Markt). Lediglich im Zuge der Neuen Straße werden relevante Fahrtbeziehungen eingeschränkt.

3.3.6 Einbauten, Umlaufsperrern etc.

Poller, Umlaufsperrern und ähnliche Hindernisse stellen ein erhebliches Gefährdungspotenzial für den Radverkehr dar. Problematisch ist einerseits deren generelle Erkennbarkeit, insbesondere bei Dunkelheit. Zudem wird der Bewegungsspielraum deutlich eingeschränkt.

Im Gemeindegebiet sind entsprechende Einschränkungen kaum zu beobachten. Es sind lediglich einzelne Poller und Umlaufsperrern vorhanden.

3.3.7 Oberflächenbeschaffenheit

Aufgrund der Sanierungsmaßnahmen in den letzten Jahren und Jahrzehnten sind im Hauptstraßennetz der Gemeinde Petershagen/Eggersdorf weitestgehend Asphaltoberflächen in ausreichend gutem Zustand vorzufinden. Lediglich punktuell sind für den Radverkehr relevante Fahrbahnoberflächendefizite zu verzeichnen. Diese betreffen beispielsweise die Lindenstraße (siehe Abb. 8 rechts).

Deutlich anders stellt sich die Situation im nachgeordneten Erschließungs- und Nebenstraßennetz dar. Hier sind in deutlich größerem Umfang unebene und unbefestigte Fahrbahnoberflächen zu verzeichnen, welche teilweise auch wichtige Verbindungen für den Radverkehr betreffen. Einen Schwerpunkt bilden dabei die Wegeverbindungen in die Nachbargemeinden. Hier sind vielfach unbefestigte Wege vorzufinden.

Darüber hinaus bestehen in verschiedenen Bereichen Wechselwirkungen zu städtebaulichen und denkmalpflegerischen Anforderungen. So wurden beispielsweise im Zug der Karl-Liebknecht-Straße (Petershagen) sowie der Gravenhainstraße (siehe Abb. 8 links) die historischen Pflasterbeläge zur Gewährleistung des ortstypischen Straßenbildes erhalten. Für den Radverkehr ist dies nicht optimal.



Abb. 8 Infrastruktur im Bestand - Oberflächendefizite

Überall dort, wo der notwendige Fahrkomfort für den Radverkehr nicht gegeben ist, ist häufig ein Ausweichen auf die Gehwege zu beobachten. In der Folge ergeben sich zusätzliche Gefährdungen und Konflikte für den Fußverkehr. Darüber hinaus ist auch das Gefährdungspotenzial für den Radverkehr deutlich höher, weil dieser im Bereich der Knotenpunkte sowie an Ein- und Ausfahrten schlechter gesehen wird.

3.3.8 Tourismus, Service und Wegweisung

Das Gemeindegebiet wird am nordöstlichen Rand durch die Radroute Historische Stadtkerne tangiert (siehe Abb. 9). Diese verläuft aus Richtung Radebrück kommend durch den Wald und mündet unmittelbar westlich des Bebauungsbeginns auf die Altlandsberger Chaussee. Über diese sowie die Bötzeestraße erfolgt die Führung durch das Gemeindegebiet, bevor die touristische Radroute Petershagen/Eggersdorf über den östlichen Teilabschnitt der Landhausstraße wieder verlässt.

Parallel zur Radroute Historische Stadtkerne verläuft mit dem ZR1 eine Zubringeroute zum Europaradweg R1 (London – Berlin – Moskau) von und nach Hönow über diese Verbindung.

Darüber hinaus werden vom Tourismusverein Märkische S5-Region folgende zwei Radrouten im Gemeindegebiet Petershagen/Eggersdorf empfohlen (siehe Abb. 9):

Mühlenfließtour	S-Bahnhof „Strausberg“ – Eggersdorf – Bruchmühle – Petershagen – S-Bahnhof „Strausberg“
Naturerlebnis-Tour	S-Bahnhof „Strausberg“ – Rehfelde – Zinndorf – Lichtenow – Hennickendorf – S-Bahnhof „Strausberg“

Deren Verlauf ist allerdings nicht im öffentlichen Straßenraum ausgeschildert sondern lediglich digital abrufbar.

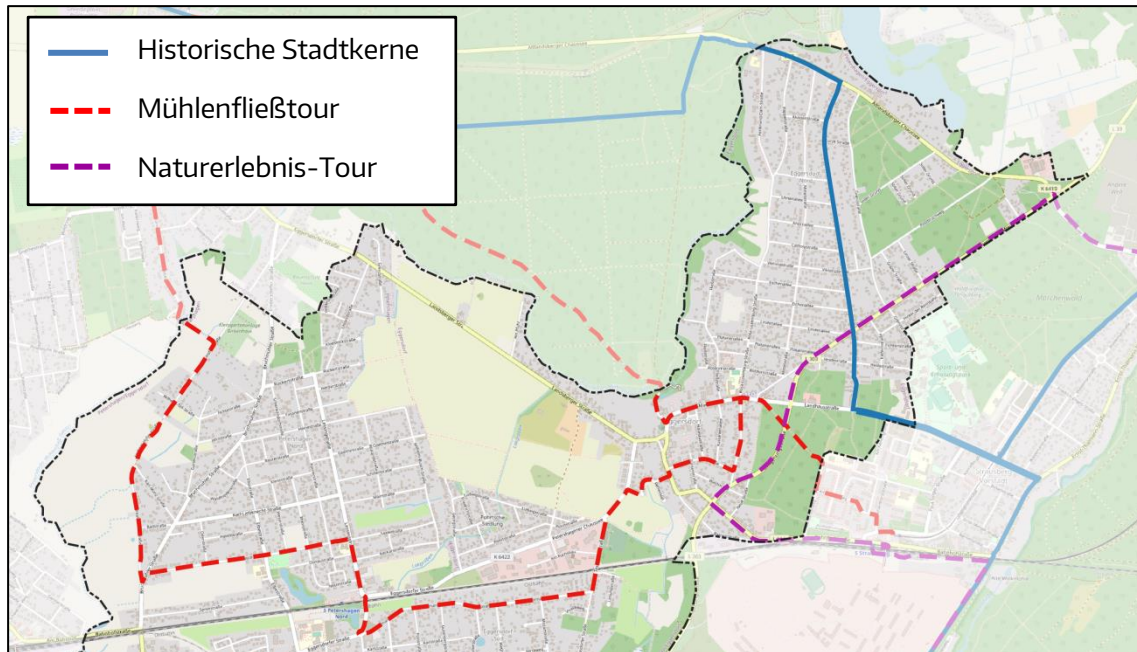


Abb. 9 Touristische Radrouten im Gemeindegebiet

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)

<http://www.openstreetmap.org/>

3.3.9 Fahrradparken

Fahrradabstellanlagen bilden einen wichtigen Bestandteil der Fahrradinfrastruktur und sind in allen wichtigen Quell- und Zielbereichen des Radverkehrs notwendig.

Im Bestand ist hier weiterer Handlungsbedarf erkennbar. Dieser betrifft jedoch weniger die öffentliche Hand, sondern richtet sich insbesondere an private Akteure (Einzelhandel, Unternehmen, Vermieter). Vielfach sind sowohl in Bezug auf die Anzahl als auch die Qualität die vorhandenen Radabstellmöglichkeiten unzureichend.



Abb. 10 Infrastruktur im Bestand - Radabstellmöglichkeiten S-Bahnhof

Einen weiteren Schwerpunkt bildet der S-Bahnhof „Petershagen-Nord“. Hier wurde in den vergangenen Jahren das Angebot bereits deutlich ausgebaut sowie nutzerfreundlich gestaltet (Anlehnbügel, Überdachung siehe Abb. 10 links). Dennoch besteht auch hier perspektivisch weiterer Handlungs- bzw. Sanierungsbedarf (sog. „Felgenklemmer“ siehe Abb. 10 rechts). Dies betrifft vor allem die Schaffung von abschließbaren Abstellmöglichkeiten für hochwertige Fahrräder bzw. E-Bikes.

3.4 Unfälle mit Beteiligung des Radverkehrs

Grundlage der Unfallanalysen bilden die amtlichen Daten der elektronischen Unfalltypensteckkarte der Polizeidirektion Ost aus den Jahren 2016 bis 2020. Im untersuchten Zeitraum (5 Jahre) wurden für das gesamte Gemeindegebiet Petershagen/Eggersdorf insgesamt 111 Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung polizeilich registriert. Dies entspricht ca. 22 Unfällen pro Jahr.

Bei etwa zwei Dritteln der Kollisionen waren Personenschäden zu verzeichnen. Dieser vergleichsweise hohe Anteil ist nicht unüblich, da Radverkehrsunfälle ohne größere Verletzungsfolgen bzw. Sachschäden häufig nicht gemeldet werden. Die amtliche Statistik deckt entsprechend im Zusammenhang mit dem Radverkehr lediglich einen Teil des tatsächlichen Konflikt- und Unfallgeschehens ab. Es besteht eine hohe Dunkelziffer.

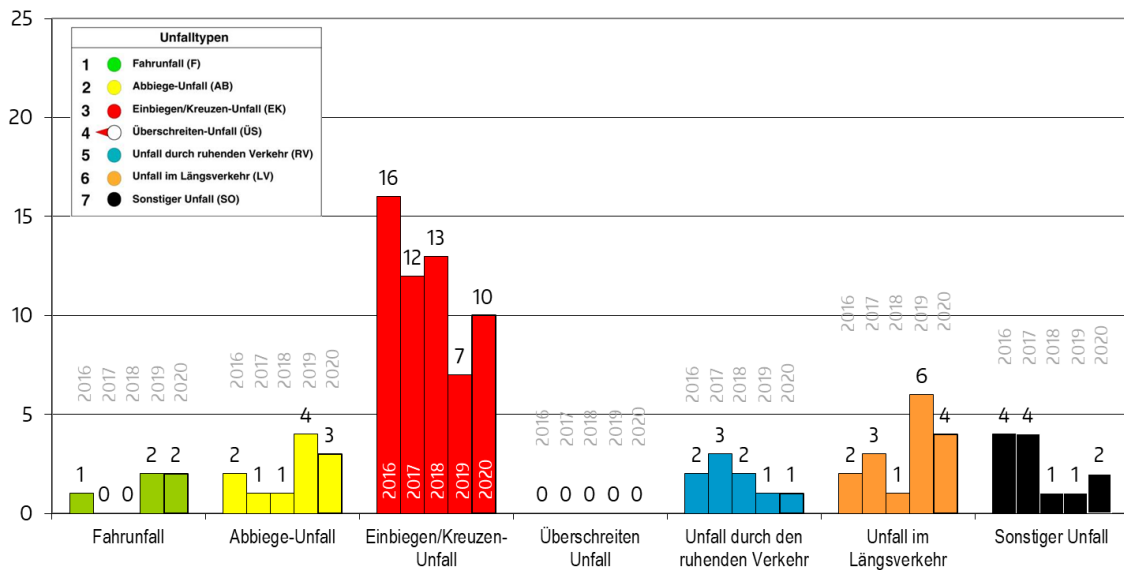


Abb. 11 Radverkehrsunfälle nach Unfalltypen (2016 bis 2020)

Datenquelle: (PD Ost, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020)

Die wesentlichen Konflikte beim Radverkehr liegen im Bereich der Knotenpunkte sowie an Ein- und Ausfahrten. Etwa die Hälfte aller Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung sind dem Unfalltyp „Einbiegen-Kreuzen“ (Kollision mit Fahrzeug aus der Nebenrichtung) zuzuordnen (siehe Abb. 11). Hinzu kommen weitere ca. 10 % knotenpunktbezogene Unfälle vom Typ „Abbiegen“ (Kollision mit Fahrzeug, welches die Hauptstraße verlässt).

In Abb. 12 ist für den Zeitraum 2016 bis 2020 die Lage der einzelnen Radunfälle im Gemeindegebiet dargestellt. Hierbei ist im Wesentlichen eine Konzentration auf das innerörtliche Hauptstraßennetz sowie Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen erkennbar. Einen Schwerpunkt bildet dabei die Eggersdorfer Straße. Allein hier ereigneten sich 15 % aller im Untersuchungszeitraum dokumentierten Unfälle mit Radverkehrsbeteiligungen. Hauptproblem bilden dabei Konflikte im Bereich der Nebenstraßeneinmündungen.

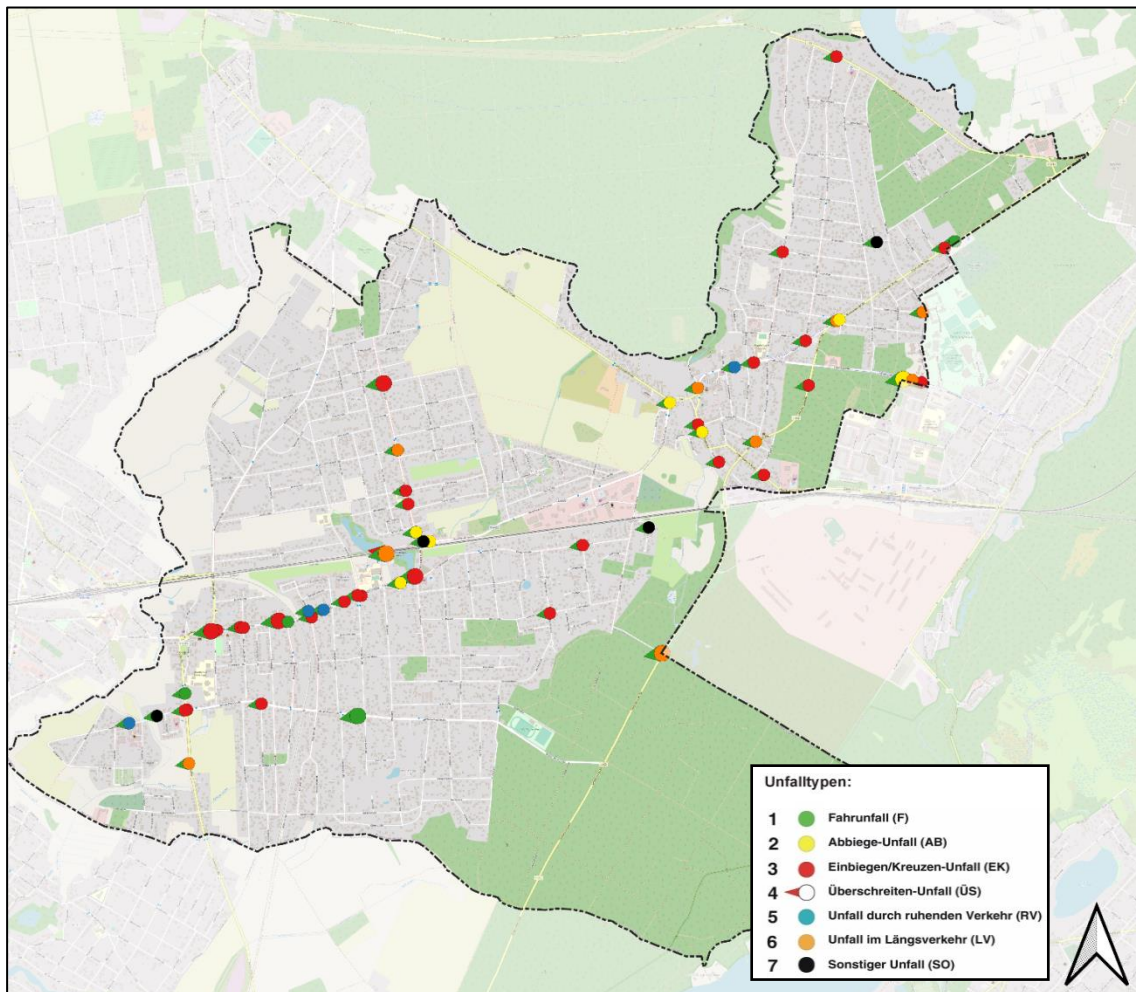


Abb. 12: Radverkehrsunfälle im Gemeindegebiet Petershagen/Eggersdorf 2016 - 2020

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)

<http://www.openstreetmap.org/>

Datenquelle: (PD Ost, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020)

Weitere Auffälligkeiten sind für den Knotenpunkt Dorfstraße / Wilhelm-Pieck-Straße mit insgesamt drei Unfällen in den vergangenen fünf Jahren festzustellen. In allen anderen Bereichen handelt es sich jeweils um einzelne Unfälle.

Grundsätzlich ist neben der Dunkelziffer bei der Bewertung der Unfallsituation im Radverkehr zudem zu berücksichtigen, dass in Bereichen ohne ausreichende Radverkehrsinfrastruktur in der Regel auch weniger Rad gefahren wird. Entsprechend

geringer ist auch die Wahrscheinlichkeit, dass sich hier Unfälle mit Radverkehrsbe-
teiligung ereignen.

3.5 Ergebnisse der Bürgerbefragung

Zur Unterstützung der Bestands- und Konfliktanalyse wurde im Zeitraum vom 11.10.2021 bis 30.11.2021 eine Umfrage zum Radverkehrskonzept für die Gemeinde Petershagen/Eggersdorf durchgeführt. Sowohl im Amtsblatt als auch online wurde hierzu ein Fragebogen veröffentlicht und zur Teilnahme aufgerufen.

Ziel der Umfrage war es einerseits, Informationen zur Radnutzung im Gemeindege-
biet zu sammeln. Auf der anderen Seite sollte über den Fragebogen für die Radfah-
renden in Petershagen/Eggersdorf eine Möglichkeit für Rückmeldungen und Ver-
besserungsvorschläge angeboten werden.

Generell ist zu berücksichtigen, dass es sich bei der Umfrage um keine repräsentati-
ve Befragung handelt. Vielmehr sollte damit vor allem eine frühzeitige Beteili-
gungsmöglichkeit am Bearbeitungsprozess angeboten werden.

Teilnahme an der Umfrage

Der Datenrücklauf im Rahmen der Umfrage beinhaltete 444 Fragebögen, von de-
nen 309 digital und 135 analog ausgefüllt worden sind. Mit Blick auf das Alter zeigt
sich, dass Menschen zwischen 40 und 65 Jahren überproportional an der Umfrage
teilgenommen haben (siehe Abb. 13). Vor allem die jüngeren Bevölkerungsschichten
(insbesondere < 18 Jahren) sind hingegen im Vergleich zur ihrem Anteil an der Be-
völkerung unterrepräsentiert.

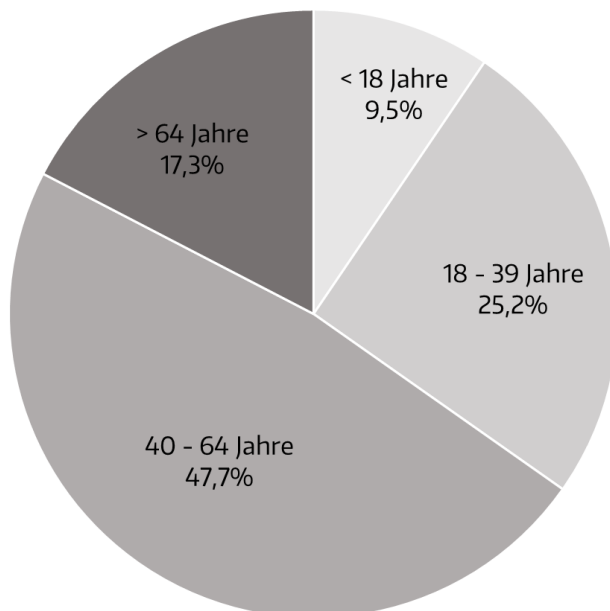


Abb. 13 Verteilung der Umfrage-Teilnehmer nach Alter

Die Teilnehmenden kommen zum Großteil aus dem Gemeindegebiet Petersha-
gen/Eggersdorf (siehe Abb. 14). Der Rücklaufanteil von außerhalb des Gemeindege-

bietes lag bei lediglich ca. 4 % und war etwa zur Hälfte auf Rückmeldungen aus Fredersdorf zurückzuführen.

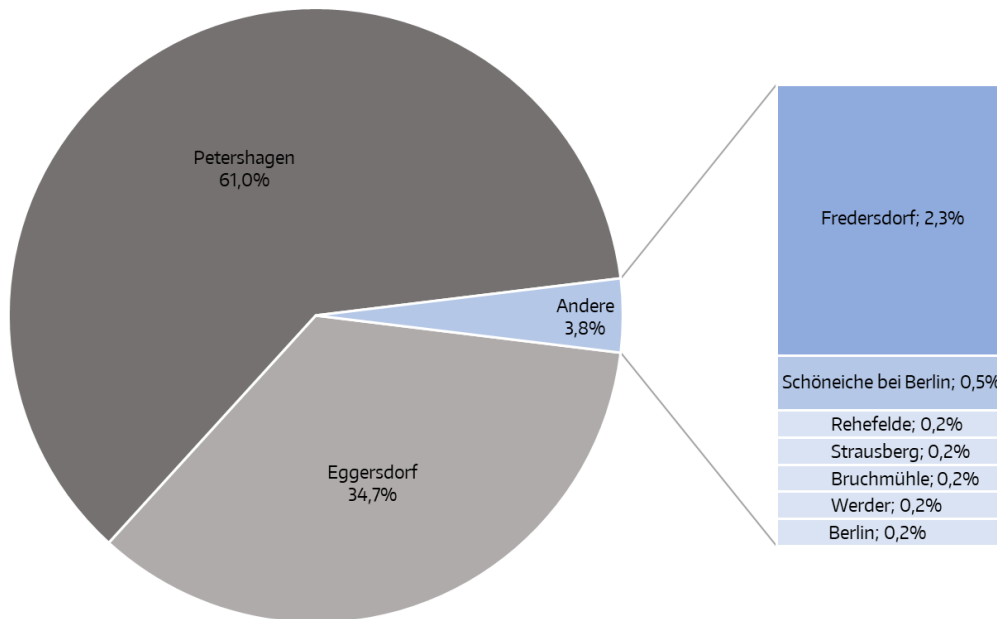


Abb. 14 Verteilung der Umfrage-Teilnehmer nach Wohnort

Fahrradnutzung

Auf die Frage „Wie oft fahren Sie normalerweise mit dem Fahrrad?“ haben jeweils ca. 38 % der Befragten mit „(fast) täglich“ bzw. „mehrmals in der Woche“ geantwortet (siehe Abb. 15). Lediglich ein geringer Anteil ist nur vereinzelt unterwegs. Hierbei zeigt sich, dass mit der Bürgerumfrage insbesondere die aktiven Radnutzer angesprochen und aktiviert worden sind.

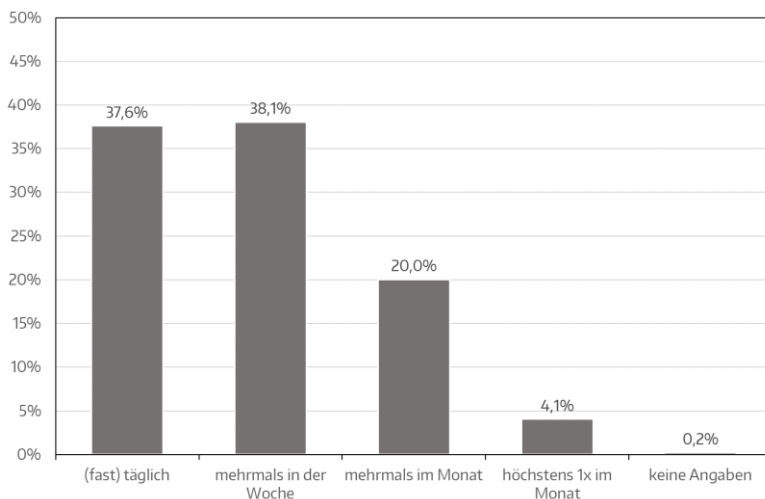


Abb. 15 Umfrage: Häufigkeit der Fahrradnutzung

Hinsichtlich der täglich zurückgelegten Wegelängen (siehe Abb. 16) wird deutlich, dass diese überwiegend im klassischen innerörtlichen Radverkehrsbereich (Einzel-

weg bis ca. 5 km, Hin- und Rückweg in Summe ca. 10 km) liegen. Darüber hinaus gab jedoch auch über ein Fünftel der Befragten an täglich mehr als 10 km zurückzulegen. Dies verdeutlicht die engen Verknüpfungen mit den umliegenden Nachbargemeinden. Hier bestehen, eine attraktive Infrastruktur vorausgesetzt weitere Potenziale.

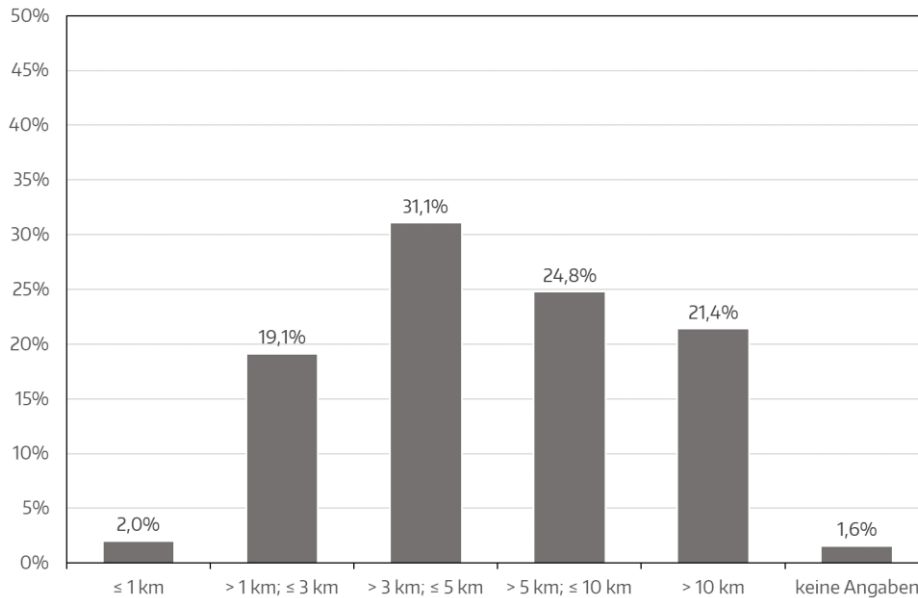


Abb. 16 Umfrage: üblicherweise pro Tag zurückgelegte Wegelängen

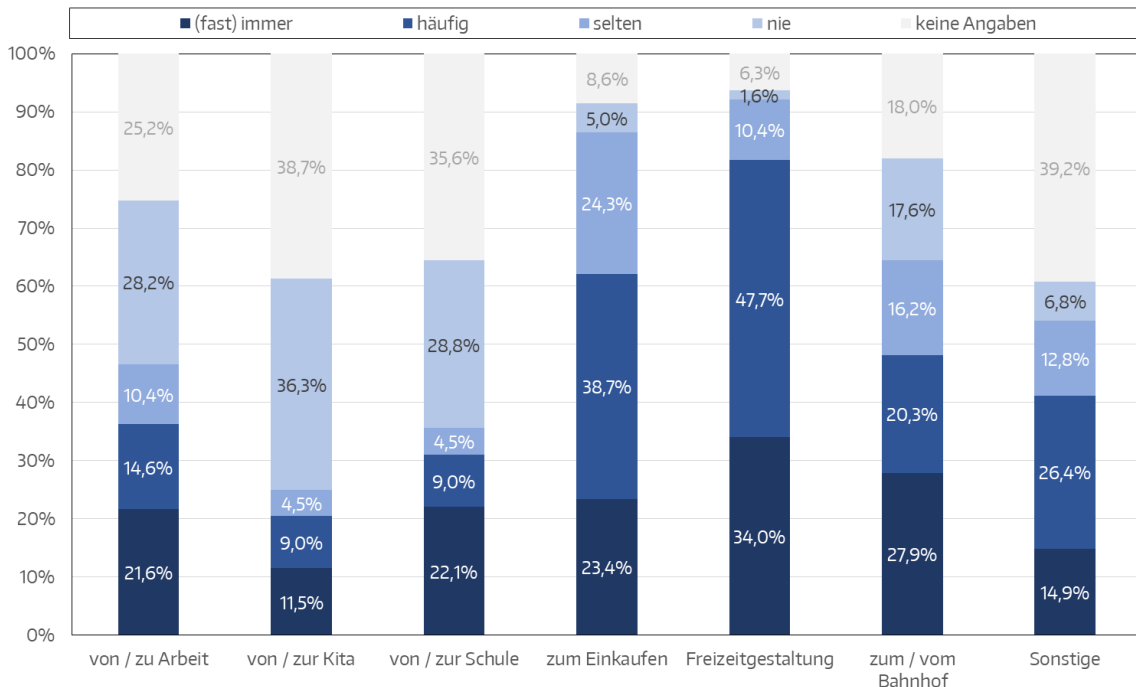


Abb. 17 Umfrage: Fahrradnutzung nach Nutzungszweck

In Bezug auf die Nutzungszwecke (siehe Abb. 17) sind deutliche Unterschiede bei der Radnutzung festzustellen. Beim Freizeitverkehr wird das Fahrrad von der

überwiegenden Mehrheit (ca. 82 %) häufig oder fast immer genutzt. Auch im Einkaufsverkehr sowie den Wegen zum Bahnhof spielt das Fahrrad eine wichtige Rolle.

Bei den Wegen von und zur Arbeit wurde das Fahrrad immerhin von ca. 36 % der Antwortenden als Hauptverkehrsmittel (fast immer / häufig) genannt. In Bezug auf die Wege von und zur Schule bzw. Kita ist zu berücksichtigen, dass der Anteil der relevanten Nutzergruppe in der Stichprobe am niedrigsten war. Es ist davon auszugehen, dass hier auch Befragte, für welche das Thema nicht relevant ist mit „nie“ geantwortet haben.

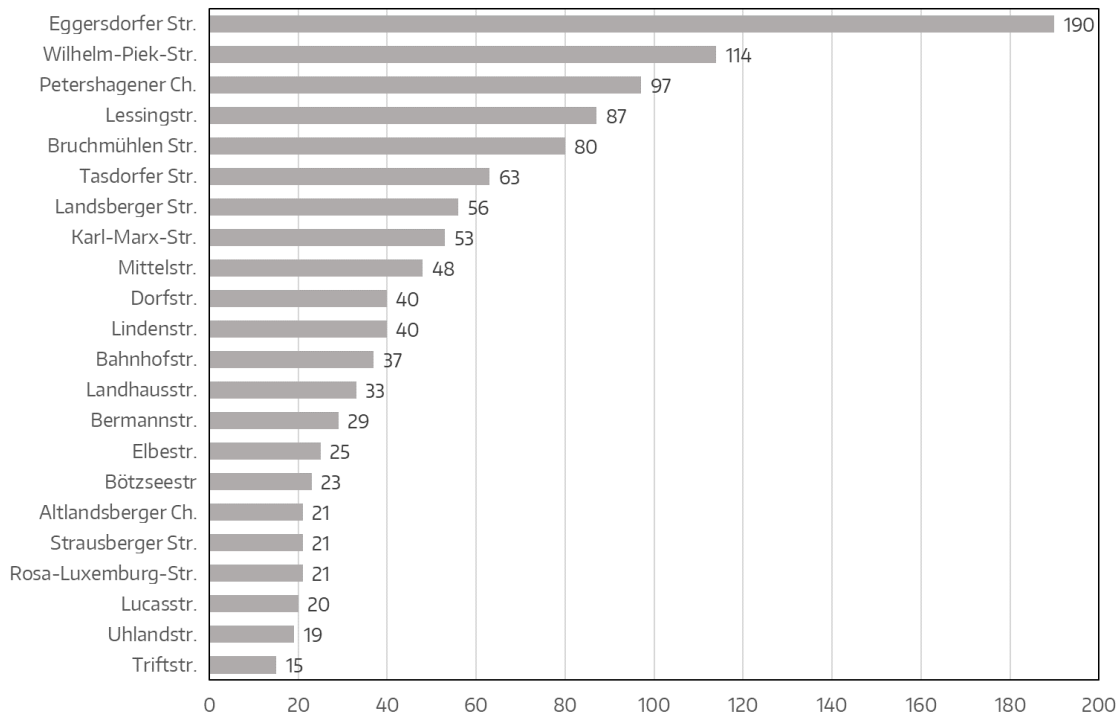


Abb. 18 Umfrage: Welche vier Straßen nutzen Sie mit dem Fahrrad am häufigsten?

Im Fragebogen wurde anschließend nach den jeweils vier Straßen gefragt, welche am in Petershagen/Eggersdorf am häufigsten mit dem Fahrrad genutzt werden (siehe Abb. 18). Bei den meistgenannten Straßen handelt es sich durchgehend um Hauptverkehrs- und Haupteerschließungsstraßen. Am häufigsten wurden die Eggersdorfer Straße, die Wilhelm-Pieck-Straße und Petershagener Chaussee genannt. Die Nutzung trotz teilweise unzureichender Radinfrastruktur unterstreicht deren Verbindungsfunktion im Radverkehrsnetz.

Bewertung des Radverkehrssystems

Neben der Rückmeldung zur Nutzung des Fahrrades wurde auch der Zustimmungsgang zu verschiedenen Aussagen zum Radverkehrssystem in Petershagen/Eggersdorf abgefragt. Die Ergebnisse sind in Abb. 19 zusammengestellt.

Demnach wird deutlich, dass der überwiegende Teil der Befragten (ca. zwei Drittel) sich nicht bzw. eher nicht sicher fühlt, wenn er mit dem Rad in Petersha-

gen/Eggersdorf unterwegs ist. Ähnlich ist die Einschätzung der Nutzerfreundlichkeit der Radverkehrsinfrastruktur. Am negativsten wird der Umfang der vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur eingeschätzt. Aus Sicht von ca. 90 % der Antwortenden sind die vorhandenen Radverkehrsanlagen nicht ausreichend.

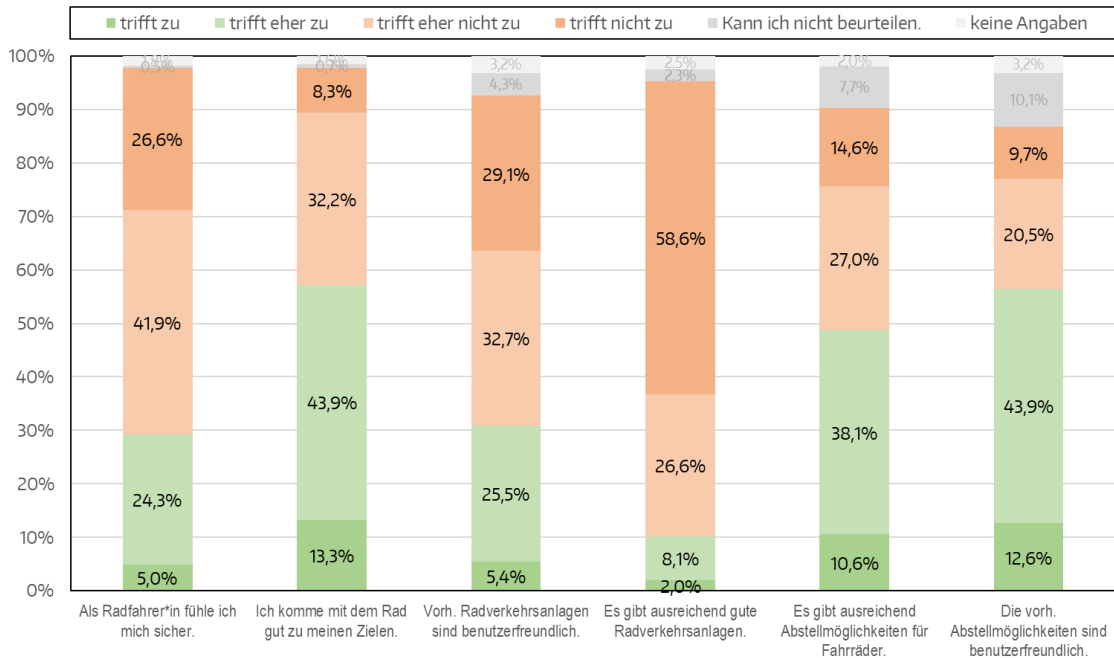


Abb. 19 Umfrage: Bewertung des Radverkehrssystems

Deutlich besser wird die Erreichbarkeit der Ziele eingeschätzt. Diese wird zumindest von ca. 57 % positiv bewertet und verdeutlicht die teilweise im geringer belasteten Erschließungs- und Nebenstraßennetz vorhandenen Alternativrouten.

Bei der Nutzerfreundlichkeit der Radabstellanlagen ist eine eher positive Bewertung zu verzeichnen. Hinsichtlich der Zahl der Stellplätze besteht hingegen ein geteiltes Meinungsbild.

Im Rahmen der offenen Fragen wurden von den Teilnehmenden folgende Aspekte konkret als Problempunkte für die Radverkehrsnutzung angesprochen ([...] Zahl der Nennungen):

- » Radwege fehlen [101]
- » Fehlende Querungsstelle [20]
- » gefährlich für den Radverkehr [17]
- » Einschränkungen wegen Benutzungspflicht [16]
- » ungenügende Oberflächenbeschaffenheit [13]
- » fehlende Fußwege [8]
- » schlechte Sichtverhältnisse [7]
- » Einschränkungen durch die LSA-Regelung [6]

» zu enge Straßen [5]

Als konkrete Problempunkte wurden folgenden Straßenabschnitte und Knotenpunkte benannt ([...] Zahl der Nennungen):

» Landsberger Straße [35]

» KP Petershagener Chaussee / Wilhelmstraße / Landsberger Straße [22]

» Eggersdorfer Straße [21]

» Umgehungsstraße [20]

» Eggersdorfer Kirche [17]

» Petershagener Chaussee [16]

» Dorfstraße [15]

» Lindenstraße [15]

» Bahnübergänge [11]

» Schule [10]

» Wilhelm-Piek-Straße [10]

» Mittelstraße [9]

» Strausberger Straße [9]

» Lessingstraße [8]

» Tasdorfer Straße [8]

» Wilhelmstraße [7]

» Bruchmühler Straße [6]

» Altlandsberger Chaussee [5]

» KP Lindenstraße / Eggersdorfer Straße [5]

4 Leitbild

4.1 Bedeutung des Fahrrades für die Mobilität in der Gemeinde

Das Fahrrad bietet als Verkehrsmittel eine Vielzahl an Vorteilen und positiven Effekten sowohl für den einzelnen Nutzer als auch für die gesamte Gesellschaft. Es ist emissionsfrei und leise. Liefert entsprechend einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz sowie zur Luftreinhaltung und Lärminderung. Darüber hinaus wird die Umwelt durch einen sparsamen Flächenverbrauch geschont.

Es ist einfach zu bedienen, bequem und hat gerade auf Kurzstrecken bis ca. 3 km häufig Vorteile gegenüber dem Kfz-Verkehr. Es ist jederzeit individuell verfügbar, flexibel und unkompliziert in der Nutzung. Zudem verschafft es seinen Nutzern Bewegung. Durch regelmäßiges Radfahren erhöht sich die Lebenserwartung um 3 bis 14 Monate (IRAS, 2010). Darüber hinaus kann Radfahren auch zu einer besseren seelischen Gesundheit beitragen (Wild, Woodward, 2019). Es ist preiswert und ermöglicht damit soziale Teilhabe.

Gleichzeitig fördert das Radfahren eine lebendige Gemeinde und sorgt damit für mehr Lebensqualität sowie lokale Wertschöpfung. Radverkehrsförderung ist Wirtschaftsförderung. Ausschlaggebend ist hierbei unter anderem der Anstieg der Kommunikations- und Begegnungsmöglichkeiten. Entsprechende Effekte können sich durch den Radtourismus weiter verstärken bzw. zusätzlich gefördert werden.

Auch kostenseitig bestehen deutliche Vorteile für den Radverkehr. Einerseits sind Investitions- und Unterhaltungskosten für die Infrastruktur deutlich geringer als für den Kfz-Verkehr. Auf der anderen Seite fallen auch die verursachten externen Folgekosten um ein vielfaches niedriger aus.

Angesichts der vielfältigen Vorteile bildet der Radverkehr einen zentralen Baustein für die Sicherung einer ortsverträglichen Mobilität. Die Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes sind daher als wichtige Zukunftsinvestition für die Ortsentwicklung in der Gemeinde Petershagen/Eggersdorf zu verstehen.

4.2 Übergeordnete Zielstellungen

In Deutschland liegt auf Bundesebene mit der Fortschreibung des Nationalen Radverkehrsplan 3.0 (BMDV, 2022) ein aktuelles strategisches Gesamtkonzept für den Radverkehr vor.

Dabei wird das Leitbild mit „mehr, besserem und sicherem Radverkehr“ skizziert. Als Zielstellungen werden folgende Forderungen formuliert:

- » Übergeordnete Steuerung für einen starken Radverkehr
- » Lückenloser Radverkehr in Deutschland
- » Kommunikation und Bildung schaffen Fahrradkultur
- » Leitbild Vision Zero

- » Fahrradstandort Deutschland
- » Lasten- und Wirtschaftsverkehr nutzt das Fahrrad
- » Fahrradpendlerland Deutschland

Auch auf Landesebene bestehen wichtige Anknüpfungspunkte für den Radverkehr so z. B. im Verkehrssicherheitsprogramm des Landes Brandenburg (MIL, 2014). Langfristiges Ziel bildet die „Vision Zero“ (keine Unfalltoten im Straßenverkehr). Darüber hinaus werden folgende konkrete Ziele benannt:

- Reduzierung Getöteter im Straßenverkehr um weitere 40 % bis 2024 (Basisjahr 2012)
- Reduzierung Schwerverletzter um 50 % bis 2024 (Basisjahr 2012)

Dabei bildet die Erhöhung Verkehrssicherheit besonders gefährdeter Verkehrsteilnehmer wie Kinder, junge Fahrer, Ältere und Mobilitätseingeschränkte sowie Fußgänger*innen und Radfahrer*innen einen wesentlichen strategischen Ansatz. Als zentrale Handlungsfelder beinhaltet das Verkehrssicherheitsprogramm:

1. Auf Nummer Sicher - Der Mensch im Mittelpunkt
2. Fair-Play – Spielregeln im Verkehr einhalten
3. Sichere Verkehrsinfrastruktur
4. Mehr Verkehrssicherheit durch Technik

Darüber hinaus ist in der Radverkehrsstrategie 2030 festgehalten:

„Die Landesregierung strebt an, Verkehre zu vermeiden und den Anteil des Umweltverbundes am Modal Split weiter zu erhöhen.“ (MIL, 2017)

Darüber hinaus existiert für die Gemeinde ein 2017 durch die Gemeindevertretung beschlossenes Ortsentwicklungskonzept. Unter dem Leitbild „Petershagen/Eggersdorf – ein lebenswerter Ort im Grünen“ wurde im Handlungsfeld „Mobilität“ folgendes Entwicklungsziel festgehalten:

„Der Umweltverbund bedarf einer weiteren Stärkung, d. h. Fuß- und Radwege sollen weiter ausgebaut und das Angebot an ÖPNV verbessert werden. Insbesondere die inner- und überörtlichen Fuß- und Radwegverbindungen sollen ausgebaut [...] werden.“ (Planergemeinschaft für Stadt und Raum eG, 2017)

Weiterhin werden verschiedene zusätzliche Wegeverbindungen für den Fuß- und Radverkehr explizit im Ortsentwicklungskonzept benannt.

4.3 Leitlinien zur Förderung des Radverkehrs

Abgeleitet aus den übergeordneten Zielstellungen sowie der Notwendigkeit zur Förderung einer ortsverträglichen Mobilität bildet die Erhöhung des Radverkehrsanteils an den täglichen Wegen das Hauptziel des Radverkehrskonzeptes der Ge-

meinde Petershagen/Eggersdorf. Um dieses erreichen zu können, sind folgende Leitlinien zu berücksichtigen:

1. Radfahren ist sicher

- » Vision Zero - Keine tödlichen Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung
- » Reduzierung der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung (insbesondere Unfälle mit schweren Verletzungsfolgen)
- » gut begreifbare Radverkehrsführung möglichst im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs an Knotenpunkten
- » Vermeidung von dauerhaften Beidrichtungsradwegen innerorts
- » sensible Prüfung / Abwägung bei Mischnutzung mit dem Fußverkehr

2. Die Bevölkerung fährt mehr mit dem Rad

- » Erhöhung der Anteile des Umweltverbundes
- » Verlagerung von Fahrten des MIV zugunsten einer Erhöhung des Radverkehrsanteils an den täglichen Wegen der Bevölkerung
- » Das Fahrrad bildet ein gleichberechtigtes Stadt-Umland-Verkehrsmittel für Verbindungen u. a. nach Strausberg und Fredersdorf-Vogelsdorf
- » Fuß- und Radverkehr sind die dominierenden Verkehrsmittel für Wege unter 3 km

3. Systematische Radverkehrsförderung

- » gut strukturiertes, gesamtstädtisches Radnetz mit Haupt- und Nebenrouten, die an regionale Routen anknüpfen
- » möglichst direkte Verbindungen zwischen den Quellen und Zielen des Radverkehrs
- » systematische Berücksichtigung des Radverkehrs bei der Straßenraumgestaltung
- » kleinteilige, bequeme und sichere Radabstellmöglichkeiten sind flächendeckend vorhanden

- » innovative Radverkehrslösungen und Förderinstrumente finden Anwendung

4. Radfahren ist attraktiv

- » Schaffung einer Kultur des Radfahrens
- » Radverkehrsanlagen sind ausreichend breit und gut befahrbar
- » Anforderungen aller Nutzergruppen im Radverkehr werden berücksichtigt (Alltag, Freizeit und Tourismus)
- » Benutzungsrecht statt Benutzungspflicht als Regelfall
- » Radfahrende werden als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer respektiert
- » für Radtouristen bestehen gezielte Angebote

Die Zielstellungen sollen der Gemeinde Petershagen/Eggersdorf als Grundlage für die strategische Ausrichtung von Bau und Planung dienen, aber gleichzeitig auch wichtige Impulse in weitere Akteursfelder geben (Bildung, Wirtschaftsförderung etc.). Sie sollen breite Akzeptanz finden und perspektiv dazu beitragen das sich die Rahmenbedingungen für das Radfahren deutlich verbessern.

5 Radverkehrsnetz

5.1 Methodik

Grundsätzlich stehen dem Radverkehr alle unbeschränkt nutzbaren öffentlich gewidmeten Wege und Straßen zur Verfügung. Entsprechend sind die Belange des Radverkehrs flächendeckend zu berücksichtigen. Allerdings ergeben sich auf Basis der strukturellen Rahmenbedingungen für verschiedene Netzelemente Bündelungseffekte im Radverkehr, welche eine besondere Qualität des infrastrukturellen Angebotes bedingen. Diese Vorrangrouten werden im Radverkehrsnetz zusammengefasst.

Gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, ERA (FGSV, 2010) erfolgt die Netzplanung für den Radverkehr unter Berücksichtigung der Vorgaben der Richtlinien für die Integrierte Netzplanung, RIN (FGSV, 2008). Im Sinne einer Angebotsplanung bilden dabei die Verbindungen zwischen den Zentralen Orten sowie den vorhandenen und zukünftigen innerörtlichen Quellen und Zielen die Basis.

Zwischen diesen ergeben sich die für die Netzplanung relevanten Mobilitätsbedürfnisse (Luftlinien). Diese werden auf das bestehende Wegenetz umgelegt. Die Einstufung der Netzelemente in die unterschiedlichen Kategoriengruppen erfolgt auf

Grundlage der Bedeutung der einzelnen oder sich überlagernden Quelle-Ziel-Verbindungen.

Generell werden im Rahmen der Netzplanung sowohl der Alltagsradverkehr, als auch der Freizeit- und touristische Radverkehr berücksichtigt. Gleiches gilt für die Anforderung der unterschiedlichen Nutzergruppen. Diese kann dazu führen, dass für eine Quelle-Ziel-Beziehung zwei unterschiedliche Routen² konzipiert werden.

5.2 Maßgebende Quellen und Ziele / Wunschliniennetz

Die maßgebenden strukturellen Rahmenbedingungen bzw. Quellen, Ziele und Umland-Verknüpfungen in der Gemeinde Petershagen/Eggersdorf sowie das daraus resultierende schematische Wunschliniennetz sind in Abb. 20 dargestellt.

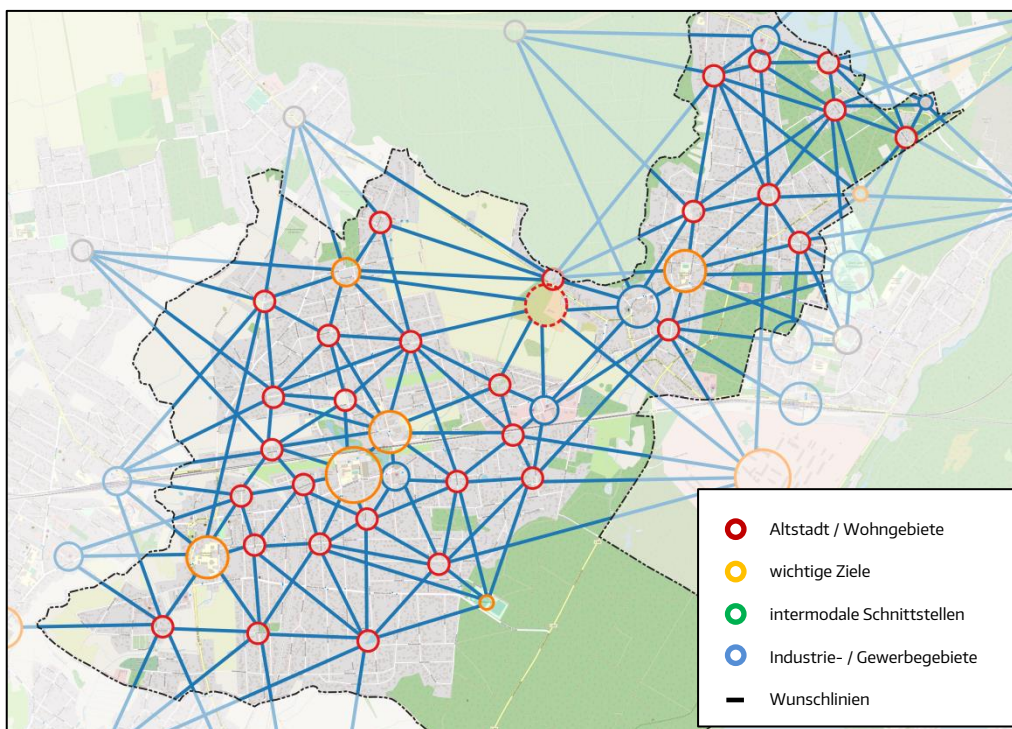


Abb. 20 Schematisches Wunschliniennetz

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)

<http://www.openstreetmap.org/>

Es wird deutlich, dass eine starke Ausrichtung in Bezug auf die Bahnhöfe sowie die Versorgungseinrichtungen besteht. Innerhalb des Ortsgebietes überlagern sich eine Vielzahl wichtiger Quelle-Ziel-Relationen. Weitere wichtige Verbindungen bestehen zu den unmittelbar angrenzenden sowie siedlungsstrukturell eng verknüpften Nachbarkommunen.

² z. B.: schnelle Direktverbindungen im Hauptnetz für selbstbewusste Radfahrerinnen und Radfahrer und konfliktarme Parallelrouten im Nebennetz für Nutzerinnen und Nutzer mit höherem Schutzbedarf

5.3 Radroutennetz

Abgeleitet aus dem Wunschliniennetz orientieren sich die Radverkehrsrouten an den naturräumlichen sowie den gemeinde-, siedlungs- und verkehrnetzstrukturellen Rahmenbedingungen in der Gemeinde Petershagen/Eggersdorf. Dabei untergliedert sich das Radroutennetz in folgende Hierarchieebenen³:

1. Hauptradrouten

Diese Hauptverbindungen gewährleisten die zentralen Verknüpfungen zwischen wichtigen Zielclustern innerhalb des Gemeindegebietes bzw. den Nachbargemeinden und Zielen im Umland. Die Hauptradrouten beinhalten im Wesentlichen die Alltagsradverbindungen IR III und AR III gemäß der Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (FGSV, 2008) sowie die regional bedeutsame Radroute Historische Stadtkerne bzw. den ZR1 als Zubringer zum Europaradwanderweg R1.

2. Nebenrouten

Die Nebenrouten fungieren als Ergänzungsverbindungen. Sie dienen der Ergänzung bzw. Verknüpfung des Hauptroutennetzes und sind entsprechend auf kleinräumigere Quelle-Ziel-Strukturen, Lückenschlüsse und Verbindungen mit geringerer Nachfrage ausgerichtet. Funktionell beinhalten sie im Wesentlichen die Alltagsradverbindungen IR IV und AR IV gemäß der Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (FGSV, 2008).

3. Nachbarschaftsnetz

Unterhalb des ausgewiesenen Radroutennetzes dient das Nachbarschaftsnetz der flächenhaften Feinerschließung bzw. zur Sicherung der Erreichbarkeit der Grundstücke (IR V gemäß RIN). Entsprechend gehören diesem alle angebauten Straßen sowie das gesamte vom Radverkehr befahrbare Wegenetz an. Eine gesonderte Ausweisung erfolgt nicht. Radverkehrsanlagen sind hier in der Regel ebenfalls nicht erforderlich.

In Anlage 2 ist das Haupt- und Nebenroutennetz für die Gemeinde Petershagen/Eggersdorf zusammenfassend dargestellt.

Verschiedene wichtige Hauptachsen des Radverkehrs verlaufen parallel zum Kfz-Verkehr entlang der Hauptverkehrsstraßen. So ist beispielsweise auch für den Radverkehr der Straßenzug Eggersdorf Straße / Petershagener Chaussee als Hauptverbindung zwischen den beiden Ortskernen sowie zur Anbindung des S-Bahnhofes „Petershagen Nord“ von zentraler Bedeutung. Da hier auch zukünftig mit Qualitätseinschränkungen für den Radverkehr zu rechnen ist, wurde jedoch pa-

³ IR = innerhalb bebauter Gebiete, AR = außerhalb bebauter Gebiete, II bis V = Verbindungsfunktionsstufe (überregional, regional, nahräumig, kleinräumig)

parallel nördlich der Bahn eine weitere Hauptverbindung im Zuge der Ludwigstraße / Saalestraße / Lucasstraße konzipiert.

Darüber hinaus sind abseits der Hauptverkehrsstraßen weitere wichtige Verbindungen für den Radverkehr vorhanden bzw. zu entwickeln. Dies betrifft beispielsweise die Direktverbindung aus dem Wohngebiet Mierwerder Weg zum S-Bahnhof „Fredersdorf“, die Verlängerung der Verbindung über das Fredersdorfer Mühlenfließ von der Andreas-Hofer-Straße bis zur Bruchmühler Straße oder auch die Schaffung von Alternativverbindungen zur Wilhelmstraße. Die entsprechenden Trassen sind in Anlage 2 besonders hervorgehoben.

Generell sollte unabhängig von der Hierarchieebene (1 bis 3) eine gute Befahrbarkeit für den Radverkehr angestrebt werden. Angesichts der Netzbedeutung sind allerdings Maßnahmen im Haupt- und Nebenstraßennetz zu priorisieren.

6 Grundsätze der Radverkehrsförderung

Für die Führung des Radverkehrs kommen drei grundsätzliche Prinzipien in Frage. So kann der Radverkehr gemischt mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn, teilsepariert oder separiert vom Kfz-Verkehr geführt werden.

Die Notwendigkeit von Radverkehrsanlagen leitet sich aus dem vom Kfz-Verkehr verursachten Gefährdungspotenzial für den Radverkehr ab. Entscheidende Kenngrößen hierfür bilden gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (FGSV, 2010) das Kfz-Verkehrsaufkommen und das Geschwindigkeitsniveau. In Abb. 21 sind die Regeleinsatzbereiche für die einzelnen Führungsprinzipien im **Innerortsbereich** dargestellt. Zwischen diesen bestehen keine harten Grenzen, sondern ein fließender Übergang. Das Nomogramm dient der Vorauswahl. Anschließend ist die Realisierbarkeit des Führungsprinzips im Rahmen eines Vergleiches der geeigneten Führungsformen zu prüfen. In begründeten Fällen (starke Steigung, starker / schwacher Schwerverkehr, große Fahrbahnbreiten, unübersichtliche Linienführung) kann von den Entscheidungskriterien auch abgewichen werden.

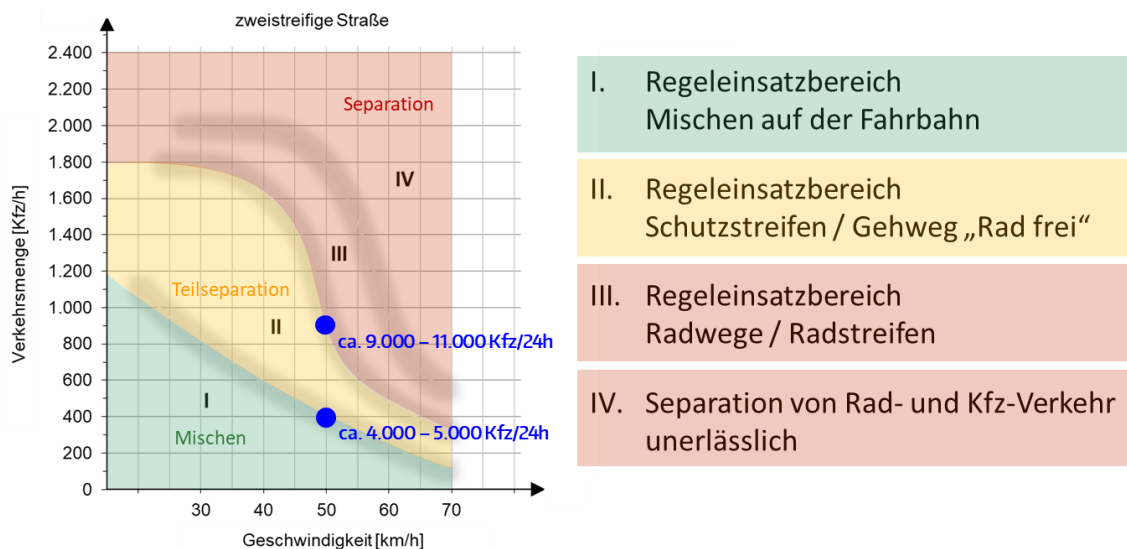










Abb. 21 Regeleinsatzbereiche von Radverkehrsanlagen gemäß ERA
Datenquelle: (FGSV, 2010)

Die verschiedenen Möglichkeiten der Radverkehrsführung sind in Tab. 1 zusammengefasst und unterscheiden sich neben dem Grad der Separation zusätzlich hinsichtlich ihrer Einordnung im Straßenraum. So ist eine Führung im Bereich der Fahrbahn, auf gesonderten Flächen oder gemeinsam mit dem Fußverkehr möglich.

	Mischverkehr mit Kfz auf der Fahrbahn	Teilseparation (mit teilweiser Trennung)	Trennen vom Kfz-Verkehr
auf der Fahrbahn	<p>① Mischverkehr auf der Fahrbahn</p> 	<p>② Schutzstreifen</p>  <p>Regelmaß 1,50 m</p>	<p>③ Radfahrstreifen</p>  <p>Regelmaß 1,85 m</p>
eigene Fläche Radverkehr	<p>④ Fahrradstraße (Freigabe für Kfz möglich)</p> 	<p>⑤ Radweg ohne Benutzungspflicht</p>  <p>Regelmaß 2,00 m</p>	<p>⑥ Radweg mit Benutzungspflicht</p>  <p>Regelmaß 2,00 m</p>
gemeinsam mit Fußverkehr		<p>⑦ Gehweg „Rad frei“</p>  <p>Breite 2,50 – 4,50 m*</p>	<p>⑧ gemeinsamer Geh- und Radweg</p>  <p>Breite 2,50 – 4,50 m*</p>
* in Abhängigkeit von der Fuß- und Radverkehrsstärke			

Tab. 1: Führungsformen des Radverkehrs

Je nach Führungsform bestehen unterschiedliche Vor- und Nachteile. Grundsätzlich handelt es sich jedoch um gleichberechtigte Instrumente zur Förderung des Radverkehrs, welche gezielt entsprechend ihrer Stärken eingesetzt und sachgerecht gestaltet werden sollten. Es bedarf örtlich angepasster Lösungen bei denen anlagentypische Defizite gezielt vermieden werden. Eine Addition von Minimalbreiten sollte dabei nicht erfolgen, sondern das Regemaß angestrebt werden.

Darüber hinaus ist auf die Kontinuität der Radverkehrsführung zu achten. Engstellen, Knotenpunkte und Problembereiche sollten möglichst nicht ausgeklammert werden.

Die **Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn** (Nr. ② und ③ in Tab. 1) eignen sich vor allem in Bereichen mit vielfältigen Nutzungsüberlagerungen, einer Vielzahl von Ein- und Ausfahrten bzw. hohen Fußverkehrsaufkommen. Durch die Führung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs wird in der Regel ein hohes Sicherheitsniveau erreicht. Von zentraler Bedeutung ist dabei die Gewährleistung eines ausreichenden Sicherheitsabstandes zu parkenden Fahrzeugen (Sicherheitstrennstreifen 0,50 – 0,75 m). Es bestehen gute Rahmenbedingungen für eine direkte Radverkehrsführung an Knotenpunkten. Bei der Umsetzung bedarf es einer intensiven Öffentlichkeitsarbeit, um eine möglichst breite Akzeptanz erreichen zu können.

Haupteinsatzbereich für **Führungsformen im Seitenraum** (Nr. ⑤ bis ⑧ in Tab. 1) bilden vor allem hoch belastete Straßen mit geringen Nutzungsüberlagerungen mit dem Fußverkehr und möglichst wenigen, hochbelegten Ein- und Ausfahrten. Bei Radwegen ist vor allem auf eine sichere Führung an Knotenpunkten, Einmündungen sowie Ein- und Ausfahrten zu achten.

Nicht benutzungspflichtige Radwege (ohne Schild siehe Nr. ⑤ in Tab. 1) sind keine Radwege zweiter Klasse. Für diese gelten die gleichen Qualitätsanforderungen, wie für benutzungspflichtige Radwege (siehe Nr. ⑥ in Tab. 1). Zur Fahrbahn und zum Parken hin ist jeweils ein Sicherheitstrennstreifen (0,50 - 0,75 m) vorzusehen. Als Abgrenzung zum Gehweg genügt ein anforderungsgerecht ausgeführter Begrenzungstreifen (taktil und visuell erkennbar), welcher der lichten Breite des Gehweges zugeordnet ist.

Eine **gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr** ist innerorts (siehe Nr. ⑦ und ⑧ in Tab. 1) nur dort vertretbar, wo eine geringe Netzbedeutung und Aufenthaltsfunktion existieren. Darüber hinaus sind in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (FGSV, 2010) verschiedene Ausschlusskriterien und in Abhängigkeit von der Breite Einsatzgrenzen (z. B. max. 80 Fußgänger und Radfahrer in der Spitzenstunde bei einer Breite von 2,50 m) festgehalten. Auch hier ist eine sichere Führung an Knotenpunkten von zentraler Bedeutung.

Eine Sonderform bilden einseitige straßenbegleitende **Zweirichtungsradswege**. Während diese außerorts die Regellösung darstellen, sollen sie gemäß Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (Bundesrepublik Deutschland, 2001 zuletzt geändert November 2021) innerorts nur im begründeten Ausnahmefall zur Anwen-

dung kommen. Zudem sollten derartige Radverkehrslösungen ausschließlich in Form eines zusätzlichen nichtbenutzungspflichtigen Angebotes (nichtbenutzungspflichtiger Radweg oder Gehweg „Rad frei“) vorgesehen werden. Hintergrund hierfür bilden die innerorts deutlich erhöhten Konfliktpotenziale mit dem Fußverkehr sowie an Knotenpunkten bzw. Ein- und Ausfahren. Aktuelle Untersuchungen zeigen, dass das Unfallrisiko legal bzw. illegal linksfahrender Radfahrer doppelt bis viermal so hoch ist, wie das von in Fahrtrichtung rechts Rad fahrenden (PGV-Alrutz, 2015).

Der Haupteinsatzbereich des **Mischverkehrs auf der Fahrbahn** (siehe Nr. ① in Tab. 1) liegt in Arealen mit geringen Verkehrsaufkommen und zumeist Niedriggeschwindigkeitsniveau, vorrangig im Anlieger- und Nebenstraßennetz. Prinzipiell besteht auch im Haupt- und Erschließungsstraßennetz die Möglichkeit, durch eine Absenkung des zulässigen Geschwindigkeitsniveaus, die Rahmenbedingungen für die gemeinsame Nutzung der Fahrbahn durch den Kfz- und Radverkehr zu verbessern. Allerdings ist eine derartige Absenkung, nur dann umsetzbar, wenn trotz Bedarf (siehe Tab. 1) eine gesonderte Radverkehrsführung nicht umsetzbar ist bzw. kein verkehrssicherer Verkehrsablauf gewährleistet werden kann.

Für wichtige Hauptachsen des Radverkehrs bilden **Fahrradstraßen** (siehe Nr. ④ in Tab. 1) ein weiteres Element der Radverkehrsförderung. Diese sind per Definition erst einmal dem Radverkehr vorbehalten. Die Einrichtung von Fahrradstraßen ist dort möglich, wo der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart bildet oder alsbald als solche zu erwarten ist. Anderer Fahrzeugverkehr kann bei Bedarf mittels Zusatzzeichen zugelassen werden. Eine Unterbindung von Kfz-Durchgangsverkehren mittels verkehrsorganisatorischer oder baulicher Maßnahmen (verschränkte Einbahnstraßen, Diagonalsperre etc.) ist jedoch zu empfehlen.

Für Bereiche, in denen eine Separation oder Teilseparation des Radverkehrs erforderlich wäre, diese aufgrund zu geringer Flächenverfügbarkeiten jedoch nicht umgesetzt werden kann, ist die Markierung einer sog. **Piktogrammspur** denkbar. Hierbei werden in regelmäßigen Abständen Radpiktogramme auf der Fahrbahn aufgebracht. Neben der besseren Erkennbarkeit der Nutzung des Straßenraumes durch den Radverkehr ergeben sich vor allem in Konfliktbereichen mit dem ruhenden Verkehr Vorteile (größerer Abstand zu parkenden Fahrzeugen).

Nichtbenutzungspflichtige Führungsformen (Nr. ②, ⑤ und ⑦ in Tab. 1) sind kombinierbar. So kann beispielsweise parallel zu einem Schutzstreifen ein nichtbenutzungspflichtiger Radweg vorgesehen oder der Gehweg für den Radverkehr freigegeben werden. Damit wird den unterschiedlichen Nutzergruppen besser Rechnung getragen.

Eine Benutzungspflicht sollte generell nur dort angeordnet werden, wo dies aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufes tatsächlich erforderlich ist und wo die Mindestanforderungen (Breite, Oberflächenbeschaffenheit, Konfliktarme Führung an Knotenpunkten) eingehalten sind.

Aufgrund der anlagenbedingten Nutzungseinschränkungen (Schrittgeschwindigkeit für den Radverkehr) sollte die **Freigabe des Gehweges für den Radverkehr** (siehe Nr. ⑦ in Tab. 1) lediglich eine Ausnahme- bzw. Übergangslösung bilden. Eine Kennzeichnung nichtbenutzungspflichtiger Radverkehrsanlagen ist auch durch eine regelmäßige Markierung von Piktogrammen möglich (siehe hierzu auch Kapitel 7.2.2 „Ausweisung von Nutzungsrechten auf gemeinsamen Flächen“).

Auch im **Außerortsbereich** leitet sich die Notwendigkeit von Radverkehrsanlagen aus dem vom Kfz-Verkehr verursachten Gefährdungspotenzial für den Radverkehr ab. Entscheidende Kenngrößen hierfür bilden wiederum das Kfz-Verkehrsaufkommen und das Geschwindigkeitsniveau. Darüber hinaus ist jedoch auch die Entwurfsklasse der jeweiligen Straße gemäß den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen, RAL (FGSV, 2012) relevant.

Für die Entwurfsklassen 1 und 2 (Fernverkehrsstraße bzw. überregionale Straße) wird in den ERA (FGSV, 2010) generell eine straßenunabhängige Radverkehrsführung empfohlen. Für die Entwurfsklasse 3 (Straßen zur Abwicklung regionaler Verkehre) ist eine straßenunabhängige Führung im Allgemeinen notwendig:

- » bei 100 km/h bei einem DTV > 2.500 Kfz/24h
- » bei 70 km/h bei einem DTV > 4.000 Kfz/24h
- » bei einer besonderen Netzbedeutung

Im Verlauf von Landstraßen der Entwurfsklasse 4 (Nahbereichsstraßen) werden in der Regel keine fahrbahnbegleitenden Radwege angelegt. Es sei denn es bestehen besondere Rahmenbedingungen im Schülerverkehr oder aufgrund von erheblichem Freizeitradverkehr.

Im Außerortsbereich bilden einseitige benutzungspflichtige gemeinsame Geh- und Radwege, welche in beiden Richtungen genutzt werden, den Regelfall. Diese werden zumeist durch einen Grünstreifen von der Fahrbahn abgesetzt geführt. Nichtbenutzungspflichtige oder auch beidseitige Radwege sind jedoch grundsätzlich ebenfalls denkbar. Radfahrstreifen und Schutzstreifen sind hingegen in Deutschland aktuell im Außerortsbereich nicht zulässig.

7 Maßnahmenkonzept

Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestands- und Konfliktdanalyse (siehe Kapitel 3) sowie den aktuellen und zukünftigen planerisch-strategischen Rahmenbedingungen und Leitlinien (siehe Kapitel 4) wurden die notwendigen Maßnahmen für die Schaffung einer sicheren und attraktiven Radverkehrsinfrastruktur in der Gemeinde Petershagen/Eggersdorf erarbeitet. Diese untergliedern sich in folgende Themenschwerpunkte:

Kapitel 7.1 Radverkehrsanlagen im Zuge von Hauptverkehrsstraßen

Kapitel 7.2 Verkehrsorganisatorische Maßnahmen

Kapitel 7.3 Weitere infrastrukturelle Maßnahmen

Kapitel 7.4 Schaffung radverkehrstauglicher Fahrbahnoberflächen

Kapitel 7.5 Verbesserung der Radabstellmöglichkeiten

Kapitel 7.6 Systematische Radverkehrsförderung

Nachfolgend werden die konkreten Maßnahmen in den einzelnen Themenfelder erläutert. Eine Gesamtmaßnahmenübersicht findet sich in den Anlagen 3 (Übersichtskarte) und 4 (Maßnahmentabelle). Die Priorisierung der Maßnahmen wird in Kapitel 8 erläutert.

Insgesamt wird eine integrierte und gesamtstädtische Strategie zur Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr empfohlen. Neben kleinteiligen und kurzfristig realisierbaren Maßnahmen beinhaltet das Konzept auch Maßnahmen zur Sicherung einer systematischen und dauerhaften Radverkehrsförderung.

Generell ist hierbei zu berücksichtigen, dass gemäß Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes ein Handlungserfordernis aus Gründen der Verkehrssicherheit bereits dann vorliegt, wenn

„...eine konkrete Gefahr besteht, die sich aus den besonderen örtlichen Verhältnissen ergibt.“ (BVerwG, 23.09.2010)

Für die Umsetzung von Maßnahmen im Zuge der Landesstraßen ist zu berücksichtigen, dass eine Zustimmung des Landes Brandenburg als zuständiger Baulastträger erforderlich ist. Die Umsetzung verkehrsrechtlicher Maßnahmen obliegt der für die Gemeinde Petershagen/Eggersdorf zuständigen Straßenverkehrsbehörde beim Landkreis Märkisch-Oderland.

7.1 Radverkehrsanlagen im Zuge von Hauptverkehrsstraßen

Im Zuge verschiedener Hauptverkehrsstraßen existieren trotz hoher Kfz-Verkehrsaufkommen aktuell keine sicheren Anlagen für den Radverkehr. Vielerorts ist gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (FGSV, 2010) eigentlich eine Teilseparation bzw. Separation des Radverkehrs erforderlich (siehe Kapitel 6).

Nachfolgend werden die Rahmenbedingungen und Handlungsoptionen für die Schaffung von Radverkehrsanlagen im Zuge des Hauptstraßennetzes erläutert. In verschiedenen Straßenabschnitt wird dies aufgrund der städtebaulich räumlichen Rahmenbedingungen nicht möglich sein. Hier sind stattdessen ergänzende verkehrsorganisatorische Maßnahmen (siehe Kapitel 7.2) notwendig.

7.1.1 Straßenbegleitende Radwege außerorts

Die Bedarfsliste für Radwege an Landesstraßen des Landes Brandenburg (LS Brandenburg, 2018) beinhaltet in der Gemeinde Petershagen/Eggersdorf zwei Projekte.

Im Zuge der L 303 (Strausberger Straße) ist im Teilabschnitt zwischen dem Friedhof Eggersdorf und dem Knotenpunkt mit der Altlandsberger Chaussee der Bau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges Bestandteil der indisponiblen Maßnahmen. Die Planungen sind bereits weit fortgeschritten. Es ist zeitnah mit einer Umsetzung zu rechnen. Damit wird eine aktuell bestehende Netzlücke im Nordosten des Gemeindegebietes geschlossen.

Das zweite Projekt betrifft ebenfalls die L 303. Hierbei handelt es sich um die Radwegverbindung zwischen Eggersdorf und Tasdorf. Diese ist allerdings lediglich im weiteren Bedarf eingeordnet. Eine konkrete Umsetzungsperspektive existiert entsprechend aktuell nicht.

Angesichts der wichtigen strukturellen Verknüpfungen zwischen den Gemeinden Petershagen/Eggersdorf und Rüdersdorf bei Berlin u. a. in Bezug auf die wechselseitige Nutzung der Bildungseinrichtungen sowie den Zugang zum S-Bahnverkehr wird die Einordnung im weiteren Bedarf der Dringlichkeit der Radverkehrsverbindung nicht gerecht. Relevant ist hierbei gleichfalls das aktuell bestehende hohe Gefährdungspotenzial für den Radverkehr angesichts von Verkehrsaufkommen in einer Größenordnung von ca. 17.000 Kfz/24h. Die beiden Gemeinden sollten sich beim Land für eine Veränderung der Prioritätensetzung in Bezug auf eine attraktive Radwegverbindung parallel zur L 303 einsetzen. Dabei ist es unerheblich, ob diese unmittelbar straßenbegleitend oder weiter abgesetzt z. B. im Zuge der westlich bestehenden Waldschneise in Verlängerung der Tasdorfer Straße verläuft.

Zwar beinhaltet die Bedarfsliste des Landes für die Alternativverbindung im Zuge der L 30 im Außerortsbereich zwischen Tasdorf und Vogelsdorf den Bau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges als indisponible Maßnahme, jedoch ist diese Verbindung aufgrund der Umwege in Bezug auf die Ortslage Eggersdorf nicht ausreichend attraktiv. Für beide Verbindungen sollte im Sinne der Radverkehrsförderung möglichst zeitnah eine Umsetzung durch das Land Brandenburg erfolgen.

7.1.2 Ergänzung der Radverkehrsinfrastruktur innerorts

Im Innerortsbereich ergeben sich aufgrund fehlender bzw. unzureichender Radverkehrsangebote verschiedene Konflikte. Einerseits mit dem Fußverkehr durch die zugelassene oder unzulässige Mitbenutzung der Seitenbereiche, andererseits mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn sowie an Knotenpunkten bzw. Ein- und Ausfahrten. Problematisch ist dabei teilweise auch die fehlende Wahrnehmung des Radverkehrs im Straßenraum.

Ziel für die kommenden Jahre sollte es sein, die Rahmenbedingungen für den Radverkehr in der Gemeinde Petershagen/Eggersdorf deutlich zu verbessern. Dabei ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit von besonderer Bedeutung. Gleichzeitig sollen Nutzungskonflikte mit dem Fußverkehr abgebaut werden. Hierzu sind auch die allgemeinen Aspekte zur integrierten Straßenraumgestaltung (siehe hierzu auch Kapitel 7.1.3) zu berücksichtigen. Zudem ist zu beachten, dass vielfach bedingt durch die vorhandene Straßenraumbegrünung Zwangspunkte bzw. Flächenkonkurrenzen bestehen, welche sich nicht auflösen lassen.

Nachfolgend werden die Handlungsoptionen und Rahmenbedingungen für die Schaffung zusätzlicher Radverkehrsanlagen im Zuge des innerörtlichen Hauptstraßennetzes straßenabschnittsbezogen erläutert:

Strausberger Straße

Das Hauptproblem im Verlauf des Straßenzuges Strausberger Straße / Eggersdorfer Weg bilden die erhöhten Konfliktpotenziale aufgrund der einseitigen Führung des Radverkehrs in beiden Richtungen. Perspektivisch sollte hier eine richtungsgerechte Radverkehrsführung angestrebt werden. Hierzu ist im Abschnitt zwischen Umgehungsstraße und Friedhof der Bau eines zusätzlichen Geh- und Radweges auf der Südseite erforderlich. Die notwendigen Flächen hierfür sind vorhanden. Die Netzergänzung ist neben dem Radverkehr auch für den Fußverkehr dringend erforderlich (siehe auch Kapitel 7.3.2).

Eine Separation des Radverkehrs wäre wünschenswert, ist jedoch angesichts der zur Verfügung stehenden Flächen nicht umsetzbar. Beim Bau des Geh- und Radweges ist ein besonderes Augenmerk auf eine verkehrssichere Gestaltung der Einmündungsbereiche und Grundstückszufahrten zu legen (siehe Kapitel 7.3.1).

Landhausstraße

Im Verlauf der Landhausstraße wechselt am Knotenpunkt mit der Umgehungsstraße der einseitige Beidrichtungsradweg von der nördlichen auf die südliche Straßenseite. Im westlichen Zulauf sind auf der Südseite die Flächen für einen ergänzenden Geh- und Radweg entlang des im Besitz der Gemeinde befindlichen Waldes vorhanden. Bereits im Bestand ist hier im Seitenraum eine Nutzung durch den Fuß- und Radverkehr erkennbar. Entsprechend ist zu empfehlen, im Abschnitt zwischen Strausberger Straße und Umgehungsstraße auf der Südseite eine zusätzliche befestigte Wegeverbindung zu schaffen.

Landsberger Straße

In der Landsberger Straße existieren aktuell keine gesonderten Radverkehrsanlagen. Die Verkehrsaufkommen befinden sich in einem Bereich, in welchem eine Teilseparation sinnvoll ist. Für die Anlage von Radverkehrsanlagen im Seitenraum sind die hier zur Verfügung stehenden Flächen nicht ausreichend.

Jedoch weisen die bestehenden Fahrbahflächen nahezu durchgehend eine Breite von mehr als 7,00 m auf. Über längere Teilabschnitte stehen sogar mehr als 7,50 m zur Verfügung.

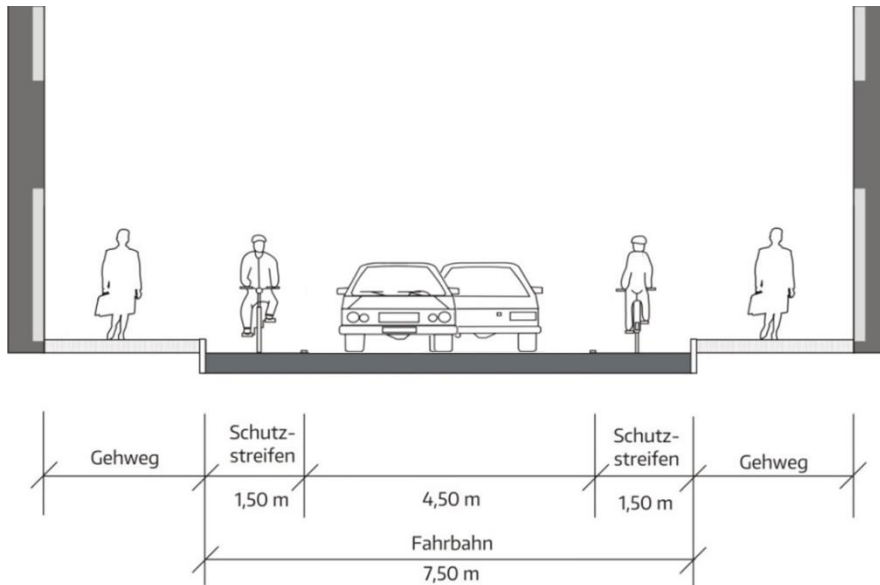


Abb. 22 Flächenbedarf / Straßenraumaufteilung mit Schutzstreifen

Entsprechend ist für die Landsberger Straße im Abschnitt zwischen Petershagener Chaussee und dem Ende der beidseitigen Bebauung unmittelbar westlich der Alten Gärtnerei die Markierung von beidseitigen Schutzstreifen zu empfehlen. Zwischen diesen verbleibt eine sog. Kernfahrbahnbreite von 4,50 m, welche für den Begegnungsfall Pkw / Pkw zumeist ausreichend ist. Im Begegnungsfall größerer Fahrzeuge darf der Schutzstreifen mit befahren werden. Dieser bildet weiterhin einen Teil der Fahrbahn. Wesentlicher Vorteil des Schutzstreifens ist, dass durch diesen die Wahrnehmung und Akzeptanz des Radverkehrs im Straßenraum deutlich erhöht wird. Unabhängig von der Schutzstreifenmarkierung ist durch überholende Fahrzeuge weiterhin der notwendige Sicherheitsabstand zum Radverkehr (ca. 1,50 m) einzuhalten.

Generell sollte darauf orientiert werden, möglichst Schutzstreifen mit einer Breite von 1,50 m zu markieren. Diese setzen eine Fahrbahnbreite von mindestens 7,50 m voraus. Entsprechend ist im Rahmen der konkreten Umsetzung zu prüfen, ob diese Breite durchgängig hergestellt werden kann. Die Mindestfahrbahnbreite für die Markierung von Schutzstreifen beträgt 7,00 m.

Petershagener Chaussee

Angesichts der bestehenden Kfz-Verkehrsaufkommen ist im Verlauf der Petershagener Chaussee eine Teilseparation des Radverkehrs erforderlich. Diese ist fahrbahnseitig aufgrund des Baumbestandes nicht umsetzbar. Die erforderlichen Breiten für eine Markierung von Schutzstreifen sind nicht vorhanden.

Im Seitenraum existiert auf der Nordseite ein durchgehender Gehweg. Aktuell ist hier durch die Gemeinde Petershagen/Eggersdorf geplant kleinteilig vorhandene Engstellen zu beseitigen, um die Schaffung eines Nutzungsrechtes für den Radverkehr zu ermöglichen.

Dieses ist sowohl aus Sicht des Fuß- als auch des Radverkehrs nicht optimal, bildet allerdings angesichts der konkreten Rahmenbedingungen einen sinnvollen Kompromiss, insbesondere um den Nutzungsanforderungen schwächerer Nutzer gerecht werden zu können. Diese nutzen zu großen Teilen bereits im Bestand unzulässiger Weise den Gehweg. Wichtig ist, dass im Rahmen der Freigabe für den Radverkehr ein besonderes Augenmerk auf die Gestaltung der Knotenpunkte und Einmündungen gelegt wird (siehe Kapitel 7.3.1).

Lindenstraße

Für die Lindenstraße im Abschnitt zwischen Eggersdorfer Straße und Dorfstraße wurde bereits im Rahmen der Verkehrsuntersuchung die Optimierung der Radverkehrsführung konzipiert. Diese beinhaltet eine Verbreiterung der Seitenbereiche als Voraussetzung für die Schaffung eines Nutzungsrechtes für den Radverkehr. Parallel sollte östlich der Einmündung der Dorfstraße die Einrichtung einer Fußgängerlichtsignalanlage geprüft werden. Diese sollte gleichzeitig über eine Ansteuerung aus der Dorfstraße zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Dorfstraße / Lindenstraße / Fredersdorfer Straße genutzt werden. Aufgrund des erforderlichen Grunderwerbs bildet diese Maßnahme ein auf längere Zeit angelegtes Projekt.

Fredersdorfer Straße

Für den kurzen Verbindungsanschnitt zwischen Dorfstraße und Ortsgrenze im Zuge der Fredersdorfer Straße sind in Abstimmung mit der Gemeinde Fredersdorf-Vogelsdorf und dem Landkreis als Baulastträger der Kreisstraße (K 6422) die Rahmenbedingungen für den Radverkehr zu verbessern.

7.1.3 Integrierte Straßenraumgestaltung

Im Hauptstraßennetz, wie auch im Verlauf der Erschließungs- und Anliegerstraßen, ist eine städtebauliche Gestaltung der Straßenräume notwendig, welche sich an den Vorgaben der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAS (FGSV, 2006) orientiert. In diesen wird einleitend festgehalten:

„Planung und Entwurf von Stadtstraßen müssen sich an Zielstellungen orientieren, die sich aus der Bewohnbarkeit und Funktionsfähigkeit der Städte und Gemeinden

ergeben und eine ausgewogene Berücksichtigung aller Nutzungsansprüche an den Straßenraum verfolgen. Dabei wird es vielfach – vor allem in Innenstädten – notwendig sein, die Menge des motorisierten Individualverkehrs oder zumindest die Ansprüche an Geschwindigkeit und Komfort zu reduzieren und den Fußgänger- und Radverkehr sowie den öffentlichen Personenverkehr zu fördern.“(FGSV, 2006)

In einzelnen Hauptstraßenabschnitten ist eine Umsetzung von Radverkehrsanlagen im Bestand nicht möglich. Hier bedarf es einer komplexen Umgestaltung des Straßenraumes. Im Rahmen der konkreten Planungen sind komplexe Nutzungs- und Gestaltungsanforderungen anhand der jeweiligen örtlichen Rahmenbedingungen zu diskutieren. Wichtige Hinweise aus Sicht der Radverkehrsförderung werden nachfolgend zusammengefasst:

Lindenstraße

In der Lindenstraße im Abschnitt zwischen Eggersdorfer Straße und Bahnhofstraße bildet die einseitige Querung der Bahnstrecke einen wichtigen Zwangspunkt. Dennoch sollte südlich davon ein „Linksverkehr“ vermieden und jeweils ein beidseitiges richtungsbezogenes Radverkehrsangebot geschaffen werden. Hierzu bedarf es einer Querungshilfe unmittelbar südlich der Bahnstrecke. Für den anschließenden Abschnitt bis zur Eggersdorfer Straße sind verschiedene Varianten denkbar. Neben beidseitigen Schutzstreifen kommt auch eine einseitige Schutzstreifenlösung auf der Westseite in Kombination mit einer Nutzungsfreigabe des Seitenbereiches auf der Ostseite in Frage. Aufgrund der Landesstraßenfunktion sind derartige Lösungen nur in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger dem Landesbetrieb für Straßenwesen umsetzbar.

Tasdorfer Straße

Im Verlauf der Tasdorfer Straße sollte im Abschnitt zwischen Wilhelm-Pieck-Straße und Ortsgrenze bzw. darüber hinaus ergänzend auch in der Nachbarkommune im Rahmen der Umgestaltung ein möglichst beidseitiges Radverkehrsangebot geschaffen werden.

Erschließungs- und Nebenstraßennetz

Darüber hinaus bedarf es auch im Erschließungs- und Nebenstraßennetz einer durchgehenden Berücksichtigung der Nutzungsanforderungen des Radverkehrs. Daher sollten generelle Vorgaben für die Straßenraumgestaltung im nachgeordneten Straßennetz erarbeitet und anschließend kontinuierlich umgesetzt werden.

Die Straßenraumgestaltung muss sich hier an den Zielstellungen der Verkehrsberuhigung orientieren. Damit können die Wohnqualität erhöht und die Straßenräume als Orte für Aufenthalt und Kommunikation gestärkt werden. Wichtig ist dabei, dass die befestigten Flächen unter Berücksichtigung der verkehrlichen Anforderungen nicht so breit wie möglich, sondern nur so breit wie nötig dimensioniert werden. Eine besondere Bedeutung hat die Gestaltung der Knotenpunkte. Hier bedarf es gestalterischer Maßnahmen zur Erhöhung der Aufmerksamkeit und damit

zur Reduzierung von Konfliktpotenzialen. Parallel ergibt sich eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung. Diese ist flächenhaft anzustreben und kann durch einen wiederkehrenden Einsatz der Gestaltungselemente erreicht werden.

7.2 Verkehrsorganisatorische Maßnahmen

7.2.1 Aufhebung der Benutzungspflicht

Gemäß der Verwaltungsvorschrift zu § 2 Absatz 4 Satz 2 Straßenverkehrsordnung dürfen benutzungspflichtige Radwege

„...nur dort angeordnet werden, wo es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf erfordern.“ (Bundesrepublik Deutschland, 2001 zuletzt geändert November 2021).

Nach gängiger Rechtsprechung bedarf es hierfür einer über das Normalmaß hinausgehenden gesteigerten Gefahrenlage. Die Trennung der Verkehrsarten zur Gewährleistung der Flüssigkeit des Kfz-Verkehrs ist dafür kein ausreichender Grund.

Eine Benutzungspflicht ist in der Regel dann geboten, wenn gemäß den Vorgaben in den ERA eine Separation des Radverkehrs empfohlen wird (rot markierter Bereich in Abb. 21 auf Seite 36). Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ist dies ab einem Verkehrsaufkommen von ca. 9.000 – 11.000 Kfz/24h der Fall. Sind die Verkehrsbelegungen geringer, kann in der Regel nicht von einer besonderen Gefahrenlage ausgegangen werden. Hier ist entsprechend die Umsetzung eines Nutzungsrechtes geboten.

Für folgende Streckenabschnitte in der Gemeinde Petershagen/Eggersdorf ist entsprechend eine Überprüfung der Benutzungspflicht zu empfehlen:

Eggersdorfer Straße

Im Rahmen der Analysen wurde festgestellt, dass der gemeinsame Geh- und Radweg im Zuge der Eggersdorfer Straße wesentliche Konfliktpotenziale aufweist. Sowohl im Fuß- als auch im Radverkehr bestehen hohe Nutzungsanforderungen (u. a. Hauptverbindung zum S-Bahnhof), welche auf den begrenzten Flächen nicht gewährleistet werden können. An den Knotenpunkten und Einmündungen sind Unfallauffälligkeiten zu verzeichnen. Die Kfz-Verkehrsaufkommen liegen in einem Bereich, in welchem keine besondere Gefahrenlage für den Radverkehr auf der Fahrbahn besteht. Die Gefährdungssituation im Seitenbereich ist angesichts der konkreten Rahmenbedingungen höher einzuschätzen.

Entsprechend ist in beiden Richtungen dringend eine Aufhebung der Benutzungspflicht zu empfehlen. Hierzu ist im Vorfeld ggf. eine erneute Erfassung der Verkehrsaufkommen notwendig.

Strausberger Straße / Eggersdorfer Weg

Im Verlauf des Straßenzuges Strausberger Straße / Eggersdorfer Weg sind Verkehrsaufkommen im Bereich von ca. 14.000 Kfz/24h zu verzeichnen. Daher ist hier eine Benutzungspflicht grundsätzlich gerechtfertigt.

Allerdings sind im Rahmen der Betrachtung des konkreten Falles richtungsbezogen die unterschiedlichen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen.

Während Zweirichtungsradwege außerorts die Regellösung darstellen, ist deren Anwendung innerorts stark reglementiert. In der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung wird hierzu in Bezug auf § 2 StVO ausgeführt:

„1. Die Benutzung von in Fahrtrichtung links angelegten Radwegen in Gegenrichtung ist insbesondere innerhalb geschlossener Ortschaften mit besonderen Gefahren verbunden und soll deshalb grundsätzlich nicht angeordnet werden.

2. Auf baulich angelegten Radwegen kann nach sorgfältiger Prüfung die Benutzungspflicht auch für den Radverkehr in Gegenrichtung mit Zeichen 237, 240 oder 241 oder ein Benutzungsrecht durch das Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ (1022-10) angeordnet werden.

3. Eine Benutzungspflicht kommt in der Regel außerhalb geschlossener Ortschaften, ein Benutzungsrecht innerhalb geschlossener Ortschaften ausnahmsweise in Betracht.“(Bundesrepublik Deutschland, 2001 zuletzt geändert November 2021)

Hintergrund hierfür bilden die innerorts deutlich erhöhten Konfliktpotenziale mit dem Fußverkehr sowie an Knotenpunkten bzw. Ein- und Ausfahrten.

Angesichts der deutlichen Reglementierung und der auch im Seitenraum vorhandenen Gefährdungspotenziale sollte in Fahrtrichtung Norden für den „links“ fahrenden Radverkehr trotz der hohen Verkehrsaufkommen aus verkehrsplanerischer Sicht die Nutzungspflicht aufgehoben und in ein Nutzungsrecht umgewandelt werden.

Karl-Marx-Straße / Landhausstraße

Die Karl-Marx-Straße verläuft unmittelbar durch den Ortskern Eggersdorf. Im direkten Umfeld ist eine Vielzahl wichtiger Ziele vorhanden, welche für eine hohe Nutzungsintensität im Fußverkehr sorgen. Gleichzeitig ist auch eine hohe Nachfrage als Hauptroute im Radverkehrsnetz zu verzeichnen. Die im Seitenraum zur Verfügung stehenden Flächen werden diesen Nutzungsanforderungen nicht gerecht. Hinzu kommen auch hier die besonderen Konfliktpotenziale durch die Beidrichtungsnutzung des gemeinsamen Geh- und Radweges auf der Nordseite.

Entsprechend sollte die Benutzungspflicht im Verlauf des Straßenzuges Karl-Marx-Straße / Landhausstraße aufgehoben und in ein Nutzungsrecht umgewandelt werden. Damit wird den Anforderungen der unterschiedlichen Nutzergruppen im Radverkehr wesentlich besser Rechnung getragen.

7.2.2 Ausweisung von Nutzungsrechten auf gemeinsamen Flächen

Für Flächen, welche von Fuß- und Radverkehr gemeinsam genutzt werden, stellt sich im Rahmen der Aufhebung der Benutzungspflicht vielfach die Frage, wie ein Nutzungsrecht für den Radverkehr kenntlich gemacht werden kann. Bisher wurde in solchen Fällen in der Regel eine Beschilderung des Gehweges mit dem Zusatzzeichen „Rad frei“ vorgenommen. In den Erläuterungen der Straßenverkehrsordnung zum Zeichen 239 „Gehweg“ heißt es:

„Ist durch Zusatzzeichen die Benutzung eines Gehweges für eine andere Verkehrsart erlaubt, muss diese auf den Fußgängerverkehr Rücksicht nehmen. Der Fußgängerverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig muss der Fahrverkehr warten; er darf nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren.“
(Bundesrepublik Deutschland, 2001 zuletzt geändert November 2021)

Durch die Einschränkungen bezüglich des zulässigen Geschwindigkeitsniveaus bildet die Gehwegfreigabe jedoch keine effektive Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs. Eine Anwendung ist lediglich dort sinnvoll, wo auf kurzen Abschnitten im Bereich von Gefahren- oder Engstellen explizit ein Niedriggeschwindigkeitsniveau angestrebt wird.



Zur Gewährleistung eines Nutzungsrechtes für den Radverkehr auf längeren Abschnitten ist die Gehwegfreigabe nicht geeignet. Hier sollte das Nutzungsrecht stattdessen durch eine Markierung von Piktogrammen auf dem Gehweg verdeutlicht werden. Eine entsprechende Regelung wird beispielsweise in Nordrhein-Westfalen bereits seit längerem genutzt. Im Rahmen der letzten Novellierung wurde die Markierungslösung auch in die Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung aufgenommen. Hier heißt es nunmehr:

„Gemeinsame Geh- und Radwege ohne Benutzungspflicht können durch Aufbringung der Sinnbilder „Fußgänger“ und „Radverkehr“ gekennzeichnet werden.“
(Bundesrepublik Deutschland, 2001 zuletzt geändert November 2021)

Entsprechend ist eine Umsetzung auch im Land Brandenburg bzw. für die in Kapitel 7.2.1 beschriebenen Straßenabschnitte zu empfehlen.

7.2.3 Anpassung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit

In verschiedenen Straßenabschnitten im Gemeindegebiet ist unter Berücksichtigung der Vorgaben der ERA eine Separation bzw. Teilseparation notwendig, jedoch angesichts der konkreten Rahmenbedingungen kurzfristig bzw. teilweise auch dauerhaft nicht umsetzbar. Im Sinne einer Minimierung der Gefahren- und Konfliktpotenziale für den Radverkehr ist hier aus verkehrsplanerischer Sicht eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten erforderlich.

Ausgangspunkt bildet § 45 StVO. Hier wird ausgeführt:

„Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. [...] wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung [...] erheblich übersteigt.“ (Bundesrepublik Deutschland, 2013 zuletzt geändert 2019)

Im BLFA-StVO wurde in der Sitzung am 25./ 26.09.2018 im Zusammenhang mit der radverkehrsfreundlichen Überarbeitung der StVO von der Vorsitzenden ausgeführt, dass mit Bezug auf § 45 Abs. 9 StVO unter dem Aspekt der Abwicklung eines verkehrssicheren Verkehrsablaufes auf Hauptverkehrsstraßen beim Fehlen einer Radverkehrsführung die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung als mögliche Maßnahme in Frage kommt.

Unter Berücksichtigung der konkreten Rahmenbedingungen ist in der Gemeinde Petershagen/Eggersdorf eine Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h für folgende Straßenabschnitte zu empfehlen:

» **Wilhelmstraße / Karl-Marx-Straße**

zwischen Petershagener Chaussee und Strausberger Straße

Aufgrund des unmittelbar angrenzenden Ortskerns Eggersdorf bestehen vielfältige Nutzungsanforderungen sowohl im Rad- als auch im Fußverkehr. Es ist flächenhafter Querungsbedarf vorhanden. Die erforderlichen infrastrukturellen Rahmenbedingungen für den Radverkehr sind nicht gegeben. Hinzu kommen die Einschränkungen im Bereich der Doppelkurve im Hinblick auf die Fahrbahnbreiten sowie die Sichtbedingungen. Aufgrund der geschützten Allee bestehen auch zukünftig straßenbaulich kaum Handlungsmöglichkeiten.

» **Bahnhofstraße (Eggersdorf) / Ernst-Thälmann-Straße**

zwischen Wilhelmstraße und Karl-Liebknecht-Straße

Einseitig ist hier aktuell kein Gehweg vorhanden. Auch hier bestehen durch eine Doppelkurve unübersichtliche Rahmenbedingungen. Zudem kreuzen an verschiedenen Stellen wichtige Fuß- und Radwegverbindungen (u. a. im Bereich Rehwinkel – Feldstraße), welche auch für den Schülerverkehr relevant sind.

» **Bahnhofstraße (Petershagen)**

zwischen Bruchmühler Straße und Ortsgrenze

Der vorhandene Gehweg ist nicht ausreichend breit. Zudem handelt es sich um eine Hauptverbindung zwischen Petershagen und Fredersdorf, welche angesichts der Einschränkungen durch das Fredersdorfer Mühlenfließ auch den Fuß- und Radverkehr bündelt. Auch hier bestehen entsprechend Wechselwirkungen zum Schülerverkehr.

» Lindenstraße

zwischen Eggersdorfer Straße und Bahnquerung

Angesichts der Verkehrsmengen wäre eine Teilseparation für den Radverkehr notwendig, welche jedoch aktuell nicht vorhanden ist. Zudem ergeben sich Beeinträchtigungen für den Radverkehr durch den unzureichenden Fahrbahnoberflächenzustand. Dieser sorgt parallel für erhöhte Lärmbelastungen bzw. Erschütterungen. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung sollte für den Übergangszeitraum bis zum Ausbau vorgesehen werden.

» Lindenstraße / Fredersdorfer Straße

zwischen Eggersdorfer Straße und Ortsgrenze

Die erforderlichen infrastrukturellen Rahmenbedingungen für den Radverkehr sind nicht gegeben. Zudem besteht auch hier durch die Lage im Ortskern Petershagen ein hoher Querungsbedarf. Es handelt sich ebenfalls um eine Hauptverbindung zwischen Petershagen und Fredersdorf mit entsprechender Bündelungswirkung. Die Übersichtlichkeit ist durch eine Doppelkurve eingeschränkt.

» Dorfstraße

zwischen Lindenstraße und Wilhelm-Pieck-Straße

Bereits im Bestand ist während der Tageszeiten eine entsprechende Geschwindigkeitsbegrenzung aufgrund des nahegelegenen Schulstandortes angeordnet. Diese sollte auf den Gesamttag ausgedehnt werden, da die erforderliche Teilseparation aufgrund des engen Straßenraumes nicht umsetzbar ist.

Weiterer Handlungsbedarf besteht im Zuge der Landsberger Straße für den Teilabschnitt zwischen Bruchmühle und Eggersdorf. Auch wenn hier aufgrund der teilweise fehlenden Bebauung Außerortscharakter besteht, handelt es sich verkehrrechtlich um einen Innerortsbereich. Die aktuell angeordnete Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h ist unter Berücksichtigung der konkreten örtlichen Rahmenbedingungen in diesem Abschnitt aus gutachterlicher Sicht nicht zulässig. In der Verwaltungsvorschrift zur StVO wird ausgeführt:

„Innerhalb geschlossener Ortschaften kommt eine Anhebung der zulässigen Höchst-geschwindigkeit auf höchstens 70 km/h grundsätzlich nur auf Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) in Betracht, auf denen benutzungspflichtige Radwege vorhanden sind und der Fußgängerquerverkehr durch Lichtzeichenanlagen sicher geführt wird. Für Linksabbieger sind Abbiegestreifen erforderlich.“ (Bundesrepublik Deutschland, 2001 zuletzt geändert November 2021)

Diese Rahmenbedingungen sind in der Landsberger Straße nicht gewährleistet. Entsprechend ist die aktuell bestehende Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit aufzuheben.

Bezüglich der flächenhaften Verkehrsberuhigung obliegt die Konzeption der integrierten Verkehrsentwicklungsplanung. Prioritärer Handlungsbedarf aus Sicht der

Radverkehrsförderung besteht allerdings für die Karl-Liebknecht-Straße (Eggersdorf) zwischen Landhausstraße und Umgehungsstraße. Hier ist die Eingliederung in die angrenzende Tempo-30-Zone zu empfehlen. Zudem empfiehlt sich eine neue Tempo-30-Zone für den Bereich Neue Straße / östl. Waldstraße (siehe auch Kapitel 7.2.5)

Die abschließende Entscheidung zur Umsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkungen obliegt der zuständigen Straßenverkehrsbehörde beim Landkreis Märkisch-Oderland im Rahmen einer ermessensgerechten Einzelfallentscheidung. Im Vorfeld ist in der Regel eine aktuelle Verkehrszählung sowie bei Bedarf eine Lärmberechnung erforderlich.

Darüber hinaus können regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen zur Sicherung eines ortsverträglichen Geschwindigkeitsniveaus bzw. Verkehrsverhaltens sowie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen. Parallel ist der Einsatz von Motivanzeigetafeln / Dialog-Displays zu empfehlen. Durch diese werden die Verkehrsteilnehmer auf überhöhte Geschwindigkeiten hingewiesen.

7.2.4 Ausweisung von Fahrradstraßen

Fahrradstraßen können einen wichtigen Beitrag zur Förderung des Radverkehrs auf bestimmten Routen abseits des Hauptstraßennetzes leisten. Gemäß der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung kommen Fahrradstraßen

„[...] nur auf Straßen mit einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte, einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr oder auf Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr in Betracht. Eine hohe Fahrradverkehrsdichte, eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr setzen nicht voraus, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist. Eine zu erwartende hohe Fahrradverkehrsdichte kann sich dadurch begründen, dass diese mit der Anordnung einer Fahrradstraße bewirkt wird.“
(Bundesrepublik Deutschland, 2001 zuletzt geändert November 2021)



Abb. 23 Gestaltungsbeispiele Fahrradstraßen

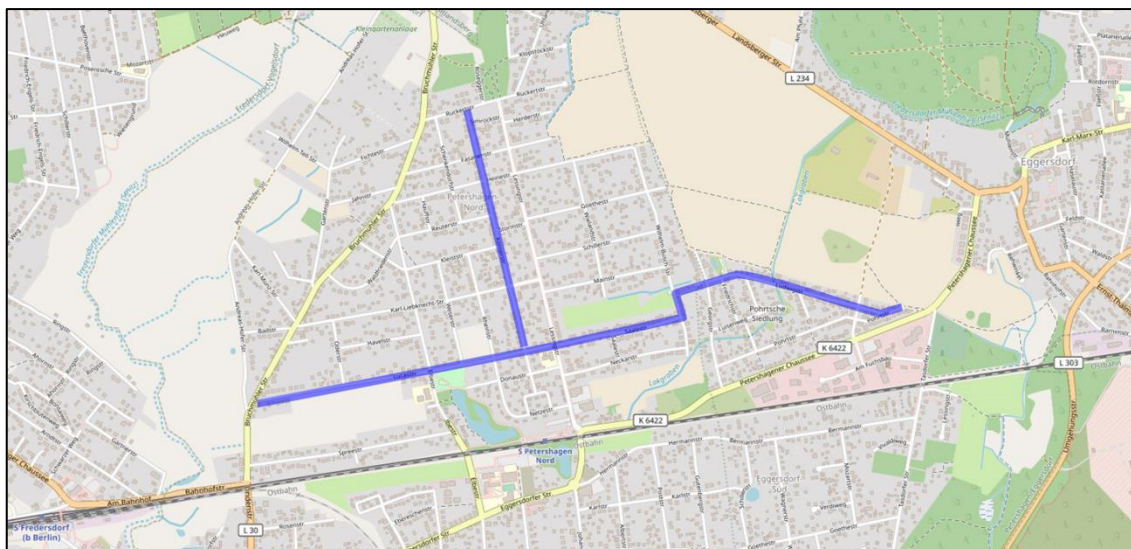


Abb. 24 Handlungsempfehlung – Ausweisung von Fahrradstraßen

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)
<http://www.openstreetmap.org/>

Hierbei muss allerdings berücksichtigt werden, dass mit der Ausweisung einer Fahrradstraße in der Regel Bündelungseffekte durch die verbesserten Rahmenbedingungen für den Radverkehr zu verzeichnen sind.

Haupteinsatzgebiet von Fahrradstraßen bilden Haupttrouten des Radverkehrs im Nebennetz. Die Nutzung durch den Anlieger-Kfz-Verkehr muss zur Gewährleistung der Grundstückerschließung zumeist zugelassen werden. Durchgangsverkehr gilt es auszuschließen bzw. zu unterbinden. Hierzu sind ggf. ergänzende Maßnahmen wie z. B. Durchfahrts- bzw. Diagonalsperren notwendig. Zudem ist über die Beschilderung hinaus eine Kennzeichnung der Fahrradstraßen durch eine deutliche Markierung zu empfehlen (siehe Abb. 23).

In der Gemeinde Petershagen/Eggersdorf bietet sich die Ausweisung einer Fahrradstraße insbesondere im Verlauf des **Straßenzuges Ludwigstraße / Saalestraße / Lucasstraße** an (siehe Abb. 24). Hier ist bereits im Bestand abschnittsweise eine hohe Radverkehrsnachfrage zu verzeichnen. Zudem werden wichtige Ziele direkt im Verlauf der Trasse angebunden. Entscheidend ist jedoch, dass für den innergemeindlichen Ost-West-Verkehr eine attraktive Parallelverbindung zur K 6422 (Petershagener Chaussee / Eggersdorfer Straße) geschaffen wird. Eine direkte Weiterführung in Richtung Fredersdorf wäre sinnvoll, ist aufgrund der erforderlichen Querung des Naturraumes Fredersdorfer Mühlenfließ schwierig, sollte aber dennoch perspektivisch strategisch diskutiert werden. Am östlichen Ende ergibt sich mit dem geplanten Bauvorhaben im Bereich der Alten Gärtnerei eine Verbesserung der Anschlussbeziehungen zum Ortskern Eggersdorf.

Im Bereich Petershagen-Nord besteht die Möglichkeit über eine zweite in Nord-Süd-Richtung verlaufende Fahrradstraße im Zuge der **Körnerstraße** eine weitere Zubringerroute zu etablieren (siehe Abb. 24). Diese bietet eine gute Alternative zur

parallel verlaufenden deutlich stärker durch den Kfz-Verkehr genutzten Lessingstraße. An beiden Enden werden zudem wichtige Betreuungseinrichtungen (Kita „Giebelspatzen“, Montessori-Kinderhaus „AbenteuerWelt“ direkt angebunden.

In Eggersdorf bietet sich für die **Bötzseestraße** im Teilabschnitt zwischen Strausberger Straße und Landhausstraße ebenfalls eine Ausweisung als Fahrradstraße an. Der entsprechende Abschnitt ist Bestandteil der Radroute Historische Stadtkerne bzw. der Zubringeroute ZR1 zum Europaradweg R1 (London – Berlin – Moskau).

Im Rahmen der Umsetzung sind im Verlauf beider Trassen ggf. notwendige Maßnahmen zur Vermeidung von Kfz-Durchgangsverkehren zu diskutieren. Hierzu sind ggf. ergänzende Verkehrserhebungen notwendig. Zudem ist zu berücksichtigen, dass als Grundlage für die Ausweisung einer Fahrradstraße voraussichtlich eine Teileinziehung der jeweiligen Straße erforderlich ist.

Generell sollte aufbauend auf den Erfahrungen mit den drei konzipierten Fahrradstraße evaluiert werden, ob perspektivisch weitere Straßenzüge für eine entsprechende Regelung in Frage kommen.

7.2.5 Weitere kleinteilige Maßnahmen

Obschon das Thema Einbahnstraßen in der Gemeinde Petershagen/Eggersdorf eine untergeordnete Rolle spielt, sollte dennoch generell eine Prüfung der Möglichkeiten einer Freigabe für den Radverkehr vorgenommen werden. Konkreter Handlungsbedarf besteht für die Neue Straße im Abschnitt zwischen Ernst-Thälmann-Straße und Waldstraße. Damit kann der Zugang zur Wegeverbindung durch den Wald nach Strausberg verbessert werden. Als Voraussetzung ist hier jedoch eine Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus auf 30 km/h erforderlich.

Für die bereits zur Nutzung für den Radverkehr freigegebene Mittelstraße sollte im Bereich der Anbindung an die Wilhelm-Pieck-Straße und die Eggersdorfer Straße ergänzend eine sog. Einfahrhilfe (siehe Abb. 25) markiert werden. Dadurch ist die Beidrichtungsnutzung durch den Radverkehr für den ein- und ausbiegenden Kfz-Verkehr besser erkennbar.



Abb. 25 Beispiel Einfahrhilfe für freigegebene Einbahnstraßen

Im Verlauf verschiedener Wegeverbindungen abseits des Straßennetzes ist nicht immer eindeutig erkennbar, dass diese auch durch den Radverkehr mit benutzt werden dürfen. Dies betrifft beispielsweise die wichtige Querverbindung zwischen Eggersdorf und Strausberg, welche unweit östlich des Knotenpunktes mit der Strausberger Straße von der Landhausstraße abzweigt. Abhilfe kann auch hier die im Kapitel 7.2.2 erläuterte Markierung von Piktogrammen schaffen.

Die Parallelfahrbahn im Zuge der Dorfstraße im Ortskern Petershagen wird teilweise durch den Kfz-Verkehr zur Umfahrung des Knotenpunktes Dorfstraße / Lindenstraße genutzt. Dies sollte durch eine Zufahrtbeschränkung ausschließlich auf den Anliegerverkehr unterbunden werden.

7.3 Weitere infrastrukturelle Maßnahmen

7.3.1 Gestaltung von Knotenpunkten und Einmündungen

Im Rahmen des Umbaus und der Sanierung von Knotenpunkten im Gemeindegebiet sollte generell auf eine eindeutige und gut erkennbare Verkehrsführung und Vorfahrtregelung geachtet werden. Begreifbarkeit bedeutet Sicherheit. Die Nutzungsanforderungen aller Verkehrsteilnehmer sind zu berücksichtigen. Der Radverkehr sollte im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs geführt werden. Zudem bedarf es sicherer Querungsmöglichkeiten sowohl für den Rad- als auch für den Fußverkehr.

Im Bestand sind an verschiedenen Knotenpunkten in der Gemeinde Petershagen/Eggersdorf erhöhte Konfliktpotenziale für den Radverkehr aber auch für andere Nutzergruppen (Fuß- und Kfz-Verkehr) zu verzeichnen. Um diese zu reduzieren sind folgende Maßnahmen sinnvoll:

Mittelstraße / Eggersdorfer Straße

Im Zuge der Eggersdorfer Straße ist zwar unmittelbar östlich der Einmündung der Mittelstraße bereits eine Mittelsinsel vorhanden, allerdings ist diese als Querungshilfe angesichts der Bedeutung der Querungsstelle für den Schülerverkehr der nahegelegenen Grundschule sowie wegen der hohen Kfz-Verkehrsaufkommen nicht ausreichend. Entsprechend sollte zusätzlich die Anordnung eines Zebrastreifens bzw. einer Fußgänger-LSA erfolgen.

Strausberger Straße / Umgehungsstraße

Perspektivisch besteht mit dem Neubau eines zweiten Geh- und Radweges nördlich des Knotenpunktes die Notwendigkeit zur Schaffung einer gesicherten Querungsstelle über die L 303 (siehe Abb. 26). Diese sollte vorzugsweise im Abschnitt zwischen Strausberger Straße und Heidestraße liegen und wirkt im Bereich des Bauungsbeginns gleichzeitig als geschwindigkeitsdämpfendes Element. Darüber hinaus ist die Querungsstelle auch für den Schülerverkehr zur Grundschule Eggersdorf von hoher Bedeutung.

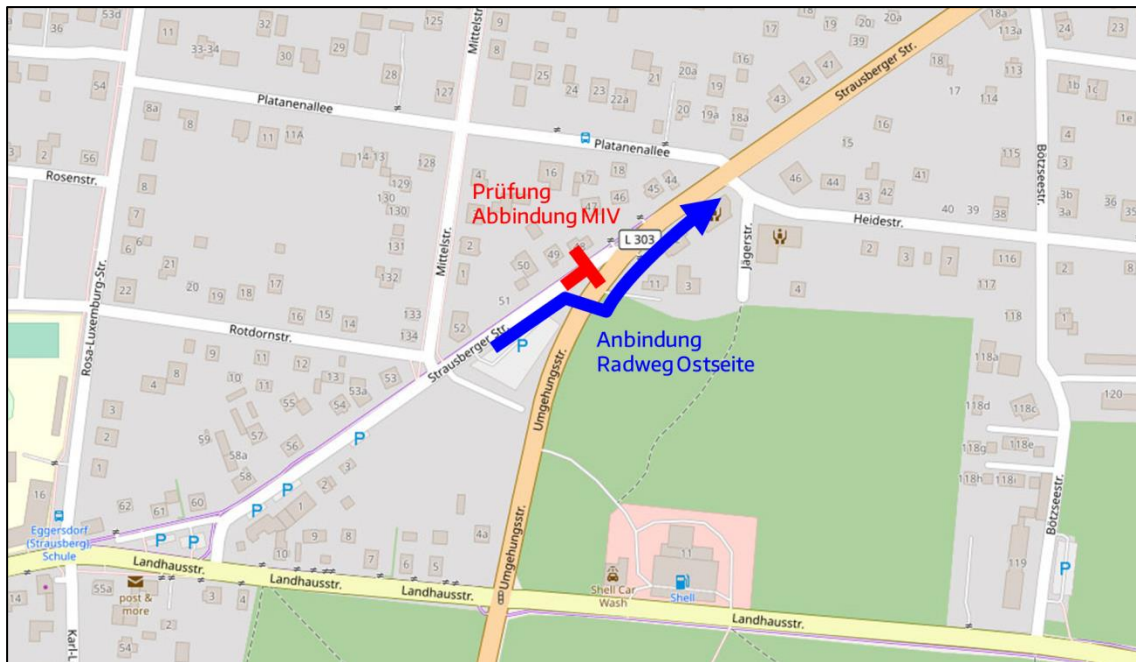


Abb. 26 Handlungsempfehlung Querung im Bereich L 303 / Strausberger Straße
 Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)
<http://www.openstreetmap.org/>

Bereits kurzfristig ist eine Abbindung des westlichen Nebenstraßenarmes der Strausberger Straße von der L 303 für den Kfz-Verkehr zu empfehlen. Bereits während der Baumaßnahmen in der Altlandsberger Chaussee war die Zufahrt gesperrt, ohne dass es zu nennenswerten Problemen kam. Die Alternativverbindung über die Landhausstraße ist lediglich mit geringen Umwegen verbunden. Der Kfz-Verkehr wird im Hauptstraßennetz gebündelt. Durch die Entlastung der Strausberger Straße im Teilabschnitt zwischen Landhausstraße und Umgehungsstraße ergeben sich u. a. für den Radverkehr Vorteile. Im Rahmen der Umgestaltung sind die Belange des Rettungsdienstes zu berücksichtigen.

Strausberger Straße / Mittelstraße

Aufgrund der stumpfwinkligen Einmündung der Mittelstraße in die Strausberger Straße sowie der damit verbunden schlechteren Sichtbedingungen ergeben sich aktuell erhöhte Konfliktpotenziale für den kreuzenden, bevorrechtigten Zweirichtungsradverkehr.

Durch ein Abkröpfen der Einmündung kann wesentlich dazu beigetragen werden, dass sich die Verkehrsteilnehmer aus der Nebenrichtung senkrecht zur Hauptrichtung aufstellen. Parallel sollte in diesem Zusammenhang auch die Einmündungsbreite auf das tatsächlich notwendige Maß reduziert werden.

Petershagener Chaussee / Landsberger Straße / Wilhelmstraße

Im Jahr 2020 wurde im Auftrag der Gemeinde Petershagen/Eggersdorf eine Variantenuntersuchung für den Knotenpunkt Petershagener Chaussee / Landsberger Straße / Wilhelmstraße (IVAS, 2020) durchgeführt.

Im Ergebnis der Untersuchungen wurde der Minikreisverkehr als Vorzugslösung empfohlen. Maßgebend sind dabei die günstigen verkehrlichen Eigenschaften sowie der im Vergleich zu den beiden anderen Varianten geringere Platzbedarf.

Auch aus Sicht der Radverkehrsförderung ist eine Umgestaltung des Knotenpunktes Petershagener Chaussee / Landsberger Straße / Wilhelmstraße zum Minikreisverkehr sinnvoll. Hierbei sollte der Radverkehr gemeinsam mit dem MIV im Mischverkehr auf der Kreisfahrbahn geführt werden.

Petershagener Chaussee / Tasdorfer Straße

Der Knotenpunkt Petershagener Chaussee / Tasdorfer Straße ist durch weitläufige Fahrbahnflächen und damit große Querungsbreiten gekennzeichnet. Kurzfristig bzw. als Grundmaßnahme ist eine Reduzierung der Querungsbreite bzw. die Prüfung einer Mittelinsel in der Zufahrt Tasdorfer Straße sinnvoll.

Perspektivisch sollte jedoch auch hier eine Umgestaltung zu einem Minikreisverkehr geprüft werden. Neben den generellen Vorteilen bezüglich der Verkehrsorganisation, würde dieser die Möglichkeit bieten eine attraktive und verkehrssichere Verknüpfung zwischen den östlich und westlich im Nebennetz anschließenden Radverbindungen herzustellen (siehe Abb. 27).

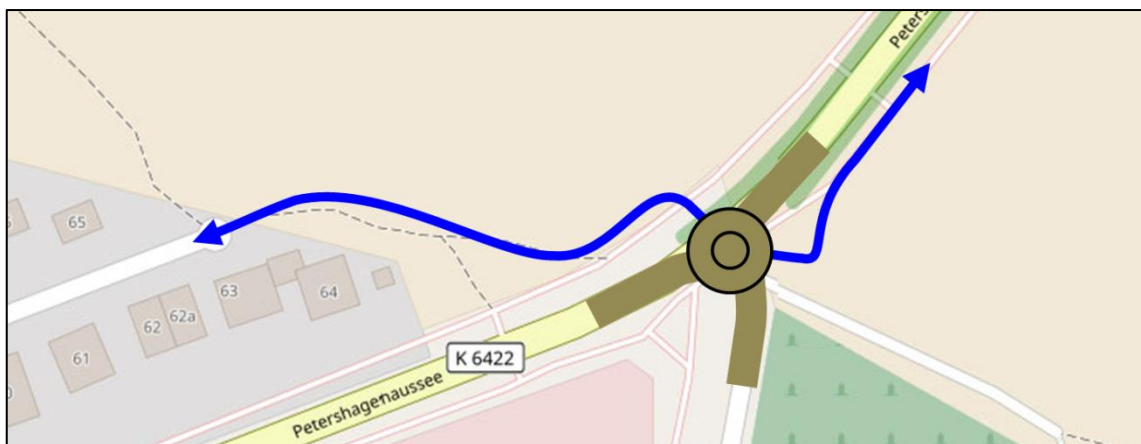


Abb. 27 Vorschlag Umgestaltung KP Petershagener Chaussee / Tasdorfer Straße

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)

<http://www.openstreetmap.org/>

In Verlängerung der Pohrtstraße könnte die konzipierte Ost-West-Fahrradstraße (siehe Kapitel 7.2.4) als Radweg fortgeführt und als vierter Arm unmittelbar in den Kreisverkehr eingebunden werden. Auf der gegenüberliegenden Seite ist ebenfalls

eine entsprechende Anbindung denkbar, über welche eine direkte Verknüpfung mit dem Rehwinkel erfolgen könnte.



Abb. 28 Beispiel Direkteinbindung Radverkehr in einen Minikreisverkehr

Die Verknüpfung zwischen beiden Haupttradverbindungen erfolgt unter Nutzung der Kreisfahrbahn. Die Vorfahrtregelung wird mittels Beschilderung sowie einen abgesenkten Bord verdeutlicht. Ein Beispiel für eine entsprechend unkonventionelle Einbindung des Radverkehrs in einen Minikreisverkehr findet sich in Abb. 28.

Petershagener Chaussee / Güntherallee

In Verknüpfung mit der Nutzungsfreigabe des Gehweges im Zuge der Petershagener Chaussee für den Radverkehr ist am Knotenpunkt mit der Güntherallee der Bau einer zusätzlichen Querungshilfe sinnvoll. Parallel ist eine Anpassung des Zufahrtbereiches der Güntherallee geplant.

Umgehungsstraße / Waldstraße / Karl-Liebknecht-Straße (Eggersdorf)

Die Waldstraße bildet eine wichtige Verbindung für den Fuß- und Radverkehr zwischen dem Ortskern Eggersdorf und dem Bahnhof „Strausberg“. Im Bestand ist keine gesicherte Querungsmöglichkeit über die L 303 vorhanden.

Dies führt zu wesentlichen Einschränkungen sowie Konfliktpotenzialen. Angesichts der Netzbedeutung der Geh- und Radwegverbindung ist daher im Bereich der Waldstraße eine zusätzliche sichere Querungsstelle erforderlich. Vorzugsweise sollte hier eine Fußgänger-Lichtsignalanlage eingerichtet werden (siehe Abb. 29). Diese ist mit der lediglich ca. 100 m entfernten LSA am Knotenpunkt Karl-Liebknecht-Straße / Ernst-Thälmann-Straße zu koordinieren. Die Querungsstelle an der Ernst-Thälmann-Straße stellt trotz der geringen Entfernung keinen adäquaten Ersatz für die Querungshilfe im Bereich der Waldstraße dar.

Neben der Waldstraße sollte auch der unweit nördlich abzweigende Nebenstraßenarm der Karl-Liebknecht-Straße attraktiv an die neue Querungsstelle angebunden

werden. Hierzu können die nördlich der L 303 zwischen den beiden Einmündungen zur Verfügung stehenden Flächen genutzt werden.



Abb. 29 Vorschlag Umgestaltung KP Umgehungsstr. / Waldstr. / Karl-Liebknecht-Str.

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)

<http://www.openstreetmap.org/>

Auf der Südseite ist für den südlichen Teilabschnitt der Neuen Straße eine Freigabe der Einbahnstraße für den Radverkehr zu empfehlen (siehe Kapitel 7.2.5).

Neugestaltung Radwegende / -anfang

An folgenden Knotenpunkten ist eine Neuorganisation des Radwegendes bzw. eine sichere Überführung auf die Fahrbahn zu konzipieren:

- » Mühlenstraße / Bahnhofstraße / Wilhelmstraße (Radwegende / -anfang im Bereich der Dorfkirche Eggersdorf)
- » Eggersdorfer Straße / Johannesstraße / Hermannstraße (Radwegende in der westlichen Zufahrt zum Kreisverkehr)
- » Ernst-Thälmann-Straße im Bereich Norma (Ende der Gehwegfreigabe aus Richtung Strausberg)

Hierbei sollte möglichst eine bauliche Absicherung gegenüber dem nachfolgenden Kfz-Verkehr erfolgen.

7.3.2 Ergänzung von Gehwegen an Haupt- und Erschließungsstraßen

Kinder bis zum vollendeten 8. Lebensjahr müssen mit dem Fahrrad auf dem Gehweg fahren. Kindern bis zum vollendeten 10. Lebensjahr sowie deren Begleitpersonen dürfen den Gehweg benutzen. Entsprechend sind unabhängig von einem gesonderten Nutzungsrecht die Rahmenbedingungen im Seitenbereich im Sinne der

Radverkehrsförderung relevant. Dies gilt insbesondere für das Haupt- und Erschließungsstraßennetz.

Zum Thema Gehwege wird in den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen festgehalten:

„An angebauten Straßen sind Anlagen für den Fußverkehr überall erforderlich. [...] Lücken in der Bebauung im Zuge einer ansonsten angebauten Straße dürfen diese Grundausstattung nicht unterbrechen. [...] Einseitig angebaute Straßen bedingen in der Regel nur einseitige Anlagen für den Längsverkehr, es sei denn, die nicht angebaute Seite besitzt aus anderen Gründen Attraktivität für Fußgänger (z. B. Haltestelle, Parkplätze).“ (FGSV, 2006)

Entsprechend bilden beidseitige Gehwege innerorts den Regelfall. Im Hauptnetz sind Ausnahmen nur dann zielführend, wenn einseitig keine Nutzungen bestehen.

Diesen Zielstellungen wird die Bestandsinfrastruktur in der Gemeinde Petershagen/Eggersdorf noch nicht in ausreichendem Maß gerecht. Für folgende Abschnitte ist insbesondere unter Berücksichtigung der Nutzungsanforderungen Rad fahrender Kinder ein Ausbau der Gehweg erforderlich:

- » Bahnhofstraße (Eggersdorf) / Ernst-Thälmann-Straße zwischen Wilhelmstraße und Barnimstraße
- » Bahnhofstraße (Petershagen) zwischen Lindenstraße und Ortsgrenze
- » Elbestraße zwischen Lucasstraße und Eggersdorfer Straße
- » Karl-Liebknecht-Straße (Eggersdorf) / Umgehungsstraße zwischen Neue Straße und Ernst-Thälmann-Straße
- » Karl-Liebknecht-Straße (Petershagen) zwischen Bruchmühler Straße und Lessingstraße
- » Landsberger Straße zwischen Petershagener Chaussee und Uhlandstraße
- » Petershagener Chaussee zwischen Wilhelmstraße und Verbindungsweg zum Rehwinkel
- » Rückertstraße zwischen Uhlandstraße und Bruchmühler Straße
- » Uhlandstraße zwischen Eggersdorfer Chaussee und Rückertstraße
- » Wilhelmstraße zwischen Petershagener Chaussee und Bahnhofstraße

7.3.3 Ausbau von Wegeverbindungen / Netzergänzungen

Folgende bereits bestehende Verbindungswege abseits des Hauptstraßennetzes sollten zur Förderung des Radverkehrs ausgebaut werden:

- » Verbindungsweg zwischen Petershagener Chaussee und Rehwinkel (Verbreiterung bzw. Optimierung der Anbindung an die Petershagener Chaussee)

- » Verbindungsweg zwischen Georgstraße und Wilhelm-Busch-Straße in Verlängerung der Ludwigstraße (Verbreiterung und Befestigung der Oberfläche)
- » Verbindungsweg zwischen Andreas-Hofer-Straße und Kastanienallee in Altlandsberg (Sanierung Brückenbauwerk)
- » Verbindungsweg zwischen Elbestraße und S-Bahnbahnhof „Petershagen Nord“ (Verbreiterung, Prüfung Nutzungsmöglichkeiten für den Radverkehr, Optimierung Anbindung Elbestraße)
- » Verbindungsweg zwischen Paradiesstraße und L 303 (im Zusammenhang mit einem straßenbegleitenden Radweg im Zuge der L 303)
- » Verbindungsweg zwischen Margarettenstraße und Wiesenweg in Fredersdorf (Verbreiterung und Befestigung der Oberfläche)
- » Verbindungsweg zwischen Waldstraße und Am Försterweg in Strausberg (Schaffung einer radverkehrstauglichen Oberfläche)

Im Sinne einer kleinteiligen Vernetzung innerhalb des Gemeindegebietes sowie mit den Nachbargemeinden ist eine Ergänzung folgender Wegeverbindungen für den Radverkehr sinnvoll:

- » Verbindungsweg zwischen Triftweg und Mühlenstraße
- » Verbindungsweg zwischen Mühlenstraße und Rotdornstraße
- » Direktverbindung zwischen Petershagener Chaussee und Pohrtscher Siedlung in Verlängerung der Pohrtstraße
- » Verbindungsweg zwischen Pohrtscher Siedlung und Alte Gärtnerei in Verlängerung der Güntherallee
- » Umsetzung der geplanten Wegeverbindungen im Rahmen des B-Plan-Gebietes Alte Gärtnerei
- » Verbindungsweg zwischen Andreas-Hofer-Straße und Bruchmühler Straße in Verlängerung der Wegeverbindung über das Fredersdorfer Mühlenfließ aus Richtung Altlandsberg
- » Umsetzung der geplanten Wegeverbindung zwischen Wilhelm-Busch-Straße und Lessingstraße im Rahmen des B-Plan-Gebietes NVZ Lessingstraße
- » Schaffung einer direkten Verbindung zwischen S-Bahnstation „Petershagen Nord“ und Eggersdorfer Straße
- » Verbindungsweg zwischen Margarettenstraße und Fredersdorf (z. B. Rosinstraße) als kurze Direktanbindung in Richtung S-Bahnstation „Fredersdorf“

Für die Wegeverbindungen am Rand des Gemeindegebietes bedarf es einer weiteren Abstimmung der Wegführung mit den jeweiligen Nachbargemeinden und in der Regel auch mit den Naturschutzbehörden.

7.3.4 Maßnahmen zur Reduzierung punktueller Konfliktstellen

Grundsätzlich sollten Einschränkungen des lichten Raumes für den Radverkehr nur dort vorgesehen werden, wo mit anderen Mitteln der angestrebte Zweck nicht erreicht werden kann.

Generell sollte daher in einem ersten Schritt geprüft werden, ob Poller, Umlaufsperrern und ähnliche Hindernisse (u. a. auch Beschilderungsmasten) im Verlauf von Radverkehrsanlagen überhaupt notwendig sind. Ist dies der Fall, so ist durch eine entsprechende Gestaltung (siehe Abb. 30) sicherzustellen, dass die Gefährdungspotenziale minimiert werden.



Abb. 30 Beispiele für die Reduzierung von Konfliktpotenzialen an Pollern / Umlaufsperrern

Darüber hinaus gilt es auch möglichst direkte Zufahrtmöglichkeiten zu den bestehenden Radverkehrsanlagen zu gewährleisten. So ist beispielsweise aus Richtung Bötzeestraße kommend eine direkte Anbindung an den südlich entlang der Landhausstraße verlaufenden Radweg notwendig. Ebenfalls im Verlauf der Landhausstraße bedarf es einer zusätzlichen Bordabsenkung im Bereich des Verbindungsweges durch den Wald nach Strausberg, welcher unmittelbar östlich der Einmündung Strausberger Straße von der Landesstraße abzweigt.

7.4 Schaffung radverkehrstauglicher Fahrbahnoberflächen

Im Rahmen der Bestandsanalysen hat sich gezeigt, dass bedingt durch die Fahrbahnoberflächensituation (Natursteinpflaster, unbefestigte Fahrbahn) teilweise deutliche Nutzungseinschränkungen für den Radverkehr existieren. Um die Potenziale des Radverkehrs voll ausschöpfen zu können, sind möglichst flächendeckend radverkehrstaugliche Fahrbahnoberflächen zu gewährleisten.

Für diese sind verschiedene Umsetzungsvarianten denkbar. Optimale Bedingungen für den Radverkehr bieten Asphaltdeckschichten. Allerdings sind vielfach bei der Fahrbahnoberflächengestaltung weitere naturräumliche, städtebauliche, gestalterische bzw. finanzielle Aspekte zu berücksichtigen. Für die Haupt- und Nebenrouten des Radverkehrsnetzes sind folgende Maßnahmen zur Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr zu empfehlen.

- » Andreas-Hofer-Straße zwischen Bruchmühler Straße und Ortsgrenze (regelmäßige Unterhaltung der unbefestigten Fahrbahnoberfläche)
- » Bellevuestraße im Teilabschnitt zwischen den Hausnummern 19 und 23 (Austausch Pflaster gegen Asphalt)
- » Dorfstraße - Parallelfahrbahn "kleine Dorfstraße" zwischen HNr. 54 und HNr. 67 (Optimierung der Fahrbahnoberfläche)
- » Gravenhainstraße zwischen Eggersdorfer Straße und Wilhelm-Pieck-Straße (Optimierung der Fahrbahnoberfläche)
- » Grenzstraße zwischen Viktoriastraße und Stiller Grund (regelmäßige Unterhaltung der unbefestigten Fahrbahnoberfläche)
- » Lindenstraße zwischen Bahnübergang und Eggersdorfer Straße (Sanierung der Fahrbahnoberfläche)
- » Margaretenstraße zwischen Mierwerder Weg und Bebauungsende (Sanierung der Fahrbahnoberfläche)
- » Rückertstraße zwischen Bruchmühler Straße und Uhlandstraße (Sanierung der Fahrbahnoberfläche)
- » Trifftstraße zwischen Eggersdorfer Straße und Wilhelm-Pieck-Straße (Optimierung der Fahrbahnoberfläche)
- » Uhlandstraße zwischen Eggersdorfer Chaussee und Rückertstraße (Sanierung der Fahrbahnoberfläche)
- » Verbindungsweg zwischen Donaustraße und Lucasstraße (Befestigung der Fahrbahnoberfläche)
- » Wegeverbindung am Teilungssee zwischen Bachstraße und Wasserstraße (regelmäßige Unterhaltung der unbefestigten Fahrbahnoberfläche)

- » Wiesenstraße zwischen Hausnummer 3 und Ortsgrenze (Befestigung der We-
geoberfläche)

Im Zuge der Gravenhainstraße ist hierbei ein Kompromiss zwischen den städtebau-
lich-denkmalpflegerischen Belangen sowie den Nutzungsanforderungen des Rad-
verkehrs notwendig. Hier bietet sich der Einsatz von speziellen Pflasterbelägen an.
Bei diesen ist besonderes Augenmerk auf die Ebenflächigkeit der Fahrbahnoberflä-
che zu legen (geschnittenes Pflaster, Sicherung einer hohen Lagestabilität).



Abb. 31 Gestaltungsbeispiele Fahrbahnoberflächendifferenzierung

Alternativ ist auch die Kombination unterschiedlicher Befestigungsformen denkbar
(siehe Abb. 31). Hierbei sind jeweils die konkreten örtlichen Rahmenbedingungen zu
berücksichtigen. Wird im Seitenbereich geparkt, sollten die gut befahrbaren ebenen
Teilflächen so angeordnet werden, dass ein ausreichender Abstand zum ruhenden
Verkehr gewährleistet wird. Ohne entsprechende Nutzungen sind die gut befahrbaren
Flächen eher in den Randbereichen sinnvoll.

7.5 Verbesserung der Radabstellmöglichkeiten

Fahrradabstellanlagen bilden einen wichtigen Bestandteil der Fahrradinfrastruktur.
Abstellanlagen sollten deshalb kleinteilig und flächendeckend zur Verfügung ste-
hen.

Die Radabstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum sollten kontinuierlich weiter verdichtet werden. Bei der Auswahl der Radabstellanlagen ist insbesondere auf Komfort und Diebstahlschutz zu achten.

Parallel sollten auch der Einzelhandel, Betriebe, Wohnungsgenossenschaften und Vermieter als wichtige Akteure direkt angesprochen und für das Thema Fahrradparken sensibilisiert werden. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit über Vorgaben im Rahmen der Bauleitplanung sowie von Satzungen bei Neubauvorhaben für effektive Radabstellmöglichkeiten zu sorgen.

Ergänzend zu den Abstellmöglichkeiten können im öffentlichen bzw. privaten Raum weitere Serviceangebote für den Radverkehr vorgesehen werden. Denkbar sind beispielsweise Luftpumpenstationen und Schlauchautomaten.

Trotz der bereits vorhandenen und erst kürzlich erweiterten Angebote besteht am S-Bahnhof „Petershagen Nord“ weiterer Handlungsbedarf. Aktuell erfolgt der Bau einer Sammelschließanlage, welche auch ein sicheres Abstellen höherwertiger Fahrräder ermöglichen soll. Darüber hinaus sollte perspektivisch regelmäßig die Notwendigkeit einer bedarfsgerechten Erweiterung der Radabstellmöglichkeiten am S-Bahnhof „Petershagen Nord“ geprüft werden.

7.6 Systematische Radverkehrsförderung

Um die Radverkehrspotenziale möglichst umfassend abrufen zu können, sollten neben Maßnahmen in den Bereichen Technik und Planung auch die Themenfelder Öffentlichkeitsarbeit, Angebotsgestaltung und fiskalische Anreize berücksichtigt werden. Hierfür kommen folgende weitere Maßnahmen zur Radverkehrsförderung in Frage:

Arbeitsgemeinschaft AGFK-BB

Im Jahr 2015 wurde in Brandenburg die „Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen des Landes Brandenburg (AGFK BB)“ gegründet. Die Arbeitsgemeinschaft dient u. a. als Austauschplattform zu rechtlichen und wissenschaftlichen Themen.

Im Sinne einer Unterstützung des Radfahrens im Gemeindegebiet, als klares Bekenntnis pro Rad sowie zur Förderung der interkommunalen Vernetzung ist ein Beitritt der Gemeinde Petershagen/Eggersdorf zur AGFK-BB zu empfehlen. Mit dem Radverkehrskonzept wird hierfür zudem eine wesentliche Grundlage gelegt.

Regelmäßige Teilnahme an der Kampagne „Stadtradeln“

Für eine systematische Veränderung des Fahrradklimas in der Gemeinde ist eine möglichst breite Nutzung des Fahrrades erforderlich. Bereits seit vielen Jahren nimmt die Gemeinde Petershagen/Eggersdorf an der Kampagne „Stadtradeln“ des Klimabündnisses teil. Ziel ist es, die Bevölkerung sowie Vertreter der Verwaltung und des Gemeinderates „aufs Rad zu bringen“ und somit Radfahren in Petersha-

gen/Eggersdorf noch breiter erlebbar zu machen. Die Teilnahme am „Stadtradeln“ gilt es weiter fortzusetzen und noch breiteren Bevölkerungskreisen bekannt zu machen. Hierfür ist eine umfangreiche Werbung (Zeitung, Flyer, Banner, Schulen, Politik, etc.) für die Kampagne sowie eine nachträgliche Auswertung zu empfehlen.

Öffentlichkeitsarbeit

Begleitend zur Umsetzung der Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes bedarf es kontinuierlich einer begleitenden Information der Öffentlichkeit. Dies betrifft vor allem Infrastrukturelemente, welche bisher in Petershagen/Eggersdorf noch nicht existieren (z. B. Schutzstreifen, Fahrradstraßen). Die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer (Kfz und Rad / Fuß) müssen darüber informiert werden, wie die entsprechenden Verkehrsanlagen richtig zu nutzen sind und welche Rechte bzw. Pflichten Sie haben. Neben Printmedien wird hierfür auch die Information vor Ort im Straßenraum dringend empfohlen (siehe Beispiele in Abb. 32).



Abb. 32 Beispiel Information der Öffentlichkeit im Straßenraum

Darauf aufbauend sollten Kampagnen und Aktionen für das Radfahren im Zusammenhang mit der Förderung einer stadtverträglichen und klimafreundlichen Mobilität initiiert und kontinuierlich umgesetzt werden. Hierbei ist auch ein individualisiertes Marketing möglich, welches die Bewohner direkt anspricht, motiviert und informiert. Für diejenigen, die bereits regelmäßig das Fahrrad nutzen, sollte ein positives Feedback gegeben werden. Für interessierte Bürgerinnen und Bürger sind gezielte Informations- und Beratungsangebote sowie Servicemaßnahmen zu initiieren.

Initiierung von Bildungsprojekten mit Kitas und Schulen

Grundsätzlich liegen im Schülerverkehr wesentliche Potenziale für den Radverkehr. Aufgrund des erhöhten Schutzbedarfes der Kinder sind gute infrastrukturelle Rahmenbedingungen von sehr hoher Bedeutung. Diese sollten im Umfeld der Schulstandorte sukzessiv verbessert werden.

Daneben sollten gemeinsam mit den Schulen und Kitas Projekte zur Mobilitätsbildung initiiert werden. Über diese können die Kompetenzen für die Teilnahme am Verkehrsgeschehen insgesamt und insbesondere mit dem Fahrrad gestärkt wer-

den. Als Vorbild können beispielsweise die gemeinsamen Mobilitätsprojekte der Stadt Aachen mit den örtlichen Schulen dienen.

Sicherung der personellen und finanziellen Rahmenbedingungen

Um die Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes umsetzen zu können, bedarf es einer Erweiterung der personellen und finanziellen Kapazitäten zur Förderung des Radverkehrs. Hierfür sollte möglichst ein jährliches Budget für den Radverkehr bereitgestellt werden. Dieses sollte nicht ausschließlich auf die Infrastruktur ausgerichtet sein, sondern explizit auch Öffentlichkeitsarbeit und Marketing zu Gunsten des Radverkehrs mit einbeziehen.

Mehr Geld für den Radverkehr bedeutet auch im positiven Sinne „mehr zu tun“. Um einen zügigen und effektiven Einsatz der Mittel zu gewährleisten, sollte parallel die Notwendigkeit für eine Ausweitung / Umverteilung von Personalkapazitäten geprüft werden.

8 Maßnahmenzusammenfassung und Priorisierung

In der Anlage 4 werden die Maßnahmen aus Kapitel 7 tabellarisch zusammengefasst. Hierbei werden folgende weitere Aspekte berücksichtigt:

Erforderlicher Vorlauf für die Umsetzung:

Die zeitliche Kategorisierung der Umsetzung der Maßnahmen erfolgt in vier Gruppen und gliedert sich wie folgt:

- K geringer Zeitvorlauf, innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar
- M mittlerer Zeitvorlauf, Vorlauf für konkrete Planung erforderlich
(Zeitbedarf 2 bis 5 Jahre)
- L hoher Zeitvorlauf, komplexe Planung bzw. Grunderwerb erforderlich
(Zeitbedarf von mehr als 5 Jahren)
- Kont. kontinuierliche Umsetzung notwendig

Kostenkategorie:

Die für die Umsetzung erforderlichen Grobkosten wurden in folgenden fünf Kategorien abgeschätzt:

- Kostenkategorie I < 10.000 €
- Kostenkategorie II 10.000 – 50.000 €
- Kostenkategorie III 50.000 – 250.000 €
- Kostenkategorie IV 250.000 – 1 Mio. €
- Kostenkategorie V > 1 Mio. €

Umfang der Nutzungseinschränkungen / Konfliktpotenziale im Bestand

Um die Notwendigkeit bzw. Dringlichkeit für die Umsetzung einer Maßnahme einschätzen zu können, erfolgt eine Bewertung der aktuell bestehenden Nutzungseinschränkungen bzw. Konfliktpotenziale vordergründig für den Radverkehr. Die Einordnung der Maßnahmen erfolgte auf Grundlage folgender Kriterien:

- K keine Nutzungseinschränkungen
- G geringe Nutzungseinschränkungen / Konfliktpotenziale
- M mittlere Nutzungseinschränkungen / Konfliktpotenziale
- H hohe Nutzungseinschränkungen / Konfliktpotenziale

Priorität

Die Priorität der Maßnahmen ergibt sich aus der Verknüpfung der Kostenkategorie mit dem Umfang der Nutzungseinschränkungen bzw. Konfliktpotenziale im Bestand. Hierbei erfolgt eine Differenzierung in vier Kategorien:

- G geringe Priorität
- M mittlere Priorität
- H hohe Priorität
- SH sehr hohe Priorität (Sofortmaßnahme)

Eine hohe bzw. sehr hohe Priorität erhalten Maßnahmen, die einen wichtigen Beitrag zur Reduzierung der Konfliktpotenziale mit geringen Kosten verbinden. Teure Maßnahmen in Bereichen mit geringem Handlungsbedarf erhalten hingegen eine geringe Priorität. Dennoch ist deren Umsetzung im Sinne der Radverkehrsförderung sinnvoll. Zumeist handelt es sich hierbei um Maßnahmen mit einem mittel- bis langfristigen Umsetzungshorizont, welche häufig auch in anderen Themenfeldern positive Effekte generieren.

Generell sollte die Maßnahmenpriorisierung daher nicht als starres System angesehen werden. Vielmehr ist unter Berücksichtigung der jeweiligen Vollzugs-, Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten flexibel über die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen zu entscheiden. Die Zuordnung der Maßnahmen zu den Prioritätenklassen dient vor allem als Orientierungsmöglichkeit hinsichtlich der Effizienz der Maßnahmen im Sinne einer Kosten-Nutzen-Bewertung.

9 Zusammenfassung / Fazit

Mit dem vorliegenden Radverkehrskonzept verfügt die Gemeinde Petershagen/Eggersdorf nunmehr über eine eigenständige Grundlage für die systematische Radverkehrsförderung. Dabei steht das Radverkehrsnetz im Fokus. Vorschläge und Empfehlungen in weiteren Bereichen der Radverkehrsförderung sind darüber hinaus ebenfalls enthalten.

Angesichts der kompakten Siedlungsstrukturen sind gute strukturelle Voraussetzungen für die Nutzung des Fahrrades in der Gemeinde Petershagen/Eggersdorf vorhanden. Allerdings werden die daraus resultierenden Potenziale aktuell noch nicht voll ausgeschöpft. Hauptursachen hierfür sind Lücken im Radverkehrsangebot, Probleme im Zuge von Bestandsanlagen sowie verschiedene Konflikte und Nutzungsüberlagerungen.

Hier setzt das Radverkehrskonzept an. Die Handlungspotenziale zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur werden aufgezeigt. Insgesamt beinhaltet das Maßnahmenkonzept sechs übergeordnete Handlungsfelder. Diese umfassen sowohl bauliche als auch verkehrsorganisatorische und administrative Veränderungsvorschläge und gliedern sich in eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen.

Prozessbegleitend wurde neben der verwaltungsinternen Abstimmung im Rahmen einer projektbegleitenden Arbeitsgruppe bereits frühzeitig mit den Gemeindevertretern zum Thema Radverkehrskonzept diskutiert. Darüber hinaus fand parallel zur Bestandsanalyse eine Bürgerbefragung statt.

Insgesamt ist festzustellen, dass in der Gemeinde Petershagen/Eggersdorf gute Grundvoraussetzungen für den Radverkehr existieren, aber parallel auch weitere Potenziale zur Radverkehrsförderung vorhanden sind. Mit dem vorliegenden Radverkehrskonzept werden die wesentlichen inhaltlichen Grundlagen zur Schaffung eines sicheren und attraktiven Radverkehrsangebotes in der Gemeinde Petershagen/Eggersdorf zusammengefasst. Die im Konzept verankerten Maßnahmen gilt es nunmehr kontinuierlich weiterzuentwickeln und umzusetzen. Hierfür ist auch eine bessere personelle und finanzielle Ausstattung im Bereich der Radverkehrsförderung erforderlich.

Perspektivisch wird mit der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes ein wichtiger Beitrag für eine ortsverträgliche Mobilität sowie die Erhöhung der Wohn- und Aufenthaltsqualität für die Gemeinde Petershagen/Eggersdorf geleistet.

Literaturverzeichnis

- BMDV. (2022). *Nationaler Radverkehrsplan* 3.0. https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/nationaler-radverkehrsplan-3-0.pdf?__blob=publicationFile (zuletzt abgerufen 15.07.2022): Bundesministerium für Digitales und Verkehr.
- Bundesrepublik Deutschland. (2013 zuletzt geändert 2019). *Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBI. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 4a der Verordnung vom 6. Juni 2019 (BGBI. I S. 756) geändert worden ist.* https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/ (zuletzt abgerufen 15.07.2022): Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz.
- Bundesrepublik Deutschland. (2001 zuletzt geändert November 2021). *Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO).* https://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_26012001_S3236420014.htm (zuletzt abgerufen 15.08.2022): Bundesrepublik Deutschland.
- BVerwG. (23.09.2010). *Urteil vom 23.09.2010 - BVerwG 3 C 32.09.* <https://www.bverwg.de/230910U3C32.09.0> (zuletzt abgerufen 15.07.2022): Bundesverwaltungsgericht.
- FGSV. (2006). *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt).* Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.
- FGSV. (2008). *Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN).* Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen.
- FGSV. (2010). *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA).* Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.
- FGSV. (2012). *Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL).* Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen.
- IRAS. (2010). *Do the health benefits of cycling outweigh the risks?* https://www.fietsberaad.nl/CROWFietsberaad/media/Kennis/Bestanden/do_the_health_benefits_of_cycling_outweigh_the_risks.pdf?ext=.pdf (zuletzt abgerufen 15.07.2022): Institute for Risk Assessment Sciences (IRAS).
- IVAS. (2017). *Verkehrsuntersuchung Petershagen/Eggersdorf Analyse.* IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme.
- IVAS. (2020). *Variantenuntersuchung Knotenpunkt Landsberger Straße / Petershagener Chaussee / Wilhelmstraße .* IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme.
- LS Brandenburg. (2018). *Bedarfsliste Radwege an Landesstraßen .* https://www.ls.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/RW-Bedarfsliste_Landesstra%C3%9Fen_M%C3%A4rz%202018.pdf (zuletzt abgerufen 15.07.2022): Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg.
- MIL. (2014). *Sicher unterwegs in Brandenburg Integriertes Verkehrssicherheitsprogramm für das Land Brandenburg Fortschreibung mit dem Zielhorizont 2024.*

- https://mil.brandenburg.de/media_fast/4055/Verkehrssicherheitsprogramm_2024.pdf (zuletzt abgerufen 28.02.2020): Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg.
- MIL. (2017). *Strategie der Landesregierung zur Förderung des Radverkehrs im Land Brandenburg bis 2030 (Radverkehrsstrategie 2030)*. https://mil.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/KV%20473_17%20MIL%20Radverkehrsstrategie%202030%20-%20Anlage.pdf (zuletzt abgerufen 15.07.2022): Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg.
- PD Ost. (2016, 2017, 2018, 2019, 2020). *Verkehrsunfalldaten zu den Unfällen mit Beteiligung des Radverkehrs im Gemeindegebiet Petershagen/Eggersdorf*. Frankfurt (Oder): Polizeidirektion Ost.
- PGV-Alrutz. (2015). *BASt-Bericht V 261: Nutzung von Radwegen in Gegenrichtung - Sicherheitsverbesserungen*. im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt): PGV - Alrutz, Planungsgemeinschaft Verkehr Hannover.
- Planergemeinschaft für Stadt und Raum eG. (2017). *Ortsentwicklungskonzept mit integrierter wohnungspolitischer Umsetzungsstrategie (OEK/WUS) für die Gemeinde Petershagen/Eggersdorf*. Planergemeinschaft für Stadt und Raum eG2017.
- Statistik Berlin Brandenburg. (Stichtag 31.12.2021). *Regionalisierte Daten zur Bevölkerungsentwicklung*. https://download.statistik-berlin-brandenburg.de/6158278af463ba0b/09b7e5a0f2ad/SB_A01-04-00_2021j01_BB.xlsx (zuletzt abgerufen 15.08.2022): Amt für Statistik Berlin-Brandenburg.
- Wild, Woodward. (2019). *Why are cyclists the happiest commuters? Health, pleasure and the e-bike*. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2019.05.008> (zuletzt abgerufen 15.07.2022): Kristy Wild; Alistair Woodward.