

Eine lange Geschichte

Ortsumgehung sollte Heegermühler Straße entlasten und Platz für Radwege schaffen

Seit Anfang der 1990er Jahre steht eine als »Umgehungsstraße« bezeichnete neue Linienführung der B167 auf der Agenda der Stadtplaner und des Landesbetriebs für Straßenwesen. Mit durchaus unterschiedlichen Interessen.

Bund und Land wollen eine möglichst direkte und durchgehende Verbindung zwischen der Autobahn A11 und der polnischen Grenze. Die Stadt Eberswalde will hingegen ihre innerstädtischen Verkehrsprobleme lösen.

Dem hätte der sogenannte »Eberswalder Schwung« entsprochen mit einer Autobahnanbindung südlich Finowfurt, entlang des Flugplatzes (für diesen damit zugleich Verkehrsanbindung), südlich Finow und schließlich dem Schwenk zwischen Finow-Ost und dem Brandenburgischen Viertel nach Norden zum Oder-Havel-Kanal. Die weitere Verkehrsführung sollte dann parallel zum Kanal verlaufen, wie das auch die aktuelle Variante vorsieht.

Doch dieser »Eberswalder Schwung« erwies sich als bald als Illusion. Das damalige Landesamt, heute Landesbetrieb, als Sachwalter der Interessen von Bund und Land bestand auf der sogenannte Nordvariante für die B167 neu und die Verantwortlichen in den beteiligten Kommunen knickten als bald ein.

Wann oder ob überhaupt diese Umfahrung von Finowfurt und Eberswalde tatsächlich Realität wird, steht in den Sternen bzw. »unter Finanzierungsvorbehalt«. Zudem gibt es erhebliche Widerstände (BBP 3-6/2017, Seite 3).

Als 2008 die Eberswalder Stadtverordneten den bis 2020 konzipierten Verkehrsentwicklungsplan beschlossen, gingen sie von der optimistischen Variante aus, daß diese B167 neu zumindest im ersten Bauabschnitt bis 2020 realisiert wird. Auf die damit verbundene Hoffnung, daß dadurch das Verkehrsaufkommen entlang der B167 alt sinkt, bauen auch die nachfolgenden Konzeptionen auf, darunter das »Umsetzungsorientierte Radnutzungskonzept«.

Umsetzungsorientiert heißt, daß die einzelnen umzusetzenden Maßnahmen in der Schublade bereitliegen für den Fall, daß durch Förderprogramme, Projekte des Landesbetriebs oder sonstige Anlässe die Chance einer Fremdfinanzierung besteht. Eine solche Gelegenheit bot sich 2016 mit der Errichtung des Westendcenters. Der Investor war an einer Verkehrsanbindung interessiert und bereit, hierfür auch entsprechende Finanzmittel bereitzustellen.

Der Bedarf an einer eigenen Zufahrt mit Ampelregelung machte den Vorhabensträger großzügig. Die Stadtverwaltung stellte die vorbereitete Maßnahmeplanung zur Verfügung, nach der dann verfahren wurde. Und das, obwohl die ursprüngliche Voraussetzung – eine Verkehrsentlastung durch die sogenannte Umgehungsstraße oder einer alternativen Verkehrslösung (wie z.B. dem Ausbau des Lichterfelder Wegs) – falls überhaupt, im günstigsten Fall in fünf Jahren, zur Verfügung stehen kann. Für die Stadtverordneten, die den viele hun-



Foto: Guido Penz

dert Seiten umfassenden Plänen für das Westendcenter einstimmig zustimmten, weil sie eine Verbesserung der Nahversorgung in Westend für dringend notwendig hielten, kann nun vorgehalten werden, daß dort ja auch die Pläne für die Änderungen der Verkehrsführung in der Heegermühler Straße enthalten waren. Wer jetzt dagegen auftritt, erscheint als Depp, weil er das Kleingedruckte und die Details in Anlage 7 des Bebauungsplans damals übersah.

Erste Wortmeldungen, die auf die längst beschlossenen Planungen verwiesen, gab es schon im Herbst, als erste Kritik an dem angeordneten Chaos laut wurde. Die Öffentlichkeit war in der Sitzung des Ausschusses für Bau, Planung und Umwelt (ABPU) am 11. Oktober 2016 informiert worden. Da gab es schon die provisorisch markierte separate Linksabbiegerspur zum Westendcenter, welche den Verkehr in Richtung Finow auf eine Spur zwängte.

Bis Ende Oktober waren die Markierungen gemalt und die chaotische Verkehrsführung wurde manifest. Die Nutzung der neuen Radspur blieb marginal. Für den Autoverkehr folgte aus der Einengung auf jeweils eine Spur jedoch Chaos und ein erhöhtes Unfallrisiko.

Die Hoffnung auf den Gewöhnungseffekt erwies sich als trügerisch. Als die regionale Tageszeitung Anfang April über einen »einsamen Kampf gegen den Radstreifen« berichtete (MOZ, 07.04.2017), rief das eine regelrechte Flut von Wortmeldungen, meist mit vehementer Kritik an der neuen Verkehrsführung, hervor.

Der Erkenntnis, daß der Kampf gar nicht so »einsam« ist wie es schien, folgten erste Bemühungen, eine Bürgerinitiative (BI) ins Leben zu rufen. Ein erster Versuch dieser BI, einen Fraktionsantrag zu initiieren, mit dem die Rückgängigmachung der neuen Verkehrsführung in der Heegermühler Straße erreicht werden sollte, mißlang mangels entsprechendem Interesse der angesprochenen Fraktionen. Per Indiskretion erfuhren auch Stadtverwaltung und Presse von dem Versuch, der damit endgültig zum Scheitern verurteilt war.

GERD MARKMANN

Unfähigkeit der Macht

Die einschneidenden Änderungen der Verkehrsführung in der Heegermühler Straße haben mehrere Autoren so beeindruckt, daß sie den Hergang und die Hintergründe dieser unverständlichen Maßnahme aus unterschiedlichen Perspektiven näher untersucht haben. Fleißig und akribisch analysierten sie Abläufe, allgemein zugängliche Dokumente und veröffentlichte Meinungen, um das rätselhafte Vorgehen der Obrigkeit zu begreifen. Vielen Dank für eure große Mühe und die Zeit, die ihr für das Vorhaben verwendet habt. Ihr konntet zeigen, daß man mit Beharrlichkeit und journalistischen Mitteln schwer verständliche, sich wechselseitig bedingende Abläufe in komplexen Organisationen aufhellen kann. Der aufmerksamen Leserin und dem aufmerksamen Leser erschließen sich in den Texten merkwürdige und befremdliche Vorgänge bei der Lösung einfachster Probleme. Aus der gut gemeinten und von vielen unterstützten Absicht, die Bedingungen für den Fahrradverkehr in Eberswalde zu verbessern, entstand auf dem demokratischen Weg durch die Instanzen eine unverständliche und gefährliche Verkehrsführung auf einer der wichtigsten Straßen in Eberswalde mit weitreichenden Folgen.

Ausgehend vom eigenartig verschwurbelt formulierten Ziel und vorgeschobenem Geldmangel verlieren sich durch Ignoranz und Dummheit vor aller Augen wichtige Informationen in den ermüdenden Prozeduren und es verkehrt sich der Sinn der vielen Arbeit. Statt durch ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme Probleme im Straßenverkehr zu lösen, entstehen zusätzliche Aufwendungen, Gefahren und Frust. Da sich ohne Gesichtsverlust Entscheidungen nicht revidieren lassen, wird die Verantwortung herumgereicht. Nun sollen es Experten richten.

Die dargestellten Abläufe in der Verwaltung erscheinen als übermäßig organisierte Vorgänge in schlecht geführten, zu groß geratenen Organisationen mit unbeschränktem Haftungsausschluß.

Die kollektive Unfähigkeit der Mächtigen befremdet uns. Es wird Zeit, das zu ändern.

Dr. MANFRED PFAFF

Bürgerinitiative in Gründung

Eberswalde (bbp). Derzeit sammeln sich die Kritiker der neuen Verkehrsführung in der Heegermühler Straße mit dem Ziel, eine Bürgerinitiative zu organisieren, die den Protest gegen die neue Verkehrsführung in der Heegermühler Straße bündelt. Diese stellt nach Auffassung der Gründungsinitiative auch für Radfahrer keine Förderung dar, behindert aber in beträchtlichem Maß allen anderen Verkehr einschließlich des Obus-Verkehrs. Neben der Rückgängigmachung der Fahrspurreduzierung müsse daher auch das Radnutzungskonzept überarbeitet werden. **Kontakt per eMail: radwege@alternative-eberswalde.de**

Dort kann man unter dem Kapitel »Ziel Radnutzungskonzept Eberswalde« folgende geheimnisvolle Zeilen finden. Zunächst wird aus einem Verkehrsentwicklungsplan die Weisheit übernommen, daß »ein deutlich höheres Potential für die Nutzung des Fahrrades besteht als Verkehrsmengen ermittelt wurden«. Nach Erkenntnissen der Administration fahren die Eberswalder nicht ausreichend mit dem Rad, um sogleich zu folgern: »Ursache ist das Fehlen eines durchgehenden Radverkehrsnetzes sowie eine entsprechend attraktive Radinfrastruktur.« Natürlich freuen sich die Radfahrer über viele gute Wege, Wegweiser und ab und an einen Biergarten. Was ist ein durchgehendes Radverkehrsnetz und wieso soll sein Fehlen Ursache wofür sein? Wann ist ein Radverkehrsnetz wo mit wem durchgegangen?

Vielleicht sollte das Radverkehrsnetz durchgängig sein. Im folgenden Absatz blitzen Absichten hervor. »Das allgemeine Ziel ist die Erhöhung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehrsaufkommen.« Bisher nicht erwähnte motorisierte Fahrer sollen umsatteln. Genannt werden noch Gründe für die Förderung des Radverkehrs. Unter dem Punkt Ausgangslage ste-

Auf der Grundlage von Verkehrsentwicklungsplan (VEP), Luftreinhalteplan (LRP) und Lärmaktionsplan (LAP) aus dem Jahr 2008 wurde festgestellt, »daß ein deutlich höheres Potential für die Nutzung des Fahrrades besteht als Verkehrsmengen ermittelt wurden. Ursache ist das Fehlen eines durchgehenden Radverkehrsnetzes sowie eine entsprechend attraktive Radinfrastruktur« (Radnutzungskonzept Eberswalde 2015). Ziel ist daher, den Radverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen zu erhöhen und damit sowohl eine alternative Alltagsmobilität als auch den Klimaschutz zu fördern.

Damit war die Stadt Eberswalde der allgemeinen Auffassung gefolgt, daß Radfahren nicht nur die Gesundheit des Radfahrenden fördert, sondern angesichts eines gestiegenen Ressourcenverbrauchs, der zunehmenden Feinstaubproblematik und des mit der wachsenden Verkehrsdichte angestiegenen Lärms als umweltschonende und stadtverträgliche Mobilitätsart gelten darf.

Bei der Erstellung des Radnutzungskonzeptes waren auch ausdrücklich die Bürger Eberswaldes zur Beteiligung ermuntert worden. Auf einer Online-Plattform gingen innerhalb von zwei Monaten 382 Hinweise von 182 Bürgern ein. Daraus erarbeitete die Stadt Eberswalde mit Unterstützung durch das Planungsbüro RVK ein Radnutzungskonzept, um »das Radfahren in Eberswalde langfristig attraktiver und sicherer zu gestalten«. Im Zielnetzplan 2030 werden die Radwegverbindungen in drei Kategorien unterteilt (Radschnellverbindung, Radhauptverbindung sowie Verdichtungs- und Freizeitverbindung) und die entsprechenden Maßnahmen zur Umsetzung skizziert. Am 25. Juni 2015 stimmten die Stadtverordneten ein-

Geheimnisvoll und konfus

Einschneidende Änderungen der Verkehrsführung in der Heegermühler Straße, insbesondere die neuen Radwege auf den vormals zweispurigen Fahrbahnen, führten zu anhaltenden Diskussionen über das Eberswalder Radnutzungskonzept vom Mai 2015.

hen erhellende Mitteilungen: »Eine Herausforderung stellen die hohen Verkehrsbelastungen und fehlende Radverkehrsanlagen, insbesondere an Bundes- und Landesstraßen dar«. Und: »Zu berücksichtigen ist, daß durch den prognostizierten Bevölkerungsrückgang sowie des sich veränderten Mobilitätsverhaltens eine Abnahme der Kfz-Belastung zu erwarten ist.« Deutlicher werden die Absichten auf Seite 46 im letzten Kapitel: »... daß eine signifikante Steigerung des Radverkehrsanteils nur zu erreichen ist, wenn eine Umverteilung der aktuellen Verkehrsflächen vom Kfz-Verkehr auf den Radverkehr erfolgt. Eine Beschneidung der Flächen von Fußgängern ist dabei unbedingt zu vermeiden.«

Natürlich gibt es gute Gründe zur Förderung des Radverkehrs. In Eberswalde ist auch viel erreicht worden. Ein überregionaler Radweg mit guter Infrastruktur entlang des Finowkanals wird rege genutzt. Vorbildliche Radwege

begleiten sanierte Straßen. Das Radverkehrsnetz in der Stadt läßt trotzdem Wünsche offen. Insbesondere die Erreichbarkeit des Bahnhofs und der Stadtteile untereinander bleibt problematisch. Oft sind es kleinere Abschnitte oder Fahrradstellplätze, die sofort Verbesserungen schaffen würden.

Unsere Leser würden gerne wissen, welche konzeptionellen Ziele die Stadt Eberswalde wirklich verfolgt. Ihr Radnutzungskonzept wirkt konfus und unsystematisch. Ohne konkrete Ziele lassen sich Maßnahmen schlecht koordinieren. Diskussionen bleiben ineffektiv. Engagement verpufft. Interessengruppen streiten sich. Zuweilen entsteht solch grotesker Unsinn, wie in der Heegermühler Straße.

Oder soll es doch der demographische Wandel oder das Land Brandenburg richten? Das bleibt ein Geheimnis.

Dr. MANFRED PFAFF

Ziel ist eine radfahrfreundliche Stadt

Die Radschutzstreifen in der Heegermühler Straße sind derzeit Thema der Leserbriefspalten. Die Argumente sind meist contra: Die Schutzstreifen würden wenig genutzt und viele nutzten weiter den Gehweg. Sie wirkten überdimensioniert und seien eine Verkehrsraumverschwendung für eine Radfahrerlobby. Und wer schon mal auf so einem Streifen von einem LKW überholt wurde, der wisse, wie gefährlich das sei.

stimmig für das umsetzungsorientierte Radnutzungskonzept und beauftragten die Stadtverwaltung mit der Umsetzung.

Aus der Presse war schon lange vorher der ungefähre Termin zu erfahren (MOZ, 29.12.2015). Aber schon kurz nach der Umsetzung der Schutzstreifen im Oktober 2016 hagelte es Unverständnis für die hinzunehmenden Einschränkungen. Zuletzt wurde eine Beschlußvorlage vorbereitet mit dem Ziel, die derzeitigen Schutzstreifen rückgängig zu machen und das Radnutzungskonzept zu überarbeiten. Während die Stadtverwaltung schon ein Verkehrssicherheitsaudit in Aussicht gestellt hat, das die bisherigen Maßnahmen überprüfen soll, erscheint es sehr sonderbar, wie und worüber hier überhaupt diskutiert wird.

Die Kommentatoren kommen meist nicht zu dem Schluß, wie es anders kostengünstig gehen soll. Die wenigsten von ihnen sind selbst mit dem Rad unterwegs. Eine konstruktive Atmosphäre und Vision für eine fahrradfreundliche Stadt ist kaum erkennbar. Für mich stellt dieses Verhalten wie auch die Leserbriefe, die ein Bemühen um alternative Lösungen nicht erkennen lassen, eine mangelnde Akzeptanz des Fahrrades als gleichwertiges Fortbewegungsmittel dar.

Die Rückkehr zum gemeinsamen Fuß- und Radweg ist wegen der nicht durchgängig zu erfüllenden Voraussetzungen gemäß der gültigen allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßen-

verkehrsordnung innerorts keine Lösung. Denn dazu wäre eine lichte Breite (befestigter Verkehrsraum mit Sicherheitsraum) von mindestens 2,50 m erforderlich (§4, Abs. 4, S. 2). Ganz abgesehen von den parkenden Autos und den im Winter nicht oder nur unzureichend geräumten Wegen.

Die Zahl der Radfahrer wird künftig steigen. Davon zeugen solche Projekte wie die Fahrradmitnahme in Obussen oder die »Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof«, wo bis 2030 ein Mehrbedarf von 250 Fahrrad-Stellplätzen gesehen wird. Daher sollte gemeinsam überlegt werden, was benötigt wird, um aus Eberswalde die fahrradfreundliche Stadt zu machen, die sie sein möchte. Angesichts von zu vielen Kraftfahrzeugen auf unseren Straßen inklusive des damit einhergehenden Ressourcenverbrauchs, der wachsenden Feinstaubproblematik und des mit dem Verkehr angestiegenen Lärms lohnt es sich vielleicht, über Carsharing, Fahrgemeinschaften oder überhaupt über Alternativen zum Kraftfahrzeug nachzudenken. Das könnte zum Beispiel auf vielen Strecken innerorts das Fahrrad oder auch ein Lastenrad sein. Immerhin, so sagt es ja auch das Radnutzungskonzept, gilt das Fahrrad »als preisgünstiges, flexibles Verkehrsmittel für jedermann und bringt insbesondere für Entfernungen von bis zu 5 Kilometern zeitliche Vorteile gegenüber dem motorisierten Individualverkehr«.

FABIAN WULF

Grundsatzfragen anpacken

Das eigentliche Problem liegt darin, daß es keinen Konsens geben kann zwischen den Erfordernissen einer ökologischen Verkehrsplanung einerseits und der aktuellen Stadtplanung und -gestaltung andererseits. Der Vorschlag, ganz andere Führungen der Radwege zu suchen als entlang der B167alt, ist allerdings ein Ansatz, der in die richtige Richtung geht.

Spätestens seit Planungsbeginn B167neu und der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes mußte der Radverkehr im Zusammenhang mit einer Entlastung der innerstädtischen Straßen vom Kfz-Verkehr gesehen werden. Aber das Gegenteil ist geschehen. Der Bandstadtcharakter von Eberswalde hat sich weiter verstärkt. An der Peripherie entstehen neue Wohngebiete. Entlang der B167alt wachsen neue Märkte aus der Erde und verstärken den Start- und Zielverkehr in Eberswalde. Hin-

zu kommt die Zunahme der sogenannten Pendler, die vor allem zum und vom Bahnhof die B167alt befahren. Dagegen kann auch die B167neu nichts ausrichten.

Und blickt man über die Stadtgrenzen hinaus, dann sieht man auch den Zusammenhang von Zentralisierung in allen Bereichen einerseits und der Verödung der zentrumsfernen Regionen andererseits in Verbindung mit Verkehrszunahme. Und das alles, obwohl eigentlich Regionalisierung angesagt ist.

Kann es unter solchen Bedingungen radfahrerfreundliche Lösungen geben? Jede »Lösung« ist immer nur eine Lösung für eine bestimmte Interessengruppe. Entweder pro Radfahrer oder pro Autofahrer oder pro ÖPNV. Solange nicht die Grundsatzfragen angepackt werden, ist alles nur ein Hornberger Schießen.

ALBRECHT TRILLER

Eberswalder Radwege im Winter.

Häufig dienen sie als Lagerplatz für die Schneemassen, die von Straßen und Gehwegen geräumt werden wie in der Eisenbahnstraße nahe der Sparkasse. Nicht viel anders sah es auf dem neuen Radschutzstreifen in der Heegermühler Straße aus. Schließlich muß der Schnee, den die Schneepflüge von den Straßen schieben, irgendwo bleiben.

FOTO: GERD MARKMANN



Sicher, zügig und bequem

Von der Verwaltung wird unsere Stadt oft als fahrradfreundlich gepriesen, aber da ist noch viel zu tun, um dieses Prädikat zu verdienen.

Radwege und -streifen enden abrupt, z.B. Freienwalder/Gertraudenstraße, Breite/Jüdenstraße, Schönholzer/Weineck-Str. oder am Krankenhaus. Wie soll sich der Radler in den fließenden Verkehr einordnen? Ich kenne keine Kreuzung, an der sichere Spuren für Linksabbieger geschaffen wurden, denn Einordnen ist bei Existenz von Radwegen nicht gestattet.

Manche Ampeln schalten nicht automatisch für Radler und Fußgänger, nur nach Knopfbetätigung (Michaelis-/Eisenbahnstr.). Wer das nicht weiß, steht ewig. Überhaupt – wieviel unterschiedliche Ampelsysteme haben wir in Eberswalde für Radfahrer?

Seit Jahren fehlt eine Lösung für den Radverkehr auf der B167 in Höhe Wolfswinkel. Auf dem schmalen Streifen bei der hohen Bordsteinkante ist kein Ausweichen möglich, wenn 40-Tonner mit 50 Stundenkilometer und mehr haarscharf auf der Trennlinie vorbeirauschen. Warum wird der Fuß-/Radweg-Abchnitt zwischen Feuerwache und Eisenspaltrei nicht in beiden Richtungen freigegeben (gemeinsamer Fuß-/Radweg mit Zeichen 240 und 205)? Zumindest solange, bis der Neubau erfolgen kann. Innerstädtisch kann man den kaum begangenen Weg nur mit Augenzwinkern be-

zeichnen. Außerdem ließen die Ergänzungen zur StVO vom 17.7. und 1.9.2009 Spielraum für die Erhöhung der Sicherheit. Eine »sichere Querungsmöglichkeit der Fahrbahn« wäre mit dem Zebra-Streifen an der Feuerwache und an der Ampel Eisenspaltrei gegeben.

Schon 2008 wurde im Eberswalder Verkehrsentwicklungsplan die Freigabe von Einbahnstraßen als »prinzipiell möglich« angegeben. Aber bis heute ist in den großen Wohngebieten keine Entscheidung getroffen worden.

Auch wurden »stärkere Berücksichtigung der Radverkehrsbedürfnisse«, die »Vermeidung von Umwegen«, als Grundsätze für die Radverkehrsbedingungen festgelegt. Es wurde auch in Betracht gezogen, daß dies nur erreicht werden kann, »wenn Flächen des Kfz-Verkehrs beschnitten werden und der Radverkehr mittels Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt wird«. Warum gibt es so widersprüchliche Angriffe auf die Radstreifen in Westend? Der Grundgedanke entspricht doch der Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer. Entscheidend für die Durchlaßfähigkeit ist bekanntlich die engste Stelle. Die B167 ist überwiegend zweispurig. So entstehen die Staus an anderer Stelle.

Für eine fahrradfreundliche Stadt müßten folgende Bedingungen für den Radverkehr bestimmend sein: sicher – zügig – bequem.

KURT BERUS

So tun als ob

Das »durchgehende Radverkehrsnetz« ist ein zentraler Begriff im »Umsetzungsorientierten Radnutzungskonzept der Stadt Eberswalde« und ein Widerspruch in sich selbst. Ein »Netz« besteht aus Knoten, die miteinander verbunden sind. Je engmaschiger diese Verbindungen sind, desto durchgängiger ist dieses Netz insgesamt. Das Eigenschaftswort »durchgehend« hingegen steht für eine Direktverbindung von A nach B, die zwischenliegende Knoten möglichst umgeht. Beispiele sind die Roten Telefone, die auf den Tischen der Präsidenten der USA und Rußlands stehen (oder standen), die ICE-Verbindung von Berlin nach Hamburg oder die geplante B167neu, mit der die Knoten Finowfurt und Eberswalde umgangen werden sollen. Eine solche durchgehende Verbindung hat dann bestenfalls »Anbindungen« an das übrige Netz.

Warum aber findet sich dieser Widerspruch im Radnutzungskonzept wieder? Ist es nur eine Nachlässigkeit in der deutschen Sprache? War vielleicht »durchgängig« gemeint?

Die Antwort gab Baudezernentin Anne Fellner in ihrer Antwort auf eine Anfrage im Ausschuß für Wirtschaft und Finanzen (BBP 5/2017). Sie schrieb: »Priorität bei der Umsetzung der Maßnahmen des ... Radnutzungskonzeptes haben die ... Radschnellverbindungen und einige Radhauptverbindungen. Diese befinden sich vorrangig ... im Zuständigkeits- und Baulastbereich des Landesbetriebes Straßenwesen«.

Das Wort »durchgehend« bildete demnach bloß das Vehikel, um die Priorität der »Radschnellverbindungen« zu begründen, die allesamt entlang der Bundesstraßen in der Baulast des Landesbetriebs geplant wurden.

Das spiegelt sich auch im Haushaltsplan 2017/18 wider. Die dort geplanten Eigenmittel für Radweg-Neubau belaufen sich pro Jahr hochgerechnet auf ca. 7.500 €. Hinzu kommen noch Mittel, die innerhalb von Straßenmaßnahmen veranschlagt sind, wie die Markierungen in der Rudolf-Breitscheid-Straße. Letzteres ist übrigens keine Maßnahme des Radnutzungskonzeptes und kostet circa 15.000 €.

Das eigentliche Leitbild des Radnutzungskonzeptes ist also: Wir wollen möglichst so tun, als ob wir was für den Radverkehr tun – dafür aber so wenig eigenes Geld wie möglich ausgeben. Folge davon sind dann solche Fehlentscheidungen wie in der Heegermühler Straße.

Dabei sind Alternativen möglich, die dann allerdings die Stadt auch mehr Geld kosten. Für mögliche kurze Verbindungen zwischen den bestehenden Knoten, die abseits von den verkehrsüberlasteten Hauptstraßen verlaufen, enthält auch das Radnutzungskonzept zahlreiche Vorschläge – nur haben die keine Priorität. Manchmal müßten nur Schilder aufgestellt werden, an anderen Stellen sind Baumaßnahmen nötig. Doch dafür steht im Haushalt der Stadt Eberswalde kein Geld zur Verfügung.

GERD MARKMANN 3

Wer ist verantwortlich?

Die Zuständigkeit für Änderungen in der Verkehrsführung innerhalb des Stadtgebiets liegt bei der Stadt Eberswalde als untere Straßenverkehrsbehörde. Auch die Verantwortung für die Stadtentwicklungsplanung einschließlich der Planung des Verkehrs liegt bei der Stadt Eberswalde. Das ist vergegenständlicht in den diversen Konzepten wie dem Verkehrsentwicklungskonzept von 2008 und dem Radnutzungskonzept von 2015.

Der Landesbetrieb für Straßenwesen muß bei all dem angehört werden und hat ggf. das Recht, Einspruch zu erheben. Dann kommt das Land als obere Straßenverkehrsbehörde ins Spiel. Denn letztlich obliegt es dem Landesbetrieb als Bauträger, die von der Stadt als Verkehrsbehörde angeordneten Maßnahmen umzusetzen und zu finanzieren.

Ausgaben für Radwege

Die Kosten »der geplanten und perspektivischen Maßnahmen« des Radnutzungskonzeptes betragen 13,1 Millionen Euro.

Der kommunale Anteil für die Gemeindestraßen beträgt 48 % oder 6,3 Millionen Euro, Anteil von Land und Bund für die Bundes- und Landesstraßen beträgt 52 % oder 6,8 Millionen Euro. Für einen Zeitraum von 15 Jahren bedeutet dies ein jährliches Budget in Höhe von 870.000 € (Bund/Land: 450.000 €, Eberswalde: 420.000 €). (Radnutzungskonzept, Seite 45)

Bei Maßnahmen an Gemeindestraßen, für deren Finanzierung die Stadt Eberswalde zuständig ist, kann oftmals auf Förderprogramme zurückgegriffen werden.

Im Haushaltsplan 2017/2018 sind laut Auskunft von Baudezernentin Anne Fellner Maßnahmen für ca. 75.000 € geplant, davon 33.750 € Fördermittel. In die ca. 41.250 € Eigenmittel für zwei Jahre sind auch 15.000 € für kleinteilige Maßnahmen im Rahmen der Straßenunterhaltung und für die Ausbesserung des Treidelwegs enthalten, mithin Maßnahmen zur Erhaltung und nicht zur Umsetzung des Radnutzungskonzeptes. Alles zusammen genommen gibt Eberswalde pro Jahr weniger als 1 Euro pro Einwohner aus.

Im konkreten Fall wäre es schön, wenn für Radfahrer tatsächlich mehr Möglichkeiten geschaffen würden. Aber wenn das nur zu Lasten des Kfz-Verkehrs geht, entstehen neue und möglicherweise größere Probleme. Für viele Menschen ist es schlicht unmöglich, einfach mal so vom Auto auf das Fahrrad umzusteigen.

Warum beispielsweise gibt es so viele Pendler? Es wird doch kaum ein menschliches Bedürfnis sein, 50 oder 100 km zur Arbeit zu fahren. Da läuft doch irgendwas falsch.

Durch die geänderte Verkehrsführung in der Heegermühler Straße wurden die Mängel des Radnutzungskonzeptes offenbar. Nun sollte natürlich erst einmal der Murks, der infolge des Konzeptes realisiert wurde, rückgängig gemacht werden. Das kann aber nur der erste Schritt sein. Notwendig ist eine Überarbeitung des Radnutzungskonzeptes insgesamt, zumal

Radverkehr gemeinsam entwickeln

So steht es unter dem »Nationalen Radverkehrsplan 2020« des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, dem nachfolgende Auszüge entnommen wurden. Daraus ließen sich Leitbilder für ein Radverkehrskonzept für Eberswalde ableiten.

Die Förderung des Radverkehrs kommt allen Menschen zugute, auch denjenigen, die überwiegend das Auto nutzen oder zu Fuß gehen. Radverkehr ist wegen des geringen Flächenverbrauchs eine besonders stadtverträgliche Form der Mobilität und trägt zu einer Belebung der Stadt- und Ortsteilzentren bei. Radverkehr muß als wichtiger Teil des Verkehrsgeschehens ein Element einer integrierten Verkehrs- und Mobilitätspolitik sein. Die Förderung des Radverkehrs kann auch einen Beitrag zur Lösung verschiedener gesellschaftlicher Herausforderungen leisten wie Gesundheit, besseres Klima und Sicherung der Mobilität im Alter. Eine sichere, bedarfsgerechte und komfortable Radverkehrsinfrastruktur ist wichtigste Grundlage für die Förderung des Radverkehrs. Zusätzlich müssen auch Öffentlichkeitsarbeit, Kommunikation und Serviceleistungen auf allen Ebenen stärker angeboten und initiiert werden.

Wesentliche Grundvoraussetzung des Radverkehrs sind durchgängige und vor allem alltagstaugliche Radverkehrsnetze, die alle wesentlichen Quell- und Zielpunkte verbinden.

Radverkehrsnetze sind in sich konsistent und frei von Barrieren zu gestalten. Radverkehrsanlagen müssen angemessen dimensioniert werden.

Den Belangen des Radverkehrs hinsichtlich Sicherheit, Komfort und Schnelligkeit ist angemessen Rechnung zu tragen und auf dieser Grundlage entsprechend der finanziellen Möglichkeiten die fahrradfreundliche Gestaltung des gesamten für den Radverkehr nutzbaren Wegenetzes zu erreichen.

Bei der Planung der Radverkehrsnetze müssen die jeweiligen Bedürfnisse der unterschiedlichen Nutzergruppen berücksichtigt werden. Unter Umständen ergibt sich daraus die Notwendigkeit verschiedener Streckenführungen für unterschiedliche Nutzergruppen. Zu einem erhöhten Komfort und einer Verminderung von Zugangshemmnissen zum Radverkehr tragen sichere Abstellmöglichkeiten bei. Alternative Lösungen zum Bau von Radverkehrsanlagen an schwach belasteten Straßen werden immer wichtiger. Eine durchgängige und einheitliche Wegweisung ist zweckmäßig und dient auch der Werbung für den Radverkehr.

Weitergehende Dienstleistungen, wie mobile Navigation und Reparaturservice, Fahrradleasing, Lademöglichkeiten, Fahrradmitnahme im ÖPNV oder Luftpumpstationen machen die Nutzung des Fahrrades zusätzlich attraktiv.

M.P.

Zukunftskonzepte fehlen

Zu viele Krafffahrzeuge, die unsinnig Energie verbrauchen und Feinstaub und Lärm erzeugen, sind Folge der gegenwärtigen kapitalistischen Produktionsweise. Nicht zu letzt angesichts fehlender Zukunftskonzepte für unsere Gesellschaft ist es trotzdem wichtig, schon innerhalb der gegebenen Produktionsweise etwas gegen die lebensbedrohenden Folgen selbiger zu tun. Nur muß man dabei berücksichtigen, daß die Lösung des einen Folgeproblems an anderer Stelle zu neuen Folgeproblemen führt.

hier an grundlegender Stelle – nämlich beim Leitbild – Änderungsbedarf besteht. Es fehlt eine positive Leitbildformulierung. Auf das Leitbild des »durchgehenden Radverkehrsnetzes« kommt man nur im Negationsmodus.

Die zugrundeliegenden Formulierungen in Luftreinhalteplan und Lärmaktionsplan, beide im Zusammenhang mit dem Verkehrsentwicklungsplan 2008 beschlossen, lauten vollständig, daß es an einem »durchgehenden und engmaschigem Radverkehrsnetz« fehle. Die Eigenschaft »engmaschig« wurde im Radnutzungskonzept vom Mai 2015 – aus welchen Gründen auch immer – unterschlagen.

Davon abgesehen ist ein nicht durchgehendes Netz faktisch gar kein Netz. Damals waren aber möglicherweise bloß Begriffe verwechselt worden. Die Formulierung »durchgängig und engmaschig« würde viel mehr Sinn machen.

Was ist der Unterschied zwischen durchgehend und durchgängig?

Durchgehend ist eine Verbindung, wenn man auf ihr möglichst direkt und ungestört von Punkt A zu Punkt B gelangt. Anknüpfungen zu

zwischenliegenden Quellen oder Zielen beeinträchtigen eher diese durchgehende Verbindung. Autobahnen oder Intercity-Züge haben deshalb möglichst wenig Abfahrten bzw. Haltepunkte.

Durchgängig sind Verbindungen, wenn möglichst viele Knoten miteinander verbunden sind und dadurch ein Netz entsteht. Je enger dieses Netz ist, desto durchgängiger und leistungsfähiger ist es. Ein engmaschiges und damit durchgängiges Netz führt letztlich auch zu durchgehenden Verbindungen.

Das umgekehrte Herangehen, erst einmal zentral durchgehende Radverkehrsverbindungen zu definieren und zu präferieren, führt hingegen zu unvorteilhaften Streckenführungen, beispielsweise entlang der Hauptverkehrsstraßen, und verhindert eher ein durchgängiges und engmaschiges Radverkehrsnetz.

Das derzeitige Radnutzungskonzept präferiert das zentralistische Herangehen. Eine Überarbeitung dieses Konzeptes erscheint daher als dringend notwendig.

GERD MARKMANN