



# **Fortschreibung RADVERKEHRSKONZEPTION DER STADT FRANKFURT (ODER)**

*Januar 2007*

**Grundlage :** Fortschreibung Radverkehrskonzeption Frankfurt(Oder) / Entwurf  
in der von der Stadtverordnetenversammlung in der 21. Sitzung am 30.03.2006  
beschlossenen Fassung (Beschluss – Nr. : 06/21/422)

**Stadtverwaltung Frankfurt(Oder)  
Dezernat Wirtschaft, Stadtentwicklung, Bauen und Umweltschutz  
Amt für Wirtschaftsförderung und Investitionen  
im Zusammenwirken mit relevanten Ämtern der Stadtverwaltung  
unter Einbindung des ADFC und der AG „Radverkehr“**

<b>INHALT</b>	<b>Seite</b>
<b>1 Aufgaben- und Zielstellung</b> .....	<b>4</b>
<b>2 Ausgangslage</b> .....	<b>6</b>
2.1 Zur Typologie des Radfahrers.....	6
2.2 Alltägliche Probleme und Gefährdungspotenzial für Radfahrer.....	8
<b>3 Bestandsaufnahme</b> .....	<b>9</b>
3.1 Stadtstruktur.....	9
3.2 Quell- und Zielpunkte des Radverkehrs.....	9
3.3 Schülerradverkehr.....	10
3.4 Studentenradverkehr.....	12
3.5 Andere potenzielle Radfahrerguppen.....	13
3.6 Freizeitradverkehr / Tourismus / Oder-Neiße-Radfernwanderweg.....	13
3.7 Unfallanalyse.....	14
3.8 Das vorhandene Frankfurter Radwegenetz, Analyse und Vorschläge für Sofortmaßnahmen.....	15
<b>4 Vorliegende Planungen und Gutachten zur Radverkehrs- problematik in Frankfurt (Oder)</b> .....	<b>21</b>
<b>5 Aktualisierte Darstellung des Radroutennetzes für Frankfurt (Oder)</b> .....	<b>22</b>
5.1 Hauptverbindungen des Radverkehrs.....	22
5.2 Grundsätze und Ziele der Netzgestaltung.....	23
Radverkehr und Naturschutz.....	24
Anforderungskatalog an Radverkehrsanlagen.....	25
<b>5.3 Netzaufbau</b> .....	<b>26</b>
5.3.0 Nord-Süd-Route (Innenstadtachse), Lebuser Vorstadt-Zentrum-Gubener Vorstadt.....	26
5.3.1 Route 1 (Radiale), Lebuser Vorstadt - Kliestow – Booßen.....	27
5.3.2 Route 2 (Radiale), Klingetalroute.....	28
5.3.3 Route 3 (Radiale) „Studentenroute“, Zentrum – Westkreuz – Lillihof.....	30
5.3.4 Route 4 (Radiale), Zentrum – Römerhügel.....	31
5.3.5 Route 5 (Radiale), Gubener Vorstadt – Markendorf – Hohenwalde.....	32
5.3.6 Route 6 (Radiale), Karl-Liebknecht-Straße – Zentrum – Slubice.....	33
5.3.7 Route 7 (Innerer Ring), Neubereseinchen – Nuhnenvorstadt – Hansaviertel.....	34
5.3.8 Route 8 (Mittlerer Ring), Lebuser Vorstadt - Hansaviertel - Nuhnenvorstadt – Neubereseinchen – Gubener Vorstadt.....	35
5.3.9 Route 9 (Äußerer Ring), Kliestow - Westkreuz- Süd – Güldendorf – Lossow.....	37
5.3.10 Route 10 (Dörferring), Booßen – Hohenwalde.....	38
5.3.11 Grüne Routen.....	39
Oder-Neiße-Radweg.....	39
Helenseeroute.....	41
Wulkowroute.....	42
Küstriner Bahnweg.....	42
Stadtwaldroute.....	43
Rosengartenroute.....	44
Lossow-Lichtenberg-Route.....	44
Eichwald- und Vorderes Mühlental-Route.....	45
Nuhnenroute.....	45
5.3.12 Verbindungs- und Ergänzungswege.....	46
<b>6 Ausbauten und exemplarische Vorschläge der Radverkehrsführung</b> .....	<b>52</b>
Schutzstreifen (Angebots- oder Mehrzweckstreifen).....	52
Radfahrstreifen.....	53
Radfahrerfurt im Zuge einer LSA.....	53
Knotenpunktbereiche.....	53
Grundstückszufahrten.....	53
Links-Abbiegevorgänge.....	54

Fahrradverkehr in Fußgängerbereichen .....	54
Kombinierte Rad-/Gehwege .....	55
Gehweg mit Zusatzzeichen "Radfahrer frei" .....	55
Ende eines separat geführten Radweges und Einmündung in die Fahrbahn .....	55
Kreisel .....	55
Fahrradstraße .....	56
Weitere verkehrsorganisatorische Maßnahmen .....	56
<b>7 Maßnahmen und Prioritäten zur Umsetzung des Radroutennetzes .....</b>	<b>57</b>
7.1 Ausbaudringlichkeit / Routenausweisung .....	57
7.2 Sofortmaßnahmen zur Gefahrenabwehr .....	57
7.2.1 Nutzung des Gehweges mit „Radfahrer frei“ .....	57
7.2.2 Kleinere Baumaßnahmen .....	57
<b>7.3 Vorschlag für Ausbauabschnitte mit Priorität 1 .....</b>	<b>58</b>
<b>7.4 Vorschlag für Ausbauabschnitte mit Priorität 2 .....</b>	<b>59</b>
<b>7.5 Vorschlag für Ausbauabschnitte mit Priorität 3 .....</b>	<b>59</b>
<b>8 Verbesserung des "Fahrradklimas" in der Stadt Frankfurt (Oder) .....</b>	<b>59</b>
<b>8.1 Abstellanlagen für Fahrräder .....</b>	<b>59</b>
Felgenkiller oder Anlehnbügel .....	60
Fahrradboxen, Fahrradgaragen .....	60
<b>8.2 Verknüpfung des Radverkehrs mit anderen Verkehrsarten, Bike &amp; Ride .....</b>	<b>61</b>
Fahrradmitnahme in der Eisenbahn .....	61
Fahrradmitnahme in der Straßenbahn und in Bussen .....	61
<b>8.3 Wegweisung, Leitsystem und Orientierungshilfen .....</b>	<b>62</b>
<b>8.4 Öffentlichkeitsarbeit .....</b>	<b>62</b>
Problem Sicherheit .....	64
Koordinierungsgruppe .....	64
"Radfahrer - Kultur" .....	64
<b>9 Umfang der Maßnahmen, Kosten und Finanzierungsvorschläge .....</b>	<b>64</b>

## ANLAGEN

- Plan 1 Stadtstruktur, Quell- und Zielpunkte des Radverkehrs
- Plan 2 Radverkehrsanlagen, Bestand
- Plan 3 Radroutennetz inneres Stadtgebiet (in farbiger und Schwarz-Weiß-Darstellung)
- Plan 4 Radroutennetz äußeres Stadtgebiet (in farbiger und Schwarz-Weiß-Darstellung)
- Plan 5 Prioritäten Ausbauabschnitte / inneres Stadtgebiet
- Plan 6 Prioritäten Ausbauabschnitte / äußeres Stadtgebiet

## 1 Aufgaben- und Zielstellung

Auf der Grundlage der Radverkehrskonzeption der Stadt Frankfurt (Oder) (beschlossen am 17.09.1998 von der Stadtverordnetenversammlung als informelle Rahmenplanung) war eine Fortschreibung derselben im Jahre 2005 unter Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange erfolgt. Der Entwurf der Fortschreibung vom Dezember 2005 war in der Stadtverordnetenversammlung am 30.03.2006 als informelle Planung und damit als Arbeitsgrundlage zur Entwicklung eines Radverkehrs-Routennetzes sowie für weiterreichende Einzelplanungen beschlossen worden. Gemäß Beschluss ist in 2006 eine öffentliche Auslegung der Planung erfolgt. Im Ergebnis erfolgte eine Aktualisierung der Fortschreibung dieser Konzeption unter Einarbeitung der inzwischen erfolgten Maßnahmen bzw. des derzeitigen Erkenntnisstandes.

Es sind eine Vielzahl von Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsverhältnisse realisiert worden, aber es besteht noch erheblicher Handlungsbedarf, um ein zusammenhängendes verkehrssicheres Radverkehrsnetz zu entwickeln.

Hinsichtlich der politischen und Umweltrahmenbedingungen pro Radverkehr sind dabei der von der Bundesregierung am 24.04.2002 beschlossene „Nationalen Radverkehrsplan 2002-2012“ und die aktuelle Feinstaubdiskussion von Bedeutung. Ziel ist nach genanntem Radverkehrsplan, den Radverkehr sicherer und attraktiver zu gestalten und den Anteil des Radverkehrs am gesamten Verkehr deutlich zu erhöhen.

Gemäß Regionalplan sollen die Bedürfnisse der Radfahrer durch Ausbau weitgehend umwegfreier und verkehrssicherer Radwegenetze stärker beachtet werden. Das regionale Radverkehrsnetz soll vorrangig zur Vernetzung der Nahversorgungsbereiche der Zentralen Orte entwickelt sowie mit Zugangsstellen des Schienenpersonennahverkehrs verknüpft werden. Ziel ist außerdem eine Vernetzung von regionsübergreifenden Radwanderwegen mit straßenbegleitenden Radwegen.

Mit Beschluss der „Satzung über die Schülerbeförderung und die Fahrtkostenerstattung in der Stadt Frankfurt (Oder) zum Besuch allgemeinbildender und beruflicher Schulen“ vom 16.10.2003 (Beschl.-Nr.: 03/39/1103) wurde dem ergänzenden Antrag zur Überarbeitung der Radwegekonzeption zugestimmt. Anliegen ist, vor allem auch den Kindern und Jugendlichen die Möglichkeit zu geben, ihre Schulen und Ausbildungseinrichtungen gut und sicher mit dem Fahrrad erreichen zu können. Eine der Grundlagen ist dabei das beschlossene Schulentwicklungskonzept vom 23.06.2005 mit künftigen Veränderungen der Schulstruktur.

Außerdem ist dem Anspruch einer Universitätsstadt mit einem Studentenzuwachs gerecht zu werden.

Weitere Randbedingungen sind der Stadtumbau, der Einwohnerrückgang, die Veränderungen bei Wohnschwerpunkten mit Zuwachs in städtischen Teilbereichen u. a. auch in den Ortsteilen, die Veränderung der Arbeitsschwerpunkte, die Verschiebung der Altersstruktur der Bevölkerung und die Entstehung freier Räume wie bspw. in Neuberesinchen.

Ein wesentlicher Faktor ist auch der stark zunehmende Radtourismus, der besonders mit dem Oder-Neiße-Radweg ein noch weitgehend ungenutztes Wirtschaftspotenzial darstellt.

Weiterhin sind aufgegebene Bahnstrecken wie bspw. ehem. Strecken der Hafenbahn für den Radverkehr in Betracht zu ziehen und vorhandene Bauten wie die neue Brücke über die Autobahn einer sinnvollen Nutzung zuzuführen. Außerdem muss mit der vorhandenen Ortsumgehungsstraße B 112n im Zuge der Oder-Lausitz-Straße eine Verkehrsentlastung innerhalb der Stadt spürbar werden und das Ziel verfolgt werden, im Verkehrsraum von Straßen mehr Platz für den Radverkehr zu Lasten von Flächen für den motorisierten Individualverkehr zu schaffen.

Der Auftrag besteht auch darin, Vorschläge für die Umsetzung zu unterbreiten einschließlich von Finanzierungsmöglichkeiten.

Die Überarbeitung ist durch Fortschreibung der beschlossenen Fassung vom September 1998 erfolgt mit den zuvor dargestellten Schwerpunkten und durch Straffung des Textteiles.

Radverkehr als gleichberechtigte Alternative zu stärken und nicht länger als notwendiges Übel im Gesamtverkehr gering zu schätzen, ist eine Zielstellung dieser Konzeption, die sich nicht nur an die Radfahrer, sondern an alle Verkehrsteilnehmer richtet. Es geht um die Steigerung der Fahrradnutzung und Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr.

Dass es gelingen kann, mit dem Radverkehr die städtische Mobilität zu verbessern, beweisen nicht nur die gern als Vorbild gelobten Niederlande. Auch Städte und Gemeinden in Deutschland, die schon seit mehreren Jahren kontinuierlich an dem Konzept festhalten,

- mit einer nachhaltigen baulichen Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur,
- einer angemessenen Verkehrslenkung,
- einer zielgerichteten Verbesserung der Verkehrssicherheit
- und einer breit angelegten Diskussion und Mitwirkung

den Radverkehr zu fördern, haben es erreicht - den Radverkehrsanteil im Alltags- und Freizeitverkehr sowie im Tourismus zu erhöhen.

Das Radfahren als Alternative, kurze Wege schnell, gesund und umweltverträglich zurückzulegen, erhält immer mehr Freunde. Zahlreiche Gutachten und Studien belegen, dass bis zu 60% der täglichen Wege maximal 5 Km umfassen und damit für den Fahrradverkehr besonders geeignet sind. Radfahren ist aber nur so attraktiv, wie die Möglichkeiten zum problem- und stressfreien Radfahren gegeben sind. Einrichtungen für den Radverkehr sollen das Radfahren flächendeckend sicher und attraktiv machen. Eine daran orientierte Radverkehrsplanung muss von folgenden Grundsätzen geleitet sein:

1. Es ist eine möglichst große Verkehrssicherheit für den Radverkehr und die übrigen Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten. Attraktive Radverkehrsverbindungen sind zu schaffen, die von den Radfahrern zügig und möglichst umweg- und störungsfrei befahren werden können. Verkehrsrechtlich gesicherte und korrekt beschilderte, für den Radfahrer jedoch wenig attraktive Verkehrsführungen werden oft nicht angenommen.
2. Die Planung muss sich vor allem an den Bedürfnissen und Wünschen der Radfahrer orientieren, da Fehlverhalten von Radfahrern häufig auf Mängel in der baulichen Ausgestaltung von Verkehrsanlagen und in den Regelungen zurückzuführen sind.
3. Radverkehrsplanung soll den unterschiedlichen Radfahrerguppen Rechnung tragen. So sollen verkehrsgewandten Radfahrern nach Möglichkeit Wege zur Verfügung gestellt werden, die ein schnelles Fortkommen ermöglichen. Besonderes Augenmerk muss jedoch den ungeübten Radfahrern, Kindern und älteren Menschen gewidmet werden.
4. Alle Routen sollen langfristig vor Ort nach einheitlichem Schema markiert werden, um einen hohen Bekanntheitsgrad und Wiedererkennungswert sicherzustellen und somit große Akzeptanz bei allen Verkehrsteilnehmern zu erreichen.

Damit werden für die kommunale Verkehrsplanung folgende Handlungsschwerpunkte gesetzt:

- sichere Führung des Radverkehrs an verkehrswichtigen und vielbefahrenen Straßen einschließlich notwendiger Querungs- und Kreuzungshilfen,
- sichere Gestaltung von Einmündungen und Knoten,
- radverkehrsfreundliche Erschließungsstraßen mit angepasster Fahrweise des Autoverkehrs (Tempo-30-Zonen, Verkehrsberuhigte Bereiche),
- separate und ausgewiesene Radwegetrassen (ggf. Fahrradstraßen) für wichtige Direktverbindungen mit hohem Radverkehrsaufkommen,
- Integration des Radverkehrs in Wegweisung, Verkehrsregelung, Verkehrslenkung und Signalregulierung (Bedarfsanmeldung an LSA vermeiden, verkehrsabhängige Anlagen wie bspw. Induktionsschleifen in Fahrbahn müssen auch auf Radfahrer reagieren),
- Bereitstellung benutzerfreundlicher Abstellanlagen mit Verweis auf die Stellplatzsatzung der Stadt und mit besonderer Zielstellung an besonderen Bedarfspunkten (z. B. am Bahnhof),
- verträgliche Ordnung des Parkens zur Vermeidung von Gefährdungen und Behinderungen,
- Verknüpfung der Radverkehrsnetze unterschiedlicher Hierarchie (Stadtteil, Stadt, Region) untereinander und mit den Haltestellen des ÖPNV,
- Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln als umweltfreundliche Transportstrecke unbedingt verbessern (besonders bei Eisenbahn, auch grenzüberschreitend nach Polen).

Der Radverkehr spielt bisher in Frankfurt (Oder) aus unterschiedlichsten Gründen noch nicht die Rolle, wie in einigen anderen Städten Deutschlands. Die Zahl derer, die nicht nur in ihrer Freizeit zum Rad greifen, wird nach Aussage von Studien zur Verkehrsmittelwahl in Zukunft zunehmen, dazu gehören besonders Schüler, Studenten und Auszubildende.

Durch die stärkere Präsenz von Radfahrern im Stadtbild wird eine höhere Akzeptanz bei anderen Verkehrsteilnehmern erzielt. Gleichzeitig trägt jeder vom Pkw auf das Rad umgestiegene Fahrer dazu bei, die Abgassituation in der Oderstadt zu entschärfen und die neuen Luftreinhaltevorschriften zu erfüllen. Nicht zuletzt kann durch das Fahren mit dem Rad die Stadt und die Natur viel besser wahrgenommen werden, als dies vom Auto aus möglich ist. Um das zu unterstützen, ist es notwendig, die Radfahrangebote bereits zum jetzigen Zeitpunkt bei relativ geringen Fahrradaufkommen auszubauen und keine **bedarfs-** sondern eine **angebotsorientierte Planung** vorzunehmen.

In der Vergangenheit sind (nicht nur in Frankfurt (Oder)) die Straßenräume häufig so aufgeteilt worden, dass eine anspruchsgerechte Abwicklung des Radverkehrs erschwert wird. Oft wurden Flächen für den Radverkehr vielfach einseitig zu Lasten der Gehwege gewonnen. Gleichzeitig wurden zugunsten von Pkw-Stellplätzen potentielle Flächen für den Radverkehr reduziert. Deshalb sind bei künftigen Planungen die Anforderungen und Schutzbedürfnisse der einzelnen Verkehrsarten ausgewogen zu berücksichtigen und mit den Umfeldnutzungen in Einklang zu bringen. Mehr Sicherheit für Radfahrer darf keinesfalls zu Lasten der Sicherheit der Fußgänger gewonnen werden.

Der Großteil der Pkw -Fahrten in Frankfurt (Oder) dient dem innerstädtischen Verkehr, wobei meist Distanzen von einer Länge von maximal drei bis fünf Kilometern überwunden werden. Für diese Distanzen ist das Fahrrad gut geeignet - auch für Studenten und Schüler. Aber insbesondere im Sommer könnte der innerstädtische motorisierte Verkehr reduziert werden, wenn das Fahrrad wieder mehr zur Geltung käme. Tendenzen sind bereits zu erkennen.

Um gleichberechtigte Bedingungen für alle Verkehrsteilnehmer zu schaffen, muss die bevorrechtigte Rolle des Pkw abgebaut werden.

Das Konzept enthält nicht nur eine programmatische Absichtserklärung zur Förderung des Radverkehrs, sondern formuliert das bereits in früheren Jahren entworfene Grundgerüst eines Basisnetzes, bestehend aus einem äußeren und einem inneren Radverkehrsring mit damit verknüpfbaren Achsen auf dem bestehenden Straßennetz. Besonderheiten (z.B. Freizeitradverkehr zum/vom Helenesee, studentischer Radverkehr, Radfernwanderweg Oder-Neiße-Radweg) werden ebenfalls thematisiert.

**Diese Fortschreibung der Radverkehrskonzeption versteht sich als Rahmenplanung**, die eine Grundlage für die in den nächsten Jahren zu erweiternden und zu verbessernden radverkehrlichen Verhältnisse in der Absicht anbietet, ein für die Stadt Frankfurt (Oder) typisches und in sich schlüssiges Gesamtkonzept schrittweise zu realisieren

Das Anliegen, den Kindern und Jugendlichen die Möglichkeit zu geben, ihre Schulen und Ausbildungsrichtungen gut und sicher mit dem Fahrrad zu erreichen, ist dabei ein Schwerpunkt.

Bei der Fortschreibung wurden die in der Radverkehrskonzeption von 1998 vorgeschlagenen Hauptradverkehrsrouten größtenteils beibehalten aber an die aktuellen Erfordernisse angepasst.

**Die vorliegende Radverkehrskonzeption mit ihren abgestimmten Aussagen zu Routenabschnitten und -ausgestaltung ist deshalb ganz bewusst so angelegt, jederzeit an geänderte verkehrspolitische, verkehrsrechtliche und sonstige Rahmenbedingungen angepasst zu werden.**

**Es ist ein Routen-Grundnetz entwickelt worden, welches in den jeweiligen städtischen Teilbereichen bzw. im Landschaftsraum durch zusätzliche Verbindungen in geeigneter Form ergänzt werden kann.**

Darin wird u. a. eine weiterreichende Zielrichtung im Rahmen der Entwicklung der einzelnen Stadtgebiete gesehen (z. B. mit dem schrittweisen Stadtumbau in den einzelnen Stadtgebieten, mit der beabsichtigten weiteren Sanierung der "Ehemaligen Altstadt" und im südlichen Stadtzentrum, mit den Ortsteilrahmenplanungen, mit der Stadtwaldkonzeption usw.)

Bei der konkreten Umsetzung von Einzelmaßnahmen ist den rechtlichen und technischen Erfordernissen zu entsprechen und jederzeit eine Präzisierungsmöglichkeit gegeben.

**Maßgabe für die Realisierungsschritte sind die jährlichen Ansätze im städtischen Haushalt.**

## 2. Ausgangslage

### 2.1 Zur Typologie des Radfahrers

Den Radfahrer als solchen gibt es nicht. Es gibt sehr unterschiedliche Menschen, die sich auf Fahrrädern vorwärtsbewegen. Jeder Typ hat seinen eigenen Fahrstil, seine eigenen Interessen, Quell- und Zielpunkte und seine eigenen Ansprüche an ein Radwegenetz. Die Planung eines Radwegenetzes muss all die unterschiedlichen Typen der Benutzer dieses Netzes berücksichtigen.

Eine Auswahl möglicher Radfahrertypen, deren Eigenarten und deren Interessen stellt die folgende Auflistung dar:

#### Der sportliche Radfahrer

- ist im Allgemeinen jung und in der Mehrzahl männlich,
- fährt zu jeder Tages- und Nachtzeit und bei jedem Wetter,
- hat ein Fahrrad auf höchstem technischen Niveau,
- fährt jeden Berg auch hinauf,
- fährt durchschnittlich sehr schnell (mind. 25 Km/h),
- fährt am liebsten auf der Straße, weil dort genügend Platz vorhanden ist und er nicht in Gefahr gerät, mit Fußgängern zu kollidieren,
- fährt selbstbewusst mit ausreichendem Abstand zum Straßenrand (Rinnstein, Gullydeckel),
- wirkt oft bedrohlich für Fußgänger und schwächere Radfahrer,
- steigt bei Hindernissen ungern ab (sportlich-rasante Ausweichmanöver) oder überwindet sie rücksichtslos,
- braucht für sein teures Fahrrad hochsichere Abstell- oder Einstellplätze oder trägt es in Gebäuden stets bei sich,
- ist selten selbst Autofahrer.

#### Der ängstliche Radfahrer

- ist in allen Altersgruppen vertreten,
- fährt ganz rechts am Straßenrand / wird so von den anderen Verkehrsteilnehmern kaum wahrgenommen,
- hat unter Umständen ein Fahrrad auf bedenklichem technischen Niveau,
- fährt lieber auf dem Gehweg oder auf unabhängigen Radwegen und braucht verkehrsorganisatorische Hilfsmittel um sich sicherer zu fühlen (Verkehrszeichen, Abmarkierungen),
- steigt leicht ab oder schiebt auch mal längere Strecken,
- macht aus Unsicherheit zuweilen unberechenbare gefährliche Manöver,
- stellt das Rad "irgendwo" ab und vergisst auch mal sein Fahrrad anzuschließen.

#### Der werktägliche Radfahrer

- ist im Allgemeinen älter,
- fährt täglich mit dem Rad zur Arbeit,
- fährt den kürzesten Weg zwischen Wohn- und Arbeitsort oder dem Kleingarten,
- fährt umsichtig und mit stoischer Ruhe auf den angebotenen Radwegen oder der Straße und meidet StVO-Übertretungen,
- hat meist ein einfaches älteres Rad mit Grundausstattung,
- benötigt am Arbeitsplatz einen Fahrradständer.

#### Der Freizeitradler

- benutzt Fahrrad nur nach Feierabend (wenn es noch hell ist) oder am Wochenende / bei gutem Wetter,
- fährt sonst eher Auto,
- möchte von zuhause aus schnell unabhängig geführte Radwege erreichen, um nicht mit dem motorisierten Verkehr in Kontakt zu kommen,
- bevorzugt längere Strecken durch die Natur und unbebaute Bereiche,
- betrachtet sein Radfahren als Ausgleichssport,
- fühlt sich von rasenden Radlern eher belästigt als von Pkw,
- stellt sein Fahrrad höchstens vor Gaststätten oder Sehenswürdigkeiten (Museen, Kultureinrichtungen) ab, ansonsten hat er das Fahrrad im Keller oder in der Garage.

#### Die radelnde Hausfrau

- fährt mit dem Fahrrad und einem Fahrradkorb einkaufen,
- möchte bis direkt an die Geschäfte fahren,
- fährt im Allgemeinen ziemlich langsam,
- benutzt am Tag gern Radwege durch Freiräume entfernt von Straßen, hat aber in der Dämmerung und am Abend eher Angst dort zu fahren,
- bevorzugt selbständig geführte Radwege,
- steigt bei Hindernissen und Steigungen schnell mal ab,
- wünscht sich Fahrradständer vor Geschäften, Kaufhäusern oder Cafes,
- ist in Frankfurt (Oder) traditionell kaum vertreten.

#### Das radfahrende Kind

- ist zwischen drei und zehn Jahren alt,
- ist vor allem in Wohngebieten anzutreffen,
- fährt nicht zielgerichtet irgendwohin, sondern "um des Fahrens willen" hin und her,
- ist in Wohnstraßen und auf Gehwegen eher berechenbar, auf stärker frequentierten Verkehrswegen aber selbst sehr gefährdet,
- braucht keine Fahrradständer oder Einstellplätze an seinen Spielorten - die Fahrräder werden eher "irgendwo" abgelegt.

#### Der selbstbewusste umsichtige Radfahrer (Idealtyp)

- ist in jeder Altersgruppe anzutreffen,
- fährt zu jeder Tages- und Nachtzeit, auch bei schlechterem Wetter,
- hat ein Fahrrad auf gutem technischen Niveau,
- fährt mittlere Geschwindigkeiten, wenn die Verkehrswege es erlauben,
- steigt auch mal ab, wenn er andere Verkehrsteilnehmer zu behindern droht,
- hat meist kein eigenes Auto, da er Arbeits-, Einkaufs- und Freizeitwege mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV erledigt,
- braucht Fahrradständer oder feste Einstellplätze vor seiner Schule, seinem Arbeits- oder Studienort und an den Bahnhöfen,
- ist in Frankfurt traditionell eher gering vertreten, aber die Anzahl ist im Kommen.

Der radfahrende Schüler ist in mehreren der dargestellten Radfahrertypen enthalten.

## 2.2 Alltägliche Probleme und Gefährdungspotenzial für Radfahrer

Fahrradfahrer sind nach den Fußgängern die schwächsten und gefährdetsten Verkehrsteilnehmer. Durch ihre Position auf muskelkraftgetriebenen schmalen und ständig im Gleichgewicht zu haltenden Fahrzeugen sind sie gegenüber den in festen "Gehäusen" befindlichen Kfz-Nutzern stark benachteiligt. Der bauliche Zustand des befahrenen Untergrundes ist für Radfahrer ungleich wichtiger und wird viel bewusster wahrgenommen, als von den Kraftfahrern oder aber auch den Fußgängern.

Gefahr besteht für Radfahrer bei:

- schlecht verlegtem unebenem Kopfsteinpflaster (besonders bei Großnatursteinpflaster),
- unbefestigten Wegen, die bei feuchtem Wetter aufweichen,
- engen und stark frequentierten kombinierten Rad-/Gehwegen,
- Treppen, Steigungen,
- Schwerlastverkehr und schnell fahrenden Kfz auf Haupt- und Fernstraßen,
- ängstlichem Fahren am rechten Straßenrand; nachfolgende Kfz überholen zu knapp,
- Gullydeckeln und Straßenschäden auf den Fahrbahnen; plötzliches Ausweichen ist vom nachkommenden Verkehr nicht vorherzusehen,
- nach rechts abbiegenden Kfz, deren Fahrer den sog. "Schulterblick" vergessen oder nicht kennen,
- unsauberen und scherbenübersäten Radwegen,
- Straßenbahnschienen,
- technisch unzulänglichen Fahrrädern,
- sich plötzlich öffnenden Türen von längsparkenden Kfz.

Die durchschnittliche Geschwindigkeit der Radfahrer von 10 bis 30 Km/h gibt ihnen die Möglichkeit, die Umwelt anders wahrzunehmen als dies Kraftfahrern möglich ist, sie sind aber in besonderem Maße auf die Rücksicht der Verkehrsteilnehmer angewiesen.

Insbesondere radfahrende Kinder sind als Verkehrsteilnehmer gefährdet. Ihr oft unüberlegtes spontanes Verhalten macht sie zu einem schwer kalkulierbaren Verkehrsteilnehmer. Die Unfallfolgen müssen sie als schwächste Beteiligte selber tragen. Da das Verkehrsverhalten altersbedingt nur in begrenztem Umfang "erziehbar" ist, ist es vor allem die Aufgabe der anderen Verkehrsteilnehmer, durch rücksichtsvolles und vorausschauendes Fahren Gefahrsituationen zu vermeiden. Nicht die Kinder sind an den Verkehr anzupassen, sondern der Verkehr ist so zu gestalten, dass für Kinder so wenig wie möglich Gefährdungen entstehen.

Die von sportlichen und sicheren Radfahrern oft geäußerte Meinung, dass der Radverkehr als Element der Verkehrsberuhigung auf die Straße und in den fließenden Verkehr gehört, ist zwar nachvollziehbar, birgt aber auch Gefahren. Einerseits zeigt es sich, dass dort, wo Radfahrer im Verkehr mitfahren, die anderen Fahrzeugführer achtsamer und vorsichtiger fahren als auf radverkehrsfreien Straßen. Ebenso wie auf Straßen ohne Fußgängerverkehr wird dort oftmals ein zügigeres, aber auch rücksichtsloseres Fahren mit überhöhten Geschwindigkeiten registriert. Ein Radfahrer, der selbstbewusst auf der Fahrbahn, außerhalb der Gefahrenstellen am rechten Rand fährt, zwingt die nachfolgenden Kfz zum Verlangsamen der Fahrt und zum Benutzen der Gegenfahrbahn beim Überholen.

Andererseits werden allerdings weniger sichere Radler, die sich, um andere nicht zu stören, am äußersten rechten Fahrbahnrand mit den dort vorhandenen Gullydeckeln, Verschmutzungen und Unebenheiten vorwärtsbewegen, oftmals sehr knapp und mit unverminderter Geschwindigkeit überholt, wodurch viele neue Gefahrsituationen für die Radfahrer entstehen. Solche Radfahrer ziehen das Fahren auf separaten Radwegen dem auf der Fahrbahn vor und nehmen dann dort auch Behinderungen durch Fußgänger oder andere ebenso langsame Radler in Kauf. Die Zahl der "unsicheren" und "unsportlicheren" Radfahrer überwiegt möglicherweise noch. Es ist deshalb notwendig, die Radfahrer zu selbstbewussterem Fahren zu ermutigen, den eher vorsichtigen und ängstlichen aber gleichzeitig Möglichkeiten des sicheren Fahrens zu schaffen. Das kann nur gelingen, wenn damit eine deutliche Verbesserung des rücksichtsvollen Miteinanders aller Verkehrsteilnehmer einhergeht.

Ausgebaute Radwege sind oft nicht problemfrei zu benutzen. Häufig werden auf Radwegen außer vorschriftswidrig parkenden Kfz auch Mülltonnen, Reklametafeln oder andere Stadtmöbel abgestellt. Problematisch ist die Führung von Radwegen an Haltestellen des ÖPNV, wo durch Wartehäuschen oder Hinweisschilder die Sicht verdeckt wird oder Radwege abknicken. Der Versuch, durch winklige Verschwenkungen des Radweges die Radfahrer zu langsamerem Fahren zu "erziehen", ist im Allgemeinen auch zum Scheitern verurteilt. Lieber fahren die meisten Radfahrer über Grünflächen, Fußwege oder Bordsteine, als dass sie die gerade mühsam erstrampelte Geschwindigkeit freiwillig drosseln. Solche Konfliktpunkte können bei einer fahrradgerechten Radwegprojektierung weitgehend vermieden werden.

Separate Radwege sollten immer von der benachbarten Fahrbahn aus einsehbar sein und umgekehrt. Dazwischen liegende Grünstreifen oder "Stadtmöbel" nehmen vor allem an den Einmündungen die Sicht - es entstehen Gefahrensituationen.

Die existierende Radwegebenutzungspflicht (bei Ausschilderung Radweg bzw. Geh-/Radweg) schafft Probleme in der Art, dass die sportlich-rasanten Fahrer mit ihren teilweise recht hohen Geschwindigkeiten gezwungen werden, auf den schmalen Radwegen zusammen mit den vielen langsameren Radfahrern und teilweise auch mit Fußgängern zusammen zu fahren. Ordnungswidriges Benutzen der Fahrbahn ist die Folge. Hier könnte in vielen Fällen durch eine entsprechende Beschilderung des für Radfahrer freien Fußweges den zügigen Radlern die Möglichkeit der Wahl des adäquateren Weges gegeben werden.

**Vorschläge und Empfehlungen, wie die in Frankfurt (Oder) ermittelten Hemmnisse und Gefahrenstellen für den Radverkehr im Einzelnen zu beseitigen und zu entschärfen sind, sind ein zentrales Anliegen dieser Konzeption.**

**Diese Vorschläge sind immer im Detail bei Maßnahmen auf der Grundlage der aktuellen verkehrsrechtlichen Bestimmungen zu prüfen und es ist gesondert darüber zu entscheiden.**

**Es werden mit der Konzeption keine Festsetzungen getroffen, sondern lediglich ein möglicher Handlungsrahmen aufgezeigt, der an sich entwickelnde Gesamtzielsetzungen in den einzelnen Stadtgebieten angepasst werden kann.**

**Das Maß der Realisierungsschritte wird durch die Finanzierungsmöglichkeiten bestimmt werden. Im Konzept werden Prioritäten vorgeschlagen.**

### **3. Bestandsaufnahme**

#### **3.1 Stadtstruktur (vgl. Plan 1)**

Frankfurt (Oder) mit seinen inzwischen 63.307 Einwohnern (Hauptwohnsitz per 30.11.2006) ist von der Topographie und der Stadtstruktur her nicht unbedingt eine fahrradfreundliche Stadt. Der von Nord nach Süd führende Oderhang mit seinen Seitentälern teilt die Stadt in ihrer Längsrichtung, Bahndämme und Autobahntrasse gliedern die Stadt in insgesamt 19 Stadtgebiete (einschließlich der 9 eingemeindeten Dörfer).

Der Oderhang weist einen durchschnittlichen Höhenunterschied von 30 m auf, der bei Fahrten zwischen den Wohngebieten und Arbeitsstätten auf dem Plateau und der Stadtmitte an der Oder zu überwinden ist. Die Seitentäler (Ragoser Tal, Klingetal, Heilbronner Str., Müllroser Str. und Güldendorfer Mühltäler reichen zum Teil weit in die Hochfläche hinein und haben günstigere Steigungen zur Überwindung des Höhenunterschiedes.

Die Bahndämme und die Autobahn stellen stadträumliche Barrieren dar, deren Durchlässe (Brücken, Tunnel) fast ausschließlich gleichzeitig auch Hauptverkehrsstraßen sind. Dies zwingt in diesen Bereichen zu einer Überlagerung von Radwegenetz und Hauptstraßennetz. Ein wichtiger vom Hauptstraßennetz unabhängiger Durchgang (Bahnübergang) ist die Lichtenberger Straße zwischen den Stadtgebieten Süd und Nuhnenvorstadt. Beim derzeitigen Ausbau der Eisenbahnstrecke Berlin – Frankfurt (Oder) für höhere Geschwindigkeiten ist bereits in 2005 eine Erneuerung dieses Bahnüberganges erfolgt. Der Erhalt der Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer an dieser Stelle ist besonders wichtig.

Frankfurt hat eine halbkreisförmige Gestalt mit radial auf die Stadtmitte ausgerichteten verkehrlichen Hauptachsen. Eine weitere Verkehrsachse überquert die Oder in die polnische Nachbarstadt Slubice.

#### **3.2 Quell- und Zielpunkte des Radverkehrs (vgl. Plan 1)**

Ziele und Quellen des Radverkehrs liegen innerorts an allen wichtigen Straßen und Wegen. Deshalb ist ein flächendeckendes und geschlossenes Netz für den Radverkehr anzustreben, das über die erschließende Funktion hinaus in engmaschiger Form die Quellen und Ziele des Radverkehrs verknüpft. Insbesondere ist ein Netz hochwertiger Radfahr-Hauptverbindungen zu schaffen.

Die wichtigsten Quellpunkte des Radverkehrs sind die Stadtteile mit den Wohngebieten und Wohnheimen. Aufgrund der abnehmenden Bevölkerungszahl sind mit dem erforderlichen Stadtumbau (insbesondere konzentriert in den Gebieten Nord, Neuberesinchen, Süd und Zentrum) und mit den zunehmenden Eigenheimstandorten im gesamten Stadtgebiet (insbesondere auch in den Ortsteilen) Veränderungen in der Intensität der einzelnen Radverkehrsbeziehungen zu erwarten. Vom Prinzip kann aber weiterhin von den bisher

vorgeschlagenen Haupttrouten / Hauptverbindungen ausgegangen werden. Änderungs- bzw. Ergänzungserfordernisse wurden für Teilgebiete nach Erkenntnisstand eingearbeitet. Wesentliche Grundlagen bilden das Stadtumbaukonzept, Teilraumplanungen sowie die Schulentwicklungsplanung.

Als Zielpunkte des Radverkehrs kommen sowohl die Arbeitsstätteregebiete, Schulen, die Universität und Ausbildungseinrichtungen als auch die Einkaufsbereiche und die Erholungsgebiete, Sehenswürdigkeiten und Kultureinrichtungen in Frage aber auch die Bahnhöfe als Schnittstellen hinsichtlich Bike & Ride. Dabei ist der Bahnhof Frankfurt (Oder) von besonderer Bedeutung und auch der Bahnhof Rosengarten von Relevanz, weniger die Haltepunkte Neubesesinchen sowie Helenesee.

Größere Arbeitsstätteregebiete befinden sich im Raum Markendorf (Klinikum und Gewerbegebiete), im Bereich Müllroser Chaussee/Kopernikusstraße (Bundes- und Landesbehörden), am Westkreuz/Nuhnevordstadt, im Bereich Seefichten/Georg-Richter-Straße sowie im südöstlichen und nördlichen Stadtgebiet, aber auch im Stadtzentrum mit seiner Konzentration an Büro- und Einzelhandelsflächen. Durch die Ansiedlung verschiedener Betriebe in den neu ausgewiesenen Gewerbegebieten im Stadtgebiet sollen die Beschäftigtenzahlen zunehmen.

Besondere Zielpunkte des Radverkehrs sind die Einrichtungen der Europauniversität Viadrina (Lehrgebäude, Mensa, Wohnheime) in Verbindung mit dem Collegium Polonicum in Slubice und außerdem die Schulen der Sekundarstufen I und II (7.-13. Klasse) sowie die Sportstätten..

Ebenso können auch die täglichen Einkaufswege mit dem Fahrrad erledigt werden. Größere Einkaufsbereiche Frankfurts sind das Stadtzentrum mit dem Oderturm, den Lennépassagen, den Geschäften entlang der Karl-Marx-Straße sowie der Großen Scharrnstraße und das Spitzkrug-Multicenter, die Stadtteilzentren in Neubesesinchen, in Nord und Süd, Einzelhandelsstandorte an der Nuhnevstraße und Josef-Gesing-Straße. In Altbesesinchen, entlang der August-Bebel-Straße, Markendorfer Straße und Berliner Straße befinden sich weitere Einkaufsbereiche bzw. -stätten mit Ausstrahlung über die ganze Stadt.

Wichtige Zielpunkte des Freizeitradverkehrs sind die Erholungsgebiete - hier insbesondere der Helenesee und der Frankfurter Stadtwald mit dem Wildpark, aber auch die Oderaue nördlich und südlich der Stadt (so weit aufgrund zu berücksichtigender Naturschutzbelange vertretbar), und die Kleingartenanlagen sowie die Ortsteile (bspw. Reiterhöfe in Hohenwalde und östlich von Kliestow, der Burgwall bei Lossow), aber auch die Vielzahl von Kultureinrichtungen und Sehenswürdigkeiten nicht nur im Stadtzentrum.

Bewegungsströme des Radverkehrs sind aufgrund der Verteilung all dieser Zielpunkte zwischen den Stadtgebieten untereinander und mit dem Stadtzentrum zu erwarten. Aus diesem Grunde wird ein **Radroutennetz angestrebt, das sowohl die Stadtgebiete radial mit dem Stadtzentrum und auch ringförmig miteinander verbindet**. Aufgrund der unterschiedlichen Verteilung von Quell- und Zielpunkten sind Prioritäten in der Ausbaudringlichkeit der einzelnen Routen zu setzen.

### 3.3 Schülerradverkehr

Der Schülerradverkehr nimmt in Frankfurt eine wichtige Stellung ein. Bedingt durch die Verteilung der Schüler der Sekundarstufen I und II (7. - 13. Klasse) über das gesamte Stadtgebiet (Spezialschulen für Sport, Musik, Naturwissenschaften, etc., Gymnasien) gibt es täglich erhebliche Schülerverkehrsströme, die vorwiegend durch den ÖPNV transportiert werden - die Zahl der radfahrenden Schüler ist trotzdem relativ hoch. Mit den Elternbeteiligungen an den Schülerfahrkosten beim ÖPNV ist eine Zunahme der Nutzung des Fahrrades zur Schule zu erwarten.

Zu beachten ist aber, dass mit der Schulentwicklungsplanung aufgrund der sinkenden Schülerzahlen seit etwa 1994/95 Veränderungen / Reduzierungen bei den Schulstandorten erfolgen werden und sich somit künftig Schulwege verlängern können.

Folgende Schulstandorte, die gemäß Schulentwicklungsplanung dauerhaft bestehen bleiben, sind mit im Plan 1 dargestellt:

#### Grundschulen:

Grundschule "Am Botanischen Garten",	Bergstraße 122
Grundschule "Friedensschule",	Leipziger Straße 165
Grundschule "Erich Kästner",	August-Bebel-Straße 21
Grundschule "Am Mühlenfließ",	Ortsteil Booßen, Berliner Straße 43
Grundschule "Astrid Lindgreen",	Leonowstraße 4
Grundschule „Mitte“ (z.Zt. Bischofstr. 10) ----- ab dem Schuljahr 2009/2010 dauerhaft am Standort Gubener Straße 13a (zzt. Friedrichsgymnasium).	

**Gesamtschulen:**Gesamtschule "Ulrich von Hutten",  
Sportschule Frankfurt (Oder),Große Müllroser Straße 16  
Kieler Straße 10**Oberschulen:**

Oberschule "Heinrich von Kleist",

Leipziger Platz 5

**Gymnasien:**Städtisches Gymnasium "Karl Liebknecht",  
Gauß-Gymnasium,  
bis 2008 FriedrichsgymnasiumWieckestraße 1b / R.-Luxemburg-Straße 39  
Fr.-Ebert-Straße 52  
Gubener Straße 13a ---- Weiterführung als Grundschulstandort**Förderschulen:**Allgemeine Förderschule I "Lessingschule",  
Förderschule für Sprachauffällige,  
Förderschule für geistig Behinderte "Hansaschule"Sabinusstraße 1  
ab 2006 am Schulstandort Richtstraße 13  
Spartakusring 21a**Oberstufenzentren:**Oberstufenzentrum I,  
Oberstufenzentrum II, "Konrad Wachsmann"Potsdamer Straße 4  
Beeskower Straße 14

Im Besonderen ist von einer wachsenden Bedeutung des Oberstufenzentrum-Komplexes Potsdamer Straße / Beeskower Straße auszugehen und dabei die Beziehung zum Bahnhof und die Gefährlichkeit der Querung über die starkbelegte Leipziger Straße hervorzuheben.

Aber auch am Gymnasium-Standort Wieckestraße / Rosa-Luxemburg-Straße ist hinsichtlich der Schulwegsicherung eine Querungshilfe für Radfahrer und Fußgänger in der Rosa-Luxemburg-Straße erforderlich.

An nahezu allen Schulen befinden sich bereits Fahrradabstellanlagen in erheblicher Größenordnung. Eine Übersicht zu Bestand und etwaigen Bedarf zeigt die Tabelle auf der nachfolgenden Seite. Demnach ist mit zunehmendem Bedarf an der Grundschule in Booßen zu rechnen, da der Radweg aus Richtung Kliestow fertig gestellt wurde. Aber auch die Gymnasien an der Rosa-Luxemburg-Straße/ Wieckestraße und an der Friedrich Ebert-Straße sowie die Gesamtschule an der Großen Müllroser Straße und das Hallenbad Rathe- naustraße zeigen noch Bedarf auf. Auch bei Sporthallen zeichnet sich Bedarf durch die Nutzung der Sportvereine ab.

Generell wird davon auszugehen sein, dass mit der Erweiterung des Radwegenetzes auch der Bedarf an Abstellanlagen noch zunimmt. Wünschenswert sind durchweg diebstahlsichere Abstellmöglichkeiten. Dabei werden auch zunehmend Möglichkeiten durch Nutzung von Erdgeschossräumen der Schulgebäude gesehen.

Einen Überblick über einen etwaigen Bedarf der Schulen unter Beachtung der Schulentwicklungsplanung gibt die folgende Tabelle (Quelle: Schulverwaltungsamt).

Bestand und zusätzlicher Bedarf an Fahrradstellplätzen an schulischen Einrichtungen, Sporteinrichtungen und Jugendwohnheimen in der Stadt Frankfurt (Oder), Stand 08/2005 - aktualisiert 01/2007				
Einrichtung	Anschrift	Be-stand	zu-sätzl.	Bemerkungen
<b>Grundschulen</b>			<b>Bedarf</b>	
"Mitte" mit Sporthalle	Bischofstr. 10	10	10	Bedarf durch Nutzung der Sportvereine Bedarf durch Nutzung der Sportvereine
"Friedensschule" mit Sport- halle	Leipziger Str.165	-	5	
"Am Botan. Garten"	Bergstr. 122	15	-	
"Birkenschule"	Sabinusstr. 3	-	-	
"Erich Kästner"	A.-Bebel-Str. 21a	10	-	
"Am Mühlenfließ"	Booßen, Berliner Str.43	10	10	
TH "Am Mühlenfließ"	Booßen Bergstr.3	-	10	
"A. Lindgreen"	Leonowstr. 4	7	-	Bedarf steigend, wenn Radweg aus Richtung Kliestow Bedarf durch Nutzung der Sportvereine
<b>Oberschulen</b>				
"August Bebel" mit TH	A.-Bebel-Str. 21	30	-	Bedarf durch Nutzung der Sportvereine
"Heinrich von Kleist"	Leipziger Platz 5	30	-	
TH "Heinrich von Kleist"	Leipziger Platz 15	5	5	
soz.Integration mit TH	Richtstraße 13	40	-	
<b>Gymnasien</b>				
"Karl Liebknecht" mit TH	Wieckestraße 1b	50	50	Bedarf durch Nutzung der Sportvereine
"Otto Brenner"	R.-Luxemburg-Str. 39	75	50	
"Otto Brenner", Haus 2	Beckmannstr. 6	20	20	
TH "Otto Brenner"	Wieckestr. 1	5	5	
Friedrichsgymnasium mit TH	Gubener Str. 13a	120	-	
Gauß- Gymnasium mit TH	F.-Ebert-Str. 52	105	50	
<b>Berufsbildende Schulen</b>				
OSZ I	Potsdamer Str. 4 - 6	20	-	In den OSZ ist ein deutlicher Überbestand vorhanden, da überwiegender Teil Schüler, von außerhalb anreist
	Siedlerweg 7	20	-	
OSZ II mit Sporthallen	Beeskower Str. 14 / 15	210	-	

<b>Förderschulen</b>			
FÖS f. Lernbehinderte I	Sabinusstr.1	15	-
FÖS f. Geistigbehinderte	Spartakusring 21a	5	-
<b>Gesamtschulen</b>			
"Ulrich v. Hutten"	Gr. Müllroser Str.16	30	50
Sportschule Ffo.	Kieler Str. 10	25	-
<b>Sportanlagen</b>			
Kegelbahn "Oderstrand"	Am Winterhafen 1a	-	
Sportpl.Beckmannstr.	Beckmannstr.7		
Sportpl. Booßen	Am Ehrenmal 3a	16	-
Sportpl.Mittelweg	Am Schlachthof 10	12	-
Sportpl.Damaschkeweg	Damaschkeweg 63	16	-
Sportpl."Lesch - Platz"	Im Sande 2	10	-
Sportpl.Lichtenberger Str.	Lichtenberger Str.17	10	-
Sportpl.Mühlenweg		5	-
Sportpl.Güldendorf	Pferdegasse 10	8	-
Sportpl.Markendorf	Apfelweg 3a	4	10
Sportpl.Lossow	Lindenstr.39		
Sportpl.Klingetal	Ulmenweg 34		
Stadion d. Freundschaft	Buschmühlenweg	50	-
Sportpl.Buschmühlenweg	Buschmühlenweg 155	9	-
<b>Hallenbad</b>	Rathenaustraße 5	6	30
<b>Sporthallen</b>			
	Beeskower Str. 14/15		
	K.-Wachsmann-Str. 40	6	-
	Kl.Müllroser Str. 1	7	10
	Sabinusstraße 2	15	-
	Siedlerweg 7	10	-
	Beckmannstr. 6	6	-
	Bergstraße 120	6	
<b>Jugendwohnheime</b>			
	Puschkinstr.1	25	-
	Kieler Str.10	25	-
	Finkensteig 13 - 15	35	-

Die vorhandene Ständer sind nicht von der Stadt gestellt  
Bedarf der Sportvereine in Schule gedeckt

Im Gebäude, Schülerstrom vorwiegend in Richtung F.-Ebert- Str.52  
Hohe Nutzungsrate der Räder im gesamten Stadtgebiet  
Hohe Nutzungsrate der Räder im gesamten Stadtgebiet

### 3.4 Studentenradverkehr

Die Zahl der Studenten in Frankfurt (Oder) beträgt derzeit an der Europauniversität Viadrina ca. 5.000. An der Universität wird alles daran gesetzt, diese Zahl zu erhöhen. Es wird deshalb von einem steigenden Trend ausgegangen und bis 2010 mit ca. 6.000 bis 6.500 Studenten gerechnet. Vorgesehen ist eine Umwandlung zu einer Stiftungsuniversität und dazu bleibt der Gesetzgebungsprozess im Landtag Brandenburg in der ersten Jahreshälfte 2007 abzuwarten. Außerdem wird derzeit zusätzlich zur Europauniversität von ca. 1.500 Studenten auf der polnischen Seite am Collegium Polonicum ausgegangen. Ein Teil der Studenten wohnt in Slubice auf polnischer Seite bzw. werden Vorlesungen auf beiden Seiten genutzt, sodass täglich mehrfach Verkehrsbeziehungen über den Grenzübergang Stadtbrücke bestehen.

Die wichtigsten universitären Einrichtungen in der Stadt befinden sich an der Logenstraße (Hauptgebäude, Gebäudekomplex Audimax und Studentenwohnheim, Mensa und Hörsaalkomplex (Gräfin-Dönhoff-Gebäude am Europaplatz) sowie am Standort in der August-Bebel-Straße. Das Studentenwerk hat seinen Standort in der Paul-Feldner-Straße.

Die Mehrzahl der Studenten wohnt in Frankfurt (Oder) in Wohnheimen. Diese befinden sich am Mühlenweg (368 Plätze), in der August-Bebel-Straße (446 Plätze), in der Birkenallee (196 Plätze), in der Logenstraße (173 Plätze) und in der Großen Oderstraße (108 Plätze). In allen Wohnheimen sind Abstellräume für Fahrräder vorhanden (durchschnittlich ca. 0,5 Stpl/Bett), die gut ausgelastet sind. Am Hauptgebäude der Universität, am Audimax, am Gräfin-Dönhoff-Gebäude und am Seminargebäude in der August-Bebel-Straße sind Fahrradstellplätze in erheblicher Größenordnung geschaffen worden. Bei weiterer Zunahme der Studentenzahlen werden die Abstellmöglichkeiten dem Bedarf anzugleichen sein.

Studenten sind in anderen Universitätsstädten eine der stärksten Radfahrergruppen, die sich auch oft organisieren und für die Belange der Radfahrer engagieren. Studenten legen nicht nur die Wege zwischen Uni und Wohnort mit dem Rad zurück - auch die Freizeitwege werden genauso per Fahrrad erledigt. Aus diesem Grunde gibt es vielfältige Wegebeziehungen zwischen den Hauptwohnheimen und der Universität/Mensa/Bibliothek, ebenso zu den abendlichen Vergnügungstätten und den kulturellen Einrichtungen wie in die städtische Umgebung und zum Bahnhof.

### 3.5 Andere potenzielle Radfahrergruppen

Radfahrten als Arbeitsweg sind in Frankfurt (Oder) derzeit noch nicht sehr ausgeprägt. Als Grund dafür wird die Topographie, das anstrengende Bergauffahren genannt. Ein anderer Grund wird aber auch im noch unzureichenden zusammenhängenden Radwegenetz liegen, das noch nicht die gewünschte Attraktivität aufweist, obwohl in den letzten Jahren Verbesserungen durch den Bau von Radwegabschnitten und von Abstellplätzen viel getan worden ist. Zu bemerken ist, dass aufgrund steigender Kraftstoffpreise und ÖPNV-Tarife sowie zunehmendem Gesundheitsbewusstsein besonders in den Sommermonaten ein gewisses Umsteigen auf das Fahrrad erfolgt.

Typische Berufe mit Fahrradbenutzung wie bspw. Postzusteller / Fahrradkuriere sind natürlich auch in Frankfurt (Oder) anzutreffen. Hier wird das Fahrrad im Allgemeinen als Transportmittel eingesetzt und nach kurzen Fahrten häufig abgestellt.

Fahrradfahren als Kinderspiel ist vorwiegend in den Wohngebieten anzutreffen. Auffällige Konzentrationen oder besondere Ziele sind außer in den sommerlichen Ausflugsorten (Helenesee) nicht vorhanden.

Ein besonderer Radverkehr ergibt sich aus der großen Zahl von Garagen an einzelnen Standorten (Winterhafen, Buckower Straße usw.). Hier wird das Fahrrad genutzt, um das Auto von der Garage holen zu können oder um nach dem sicheren Abstellen wieder schnell nach Hause zu kommen, da Garagenstandort und Wohnung räumlich nicht unbedingt benachbart sind. Aber da zunehmend ausreichend Stellplätzen in Wohnungsnähe angeboten werden und in den Stadtumbaugebieten durch Gebäudeabriss die Stellplatzdefizite abnehmen, haben sich die Radverkehrsbeziehungen zu Garagenkomplexen zumindest in entfernter Randlage relativiert.

### 3.6 Freizeitradverkehr / Tourismus / Oder-Neiße-Radfernwanderweg

Der Freizeitradverkehr nimmt einen wachsenden Stellenwert ein. Hier sind insbesondere der Oder-Neiße-Radfernwanderweg und der sommerliche Ausflugsverkehr zum Helenesee zu nennen. Der Oder-Neiße-Radweg und auch die Helenesee-Route wurden bereits in einzelnen Abschnitten ausgeschildert bzw. ausgebaut und werden besonders im Sommer stark beansprucht. Andere Ausflugsziele wie der Stadtwald mit dem Wildpark sowie die nördlichen und südlichen Oderwiesen, die Ortsteile, Kleingartenanlagen, der Friedrich-Wilhelm-Kanal (Groß Lindow), das Schlaubetal usw. ) werden vor allem an den Wochenenden und an schönen Abenden gerne von Radfahrern aufgesucht. Hierbei spielt auch die Nuhnenroute mit den inzwischen ausgebauten Abschnitten eine zunehmende Rolle.

Besonders für die Tourismusentwicklung ist der Radverkehr von zunehmender Bedeutung. Eine besondere Schlüsselfunktion hat dabei der **Oder-Neiße-Radfernwanderweg**, der als übergeordnete Route und als Bestandteil des Radfernwegenetzes Deutschland (sog. D-Netz) flussnah in Nord-Süd-Richtung durch das Stadtgebiet von Frankfurt (Oder) führt. Die Zielstellung zum Verlauf im Stadtgebiet ist im Flächennutzungsplan dargestellt. Die derzeitige Streckenführung ist durch entsprechende Wegweisung durchgängig ausgeschildert, in einigen Abschnitten vorerst mit Zwischenlösungen aufgrund von Abhängigkeiten mit anderen Vorhaben. Eine Verbesserung / Aktualisierung der Wegweisung ist in Vorbereitung und wird zeitnah erfolgen. Die Wegweisung ist mit dem speziellen Logo „Oder-Neiße-Radweg“ und ergänzend mit dem Logo „D-Netz“ gekennzeichnet. Der Oder-Neiße-Radweg führt von Brieskow-Finkenheerd kommend auf dem östlichen Wirtschaftsweg an der B 112 (Krafftstraße) bis Lossow, von Lossow die Landesstraße 381 in Richtung Stadt und weiter entlang des Buschmühlenweges zum Carthusplatz und über den Ziegenwerder. Bei Veranstaltungen auf dem Ziegenwerder bzw. unter Beachtung der Schließzeiten desselben ist eine alternative Verbindung über Walter-Korsing-Straße / Kellenspring / Leopoldufer gegeben. In der Innenstadt verläuft er über die Oderpromenade bis in Höhe Hafenstraße. Weiter in nördliche Richtung ist die Wegweisung noch über die Herbert-Jensch-Straße ausgeschildert, aber über Mittelweg und Straße „Am Schlachthof“ vorgesehen. Die Weiterführung erfolgt über Klietower Straße / Ragoser Talweg zur B 112 in Richtung Lebus.

Zur weiteren Qualifizierung des Oder-Neiße-Radweges sind folgende baulichen Abschnitte seitens der Stadt in 2006 realisiert worden:

- Ausbau des nördlichen Abschnittes der Oderpromenade bis zur Hafenstraße mit integriertem Oder-Neiße-Radweg .
- Bau eines Geh-/Radweges an der Ostseite der Straße Buschmühlenweg zwischen Carthusplatz und ehem. Grenzbahnhof (Tunnel Eisenbahnüberführung).

Für den Bereich entlang des Winterhafens ist der Ausbau eines Geh-/Radwegabschnittes von der Hafenstraße aus bis zur Straße „Am Winterhafen“ sowie daran unmittelbar anschließend ein Abschnitt mit einer

Straßenbelagsverbesserung in Vorbereitung, um die Wegweisung in Richtung Mittelweg ausschildern zu können.

Zur Weiterführung in Richtung Lebus ist die Nutzung des vom Landesbetrieb Straßenwesen (Baulastträger) geplanten, die B 112 begleitenden Radweges in Funktionsüberlagerung von Alltags- und touristischem Radverkehr vorgesehen. Vorerst muss die Bundesstraße genutzt werden. Mit einer Realisierung des bundesstraßenbegleitenden Radweges wird beginnend in 2007 gerechnet. Als gewisse Alternative ist eine nahe der Oder vorhandene Wegeverbindung vom Mittelweg aus über den vorhandenen asphaltierten Weg im Deichabschnitt und danach durch die nördlichen Oderwiesen mit einem unbefestigten Wanderweg gegeben, der aber bei Hochwasser nicht befahrbar und damit nicht ganzjährig nutzbar ist. Dieser Weg führt durch das Naturschutzgebiet sowie FFH- und Vogelschutzgebiet „Nördliche Oderwiesen Frankfurt (Oder)“ und ist das Ergebnis eines Nutzungskompromisses. Aufgrund eines Antrages in der 18. Stadtverordnetenversammlung am 10.11.05 wird erneut die Möglichkeit der Führung eines touristischen Weges und eine vertragliche Wegebefestigung im Schutzgebiet „Nördliche Oderwiesen“ geprüft. Die dazu in Bearbeitung befindliche Umweltverträglichkeitsprüfung ist derzeit noch nicht abgeschlossen.

Entlang des Oder-Neiße-Radweges liegen die bedeutendsten Sehenswürdigkeiten der Stadt wie Oderufer mit Oderpromenade und Ziegenwerder, Marienkirche, Rathaus, Museum, Kleist-Haus, Konzerthalle, Europa-Universität, so dass der Radfernwanderweg gleichzeitig Touristen in die Stadt bringen kann, die hier auch länger verweilen und vom Oderufer aus per Rad die höher gelegenen Stadtteile erkunden wollen. Der Oder-Neiße-Radweg ist gleichzeitig das Rückgrat des innerstädtischen Oder-Ausflugs-Radverkehrs und ein Wirtschaftsfaktor für die Stadt und die Region.

Generell wird mit einigen Routen das Ziel verfolgt, Verbindungen in die angrenzenden Landkreise zu sichern und damit den **Anschluss an regionale touristische Radwege** herzustellen (bspw. an den Oder-Schlaube-Spree-Radweg, Oder-Spree-Dahme-Radweg, Theodor-Fontane-Radweg, Spree-Radweg, Tour Brandenburg, Schlössertour). Berücksichtigt ist auch die Verbindung über die Stadtbrücke nach Slubice und damit ein Anschluss an das Radwegenetz auf polnischer Seite.

Es gilt die Potenziale des Fahrradtourismus durch Infrastruktur- und Serviceangebote auszuschöpfen, um wirtschaftliche Impulse in verschiedenen Branchen zu bewirken.

### 3.7 Unfallanalyse

Radfahrer sind eine Verkehrsteilnehmergruppe, die relativ leicht in Unfälle verwickelt wird. Schon einfache Stürze, bedingt durch unsachgemäße Handhabung des Fahrrades oder Unebenheiten der Fahrbahn, sind als Unfälle einzuordnen, werden aber im Allgemeinen nicht gemeldet. Auch Kollisionen zwischen Radfahrern und Fußgängern, bei denen es schon zu Schürf- und Kratzwunden kommen kann, werden nur in besonders schweren Fällen gemeldet und registriert. Es ist daher bei der Analyse radverkehrsbeteiligter Unfälle von einer großen Dunkelziffer auszugehen.

Eine Analyse der Verkehrsunfälle vom Polizeipräsidium Frankfurt (Oder) ergab folgende Statistik:

#### Unfallentwicklung mit Beteiligung von Radfahrern

Anzahl	1998	1999	2000 /*	2001 /*	2002 /*	2003 /*	2004 /*	2005 /*	2006 /*
Verkehrsunfälle	110	125	101 / 54	101 / 62	109 / 58	81 / 57	81 / 43	93 / 50	76 / 43
Verletzte	88	83	64	80	76	56	62	67	48
davon schwer	21	22	24	25	19 +1 Toter	12	15	21 + 1 Toter	12

\* davon Radfahrer als Hauptverursacher

#### Altersstruktur der Radfahrer, die an einem Verkehrsunfall (VU) beteiligt waren

Jahr	bis 6 Jahre	6 - 12	12 - 16	16 - 21	21 - 45	45 - 60	Über 60
2000	2	4	30	18	26	11	4
2001	0	5	15	25	33	12	6
2002	0	6	25	25	28 (1 T)	12	13
2003	0	2	10	26	21	12	11
2004	0	3	14	20	24	5	12
2005	0	5	8	22	33	12	12
2006	0	4	7	17	19	14	8

Bei 6 VU in 2000, bei 9 VU in 2001, bei 1 UV in 2005 und bei 7 VU in 2006 ist das Alter der Radfahrer ohne Altersangabe (Unfallflucht)

Hauptunfallursachen waren (bezogen nur auf die von Radfahrern verursachten Unfälle):

- falsche Fahrbahnbenutzung und Verstoß gegen Rechtsfahrgebot,
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr,
- Nichtbeachtung der Vorfahrt / Vorrang oder LSA,
- Fehler beim Abbiegen,
- Radfahren unter Alkoholeinfluss.

Im Jahre 2006 waren falsche Fahrbahnbenutzung, Vorfahrt- und Abbiegeunfälle die häufigste Unfallursache bei Radfahrern, Alkohol spielt keine Rolle.

Demnach ist eine leicht rückläufige Tendenz der Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern ab 2003 bis 2004 und für 2006 zu erkennen, auch bei den Verletzten und bei den durch Radfahrer selbst verursachten Unfällen. Der leichte Anstieg zwischendurch in 2005 wurde bereits in einem Vergleich zwischen den 1. Halbjahren von 2004 und 2005 deutlich, womit Frankfurt (Oder) zu diesem Zeitpunkt nach Information der Polizeiwache Frankfurt (Oder) in der AG „Radverkehr“ am 13.09.05 gegen den Trend der Vorjahre und der umliegenden Orte steuerte, denn auch in den Folgemonaten Juli / August 2005 konnte dieser Trend nicht durchbrochen werden. Aber für 2006 wird wieder die rückläufige Tendenz deutlich; die Unfallzahlen liegen unter denen der vorangegangenen Jahre.

Als örtliche Schwerpunkte für Unfälle mit Radfahrerbeteiligung wurden die August-Bebel-Straße (falsche Gehwegbenutzung, PKW-Verursacher – Einfahren / Abbiegen), Rosa-Luxemburg-Straße und Karl-Marx-Straße dargestellt. Sachliche Unfallschwerpunkte bilden vor allem Einmündungen und Einfahrten an Straßen mit sog. Bürgersteigradwegen. Bezüglich des Alters der in Unfälle verwickelten Radfahrer gibt es keine signifikanten Häufungen. Alle Altersgruppen sind gleichermaßen betroffen. Insgesamt ist der Anteil der Unfälle, in die Radfahrer verwickelt sind, klein (nur 3,27 % aller Verkehrsunfälle bspw. im 1. HJ. 2005). Da Radfahrer neben Fußgängern die ungeschütztesten Verkehrsteilnehmer sind, ist ihr Anteil an den Verletzten aber deutlich höher (7,97 %) (Protokoll AG Radverkehr).

In der o. g. AG „Radverkehr“ wurde festgestellt, dass sich Einzelmaßnahmen zur Vermeidung der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung nicht direkt aus der Statistik ableiten lassen. Herauszulesen ist jedoch, dass bei Bürgersteigradwegen an Einmündungen / Zufahrt die Gefahr zu verunglücken oftmals höher sein kann als im Straßenraum.

Das Öffnen von Einbahnstraßen für Radfahrer in Gegenrichtung ergab bisher keine Unfälle und kann demnach als richtiges Mittel zur Förderung des Radverkehrs gewertet werden.

Mitglieder des Frankfurter ADFC gaben an, dass es erfahrungsgemäß auf gemeinsamen Rad- und Gehwegen (z. B. August-Bebel-Straße) häufiger zu Kollisionen zwischen Fußgängern und Radfahrern kommt. Andere Gefahren- und Unfallschwerpunkte ergeben sich dort, wo die straßenbegleitenden Radwege zum Teil recht abrupt wieder in den fließenden Verkehr eingeführt werden.

### **3.8 Das vorhandene Frankfurter Radwegenetz, Analyse und Vorschläge für Sofortmaßnahmen (vgl. Plan 2)**

Frankfurt besitzt ein Radwegenetz aus einzelnen Abschnitten entlang der Hauptverkehrsstraßen, das sukzessive ergänzt werden soll.

Der Bestand an Radwegen und kombinierten Geh-/Radwegen (mit Benutzungspflicht) lag per 31.12.06 bei einer Länge von insgesamt 49,59 km im gesamten Stadtgebiet unabhängig vom Baulastträger (d. h. ohne Gehwege „Radfahrer frei“).

Das Frankfurter Netz ist derzeit dadurch gekennzeichnet, dass neben gut und ausreichend ausgebauten Teilabschnitten und solchen, die mit vergleichsweise geringem Aufwand herzurichten sind, sich auch Strecken in einem schlechten und an einigen Stellen gefährlichen Zustand befinden. Neben radverkehrsfreundlichen und zeitgemäßen Lösungen - wie zum Beispiel Schutzstreifen / ehemals Bezeichnung als Angebotsstreifen (in Booßen) oder Radverkehr entgegen der Einbahnstraßenrichtung - gibt es auch neuangelegte Radwege mit abschnittsweise eingeschränkter Benutzbarkeit (z. B. August-Bebel-Straße), für die inzwischen kein Benutzungszwang mehr durch entsprechende Verkehrsbeschilderung besteht.

An vielen Stellen im Stadtgebiet kann durch einfache Maßnahmen (Abmarkierungen, Bordsteinabsenkungen etc.) erreicht werden, dass Radfahren erleichtert wird.

Es besteht eine Arbeitsgruppe „Radverkehr“ in der Stadt unter Federführung der Ortsgruppe Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) mit dem Ziel, zur Förderung des Radverkehrs beizutragen und besonders kurzfristige Lösungsmöglichkeiten mit geringem Aufwand vorzuschlagen und voranzubringen. Ein Beispiel ist dabei die in 2004 eingerichtete sog. „Studenten-Route“ auf der Strecke August-Bebel-Straße -- Logenstraße.

Im Plan 2 ist der wesentliche Bestand an Radverkehrsanlagen dargestellt (einschließlich die in 2005 realisierten Anlagen an der B 5 und B 87/Lückenschluss Eisenhüttenstädter Chaussee). Darüber hinaus ist davon auszugehen, dass die Straßen (außer Kraftfahrstraßen / hier die Abschnitte der Oder-Lausitz-Straße) und im

Besonderen die Nebennetzstraßen wesentliche Bestandteile eines Radverkehrsnetzes sind. Ein Baustein ist auch die Öffnung von Einbahnstraße für den Radverkehr.

Nachfolgend werden **wesentliche vorhandene Radwege, kombinierte Geh-/Radwege bzw. Gehwege mit „Radfahrer frei“** mit Bewertung des Zustandes und ggf. mit Vorschlägen zu kurzfristigen Maßnahmen dargestellt.

Dabei wird **generell vom Erfordernis der ständigen Wartung und Pflege sowie der Freihaltung des Lichtraumprofils bei Baumbestand / Bewuchs** zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit ausgegangen und dieses nicht im Einzelnen als Maßnahme dargestellt.

• **AM GOLTZHORN / B 87 (beidseitig / Nordabschnitt einseitig)**

Westseite zwischen R.-Havemann-Straße und Eisenhüttenstädter Chaussee: kombinierter Geh- und Radweg; Beton und Asphalt, Verbundpflaster im Knotenbereich,

Ostseite zwischen Eisenhüttenstädter Chaussee und Mühlenweg: kombinierter Geh- und Radweg; Asphalt und Verbundpflaster im Knotenbereich,

**Zustand:** sehr gut befahrbar, geringes Fußgängeraufkommen, fahrradgerechte LSA-Anlage am Knotenpunkt Mühlenweg,

**mit Verbindung in** Fortführung nördlich des Mühlenweges als separat geführter Geh- und Radweg in das Wohngebiet Neubereseinchen,

Knoten Am Goltzhorn/Eisenhüttenstädter Chaussee: fahrradfreundlich ausgebaut, kurze Radwege (rote Abmarkierungen) auch auf der Südseite von "Am Goltzhorn" und der Ostseite der B112

**Maßnahmenvorschlag:** Bordsteinabsenkung an der südlichen Mittelinsel, ständige Wartung und Pflege

• **EISENHÜTTENSTÄDTER CHAUSSEE / B 112 (einseitig)**

Abschnitt 1: Knoten Am Goltzhorn bis Abzweig Lossower Förstereiweg /an Westseite der Straße / separater Geh-/Radweg befahrbar in beiden Richtungen,

**Zustand / Bewertung:** Asphaltabschnitt sehr gut befahrbar, aber bei Betonabschnitt störender Split, Ausbesserung von Schadstellen, aber ansonsten weiteren Ausbau der B 112 (Oder-Lausitz-Straße) abwarten, keine Konflikte mit Fußgängern.

Knoten Autobahnauffahrt: fahrradgerechte LSA-Anlage

Knoten Lossower Förstereiweg : fahrradgerechte LSA-Anlage

Abschnitt 2 : ab Lossower Förstereiweg bis Lossow als Kraftfahrstraße mit einseitigem Wirtschaftsweg / an Westseite der Straße / befahrbar in beide Richtungen,

**Zustand:** Asphalt, sehr gut befahrbar, Breite 3,50 m (mit Ausweichstellen – langsamer Verkehr)

**Maßnahmenvorschlag:** Wegweisung für Radfahrer Richtung Brieskow-Finkenheerd

Abschnitt 3 : ab Lossow ehem. B 112 und in Richtung Brieskow-Finkenheerd einseitiger Wirtschaftsweg an Ostseite der Kraftfahrstraße / sehr gut befahrbar in beide Richtungen, Zustand entsprechend zuvor.

Abschnitt Am Goltzhorn – Kopernikusstraße : Realisierung separater Geh-/Radweg ist noch in 2005 erfolgt mit Ziel einer kurzfristigen Verkehrsübergabe – damit Lückenschluss erreicht.

• **LOSSOWER FÖRSTEREIWEG (befahrbar in beiden Richtungen, Länge ca. 2,7 km)**

separater Geh-/ Radweg mit eingeschränktem PKW-Anliegerverkehr in 2 Abschnitten, die als „Fahrradstraße“ ausgeschildert sind, ausreichende Breite bis auf Abschnitte der Fahrradstraße

**Zustand:** zeitweise noch gut befahrbar, aber teilweise ungepflegt und kein Winterdienst,

**Maßnahmenvorschlag:** vordringlich ist, Vorhandenes zu pflegen gemäß der Verkehrssicherungspflicht, im Abschnitt zw. Gaststätte „Forsthaus Helenensee“ und Tankenweg Zustandsverbesserung / Ausbau , längerfristig auf Sanierung des Gesamtweges einstellen.

• **MÜLLROSER CHAUSSEE / B 87 (einseitig)**

Abschnitt 1: Knoten Am Großen Dreieck bis Stadtgrenze Richtung Müllrose

straßenbegleitender Geh-/Radweg / separat im Bereich Technologiepark FFO, an Westseite der Straße bis Ortsausgang Markendorf, dann Wechsel auf Ostseite, befahrbar in beiden Richtungen,

**Zustand / Bewertung:** Asphalt / Verbundpflaster, gut befahrbar - aber Bordabsenkung an Kreuzungen bzw. Zufahrten tlw. unzureichend,

**Maßnahmenvorschlag:** Erleichterung bei Umlaufsperrung Querung Straßenbahngleiskörper nahe Autobahn, Prüfung von nachträglichen Bordsenkungen.

Abschnitt 2 : zwischen Knoten Am Großen Dreieck und Kopernikusstraße

Geh-/Radweg an der Westseite, befahrbar in beide Richtungen,

**Zustand / Bewertung :** Teilabschnitt am Landesbehördenzentrum neu in Verbundpflaster mit Knotenausbau Rest bis Kopernikusstraße Platten bzw. Asphalt, z. Z. hinreichend befahrbar, keine Konflikte mit Fußgängern

**Maßnahmenvorschlag:** bei Zufahrtsstraße zum Landesbehördenzentrum Furtmarkierung für Geh-/Radweg

• **BERLINER CHAUSSEE / B 5 (einseitig)**

Abschnitt 1: Knoten Einmündung Goepelstraße bis SMC / Perleberger Straße, Geh-/ Radweg an der Nordseite mit fahrradgerechter Einbindung in die LSA-Anlage, in beide Richtungen befahrbar

Abschnitt 2 : Perleberger Straße bis Frankfurter Weg, Geh-/Radweg als Lückenschluss im Jahre 2005 realisiert mit Schaffung einer Überquerungshilfe in der B 5 (Verkehrinsel)

Abschnitt 3 : Bereich Ortslage Kliestow zwischen Frankfurter Weg und Lebuser Straße, Geh-/Radweg an der Nordseite, in beide Richtungen befahrbar

Abschnitt 4: zwischen Kliestow und Booßen, Geh-/Radweg im Jahre 2005 realisiert

**Zustand / Bewertung:** Asphalt, sehr gut befahrbar, geringes Fußgäufgaurufkommen

• **BERLINER STRASSE IN BOOSSEN / B 5 (beidseitig)**

zwischen Eisenbahnbrücke und westlichen Ortsausgang: beidseitig 1 m breiter Schutzstreifen (Angebotsstreifen) neben je 3 m breiten Fahrbahnen, Asphalt

**Zustand / Bewertung:** sehr gut befahrbar, gutes Beispiel für Schutzstreifen

**GOEPELSTRASSE (einseitig)**

Geh-Radweg und im östlichen Abschnitt stadteinwärts Schutzstreifen markiert vorm Knoten Berliner / H.-Jensch-Straße / Hafenstraße, mit LSA in Höhe Alte Gasse als Querungshilfe, Realisierung im Jahre 2005/6

**Zustand / Bewertung:** Asphalt, sehr gut befahrbar, gute Verbindung zu Innenstadt / Oder-Neiße-Radweg, wobei unbefriedigend ist, dass die Induktionsschleifen in den Fahrbahnen vor o. g. Knoten nur auf Kfz-Verkehr reagieren / an der Hafenstr. ermöglicht ein Taster für Radfahrer vor der LSA die Anmeldung einer Grünphase, was aber generell nicht die anzustrebende Lösung sein kann.

• **ALTE NUHNENSTRASSE von Siedlung Nuhnen in Richtung Lichtenberg mit ABZWEIG zur Amsterdamer Straße (Richtung ETTC Nordost und Rosengarten)**

als separat geführter Geh-/Radweg ausgebaut mit Beschilderung „Landwirtschaftlicher Verkehr frei“

**Zustand / Bewertung:** Asphalt, sehr gut in beide Richtungen befahrbar

Der bisherige Maßnahmenvorschlag zum dringenden **Lückenschluss Geh/Radwegbau von Siedlung Nuhnen bis zur Kopernikusstraße** wurde Ende 2006/Anfang 2007 durch eine sog. Fahrradstraße realisiert.

• **AM GROSSEN DREIECK (einseitig)**

kombinierter Geh-/Radweg an Südwestseite der Straße, in beide Richtungen befahrbar

**Zustand / Bewertung:** Verbundpflaster, gut befahrbar in beide Richtungen

• **NUHNENSTRASSE / L 382 zwischen Westkreuz und Kopernikusstraße (beidseitig)**

Westseite (befahrbar in einer Richtung):

kombinierter Geh-/Radweg bis Einmündung Damaschkeweg neu in Verbundpflaster, restlicher Teil bis Kopernikusstraße alter Bestand Rad- und Gehweg / Beton, im Kreisel Nuhnenstraße Radverkehrsführung im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr,

**Zustand / Bewertung:** gut befahrbar im neuen Abschnitt mit Verbundpflaster aber alter Bestand Radweg relativ schmal (max. 1 m), Radverkehrsführung im Kreisel unproblematisch, kurze steile Radweg-Rampe problematisch in Höhe Polizeipräsidium, Abbiegen in Damaschkeweg ohne Kennzeichnung nur für Eingeweihte erkennbar, Beseitigung der starken Unebenheiten gegenüber der Einmündung Damaschkeweg;

**Maßnahmenvorschlag:** Absenkung des Bordsteins am Radwegende an der Kopernikusstraße und Abmarkierung einer Sperrfläche (VZ 298) auf der Fahrbahn zur Einordnung in den Kfz-Verkehr auf der Kopernikusstraße unter Prüfung der Markierung von Schutzstreifen, Abflachung der Radweg-Rampe

Ostseite (befahrbar in einer Richtung):

Radweg gemäß o. g. Abschnitten in Verbundpflaster bzw. Beton, im Kreisel Nuhnenstraße Radverkehrsführung auf der Fahrbahn, zwischen Kreisel Nuhnenstraße und Kopernikusstraße kein Gehweg

**Zustand / Bewertung:** gut befahrbar im Abschnitt mit Verbundpflaster, kurze steile Radweg-Rampe im Bereich Einmündung Zufahrtsstraße nahe Westkreuz

**Maßnahmenvorschlag:** Abflachung der Radweg-Rampe, Ausbau alter Abschnitt bis Kopernikusstraße

• **AM KLINGETAL (beidseitig)**

neu ausgebaut mit Straße – Nordseite Geh-/Radweg, Südseite Radweg - als Geh-/Radweg ausgeschildert,

**Zustand:** sehr gut befahrbar, bei Zufahrten als Überfahrt mit durchgehendem Geh-/Radweg gestaltet - vom ADFC als gutes Beispiel gewertet. **Maßnahmenvorschlag:** Überprüfung der Beschilderung auf Südseite

• **AUGUST - BEBEL - STRASSE (beidseitig)**

Gehweg „Radfahrer frei“ tlw. rote Pflasterstreifen im Gehwegbereich,

Abschnitt 1, Karl-Liebnecht-Straße bis Goethestraße - roter Pflasterstreifen im Gehwegbereich

**Zustand:** gut befahrbar, deutlich ausgeschildert, Rest-Gehweg tlw. ausreichend breit (geringeres Fußgängeraufkommen), ungünstig ist eine fehlende Abbiegefurt (Nordseite) zur Lichtenberger Str., die aufgrund der Höhendifferenz nahe der Eisenbahnüberführung nicht machbar ist.

**Bewertung:** Beschilderung als Gehweg „Radfahrer frei“ hier als Kompromiss gesehen.

Abschnitt 2, Goethestraße bis Rathenaustraße - roter Pflasterstreifen im Gehwegbereich,

**Zustand:** gut befahrbar, Rest-Gehweg zu schmal (höheres Fußgängeraufkommen Geschäfte/ Wohnhäuser),

**Bewertung:** parkende Kfz auf dem Radweg, Werbetafeln, Fahrradständer, Wartehäuschen, Lichtmaste, Mülltonnen und Verkehrszeichen engen den Gehweg zusätzlich ein - Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern; unübersichtliche Einmündungen von Nebenstraßen, Gefahr durch abbiegende Kfz -- Beschilderung Gehweg „Radfahrer frei“ hier als Kompromiss.

**Maßnahmenvorschlag:** Überprüfung nach „Gewöhnungszeit“, ob hier nicht sog. "andere Radwege“ zutrifft und die o.g. Beschilderung entbehrlich sein könnte (kein Schilderwald – Fläche erkennbar für Benutzung durch Radverkehr), Überwachung der Sichtfreihaltebereiche an den Einmündungen

Abschnitt 3, Rathenaustr. bis Westkreuz: Radweg zwischen Fahrbahn und Gehweg mit Baumscheiben, Beton im Wechsel mit Verbundpflaster,

**Zustand:** schlecht befahrbar, Pflaster desolat, zw. Hellweg - Immenweg parken Autos auf Radwegstreifen

**Bewertung:** Beschilderung als Gehweg „Radfahrer frei“ hier als Kompromiss erfolgt, Überwachung der Sichtfreihaltebereiche an den Einmündungen und der Parkordnung.

Knotenpunkte Karl-Liebknecht-Straße und Westkreuz

**Bewertung:** gut ausgebaut, umständliches und zeitaufwendiges aber sicheres Linksabbiegen, das Einfädeln in der Karl-Liebknecht-Str. in den fließenden Verkehr bzw. das Abbiegen in die F.-Hegel-Str. ist in Spitzenstunden bei hoher Kfz-dichte oft schwierig, aber hilfreich ist dann der vorhandene Fußgängerüberweg.

#### • KLINGETAL / Bergstraße

Abschnitt 1 / Poetensteig zwischen Berliner Straße und Beckmannstraße: separat geführter Rad- und Gehweg; Asphalt, in beiden Richtungen benutzbar, Verbindung über Magistratssteig zur Bergstraße gegeben.

**Zustand:** gut befahrbar, ausreichende Breite, keine Konflikte mit Fußgängern, Schild befindet sich nicht am Beginn des Radweges Berliner Straße – im östlichen Abschnitt behindernd durch Zufahrt zum Fliesenmarkt

**Maßnahmenvorschlag:** Verlagerung des Schildes mit Bau ergänzender Abschnitt Geh-Radweg im Zusammenhang mit Klingesanierung Bereich Poetensteig zw. Fliesenmarkt und Berliner Straße zur Verbesserung der Querungsmöglichkeit der Berliner Straße in/aus Richtung Klingestraße. Lösung Zufahrt Fliesenmarkt

Abschnitt 2 / Bergstraße zw. Beckmannstraße und Grünem Weg : Nutzung Fahrbahn / Asphalt

**Zustand:** gut befahrbar

**Bewertung:** prinzipiell gute Lösung in wenig vom Verkehr belasteter Nebennetzstraße

Abschnitt 3 / Klingetalweg zwischen Bergstraße und Kieler Straße: separat geführter Rad- und Gehweg; Beton, in beiden Richtungen benutzbar

**Zustand:** relativ gut befahrbar, ausreichende Breite, geringe Konflikte mit Fußgängern; gepflasterter Verbindungsweg zur Bergstraße (an Kießlingbauten) jedoch in schlecht befahrbarem Zustand

**Maßnahmenvorschlag:** Ausbau des Verbindungsstückes, Beleuchtung, mittelfristig Belagsverbesserung in Asphalt zur Aufwertung des Klingeweges

Knoten Klingetal / Kieler Straße / **Zustand:** für Radverkehr gut ausgebaut, Fußgängerunterführung ist von westlicher Rampe nicht einsehbar / unfallträchtig, fehlende Beleuchtung,

**Maßnahmenvorschlag:** Beleuchtung in Unterführung Kieler Straße, Prüfung Verkehrsspiegel/Einsehbarkeit

#### • BIRKENALLEE (einseitig, tlw. beidseitig)

Südseite zwischen Am Goltzhorn und Mühlenweg: Radweg zwischen Fahrbahn und Gehweg, Beton, befahrbar in einer Richtung.

**Zustand:** befahrbar mit Einschränkungen, tlw. schadhafter Beton

**Maßnahmenvorschlag:** Beschilderung Gehweg „Radfahrer frei“, Radfahrer im Mischverkehr auf Fahrbahn aufgrund abnehmender Kfz-Belegung durch Stadtumbau, längerfristig Lösung mit Straßenraumgestaltung unter den Maßgaben des Stadtumbaus.

Nordseite zwischen Johann-Eichorn-Straße und Am Hedwigsberg bzw. Konrad-Wachsmann-Str.: separater kombinierter Geh-/Radweg, mit rotem Pflasterstreifen bzw. graues Pflaster bis K.-Wachsmann-Str.

**Zustand / Bewertung:** sehr gut befahrbar, ausreichende Breite

**Maßnahmenvorschlag:** Nordseite zw. J.-Eichorn-Str. und H.-Hildebrand-Str. Beschilderung Gehweg mit „Radfahrer frei“

#### • BIRNBAUMSMÜHLE / L 382 (beidseitig Abschnitte vor dem Knoten Westkreuz)

Ostseite zwischen Westkreuz bis Schubertstraße: kombinierter Geh- und Radweg, Verbundpflaster, befahrbar in einer Richtung

**Zustand:** gut befahrbar, deutlich ausgeschildert, ausreichend breit

**Bewertung:** Abbiegefurt zur Schubertstraße vorbildlich.

**Maßnahmenvorschlag:** Vorrangig Prüfung einer Markierung von Schutzstreifen beidseitig auf der Fahrbahn. Im Falle eines Geh-Radweges auf der Ostseite bis Klingetal / Gronenfelder Weg ist eine Detailuntersuchung unter der Maßgabe Schutz der Allee gemäß § 31 BbgNatSchG erforderlich.

Westseite zwischen Grundstückszufahrt südlich Einmündung Amselweg bis Westkreuz: kombinierter Geh- und Radweg, rotes Verbundpflaster, befahrbar in einer Richtung

**Zustand:** gut befahrbar, deutlich ausgeschildert, ausreichend breit

**Maßnahmevorschlag:** Bordabsenkung am Beginn des Radweges verbessern.

• **BUSCHMÜHLENWEG / L 381 (einseitig)**

Ostseite zwischen Tzschetzschnowier Schweiz / Weinberge und Tunnel Eisenbahnüberführung : kombinierter Geh- und Radweg; Verbundpflaster, befahrbar in beiden Richtungen

**Zustand:** relativ gut befahrbar, aber Stellen mit Pflastersenkung, sehr schmaler Gehweg

**Bewertung:** Begegnungsfall Fußgänger/Radfahrer zwingt Fußgänger zum Ausweichen, deutliche Beschilderung an Fahrbahn (Vorsicht Radfahrer!) und Linksabbiegefurten vor Kreuzungen (Seestraße) als gutes Ausbaubehispiel, geringes Fußgängeraufkommen rechtfertigt die geringe Breite

**Maßnahmenvorschlag:** ggf. Ausbesserung / Sanierung, südliches Radwegende (Höhe Weinberge) bis an Straße befestigen mit Beseitigung der hohen Schwelle. Hinweis zur schlechten Einsehbarkeit der Straße.

Ostseite vom Carthausplatz bis zum Tunnel Eisenbahnüberführung (ehem. Grenzbahnhof) : Lückenschluss durch Geh-/Radwegeausbau zwischen Grenzbahnhof und Carthausplatz Ende 2006/Anfang 2007 realisiert.

• **FÜRSTENWALDER POSTSTRASSE (einseitig)**

Abschnitt Westkreuz bis Heinrich-Heine-Straße: Gehweg befahrbar in einer Richtung mit „Radfahrer frei“,

**Zustand:** kurzer Abschnitt rotes Verbundpflaster mit dem Ausbau des Knotens Westkreuz hergestellt worden, Rest alter Plattenbelag

**Bewertung:** Pflasterabschnitt gut aber ansonsten schlecht befahrbar, vorerst Kompromiss Beschilderung „Radfahrer frei“ vertretbar,

Abschnitt im Knotenbereich Ortsumgehung B 112n Frankfurt (Oder) / Booßener Straße : Geh-/Radweg

**Zustand:** Asphalt, gut befahrbar in beide Richtungen, ausreichende Breite, fahrradgerechte LSA-Anlage

**Maßnahmenvorschlag:** kurzfristig Prüfung Markierung Schutzstreife / Angebotsstreifen zwischen Westkreuz und Meurerstraße, Weiterbau Geh-/Radweg / Lückenschluss bis Stadtwald unter der Maßgabe Schutz der Allee gemäß § 31 BbgNatSchG, als Entscheidungsgrundlage ökologische Detail-/ Verträglichkeitsuntersuchung, Lösung im Abschnitt alte Eisenbahnbrücke mit vorgesehener Straßenanbindung für KV-Terminal über Gewerbegebiet Seefichten.

• **GRONENFELDER WEG / L 382 (einseitig)**

Abschnitt zwischen Ulmenweg und Gronenfelde: kombinierter Rad- und Gehweg nördlich der Straße; Verbundpflaster, in beiden Richtungen benutzbar

**Zustand:** bedingt gut befahrbar durch tlw. Bewuchs des Pflasters - keine Pflege, ausreichende Breite, keine Konflikte mit Fußgängern wegen des geringen Fußgängeraufkommens

**Maßnahmenvorschlag:** ständige Wartung / Pflege, schadhafte Stellen beseitigen bzw. Sanierung / Asphalt

• **KIELER STRASSE / B 5**

Abschnitt Goepelstraße bis Am Klingetal: beids. Gehweg „Radfahrer frei“, befahrbar in jeweils einer Richtung,

**Zustand:** Beton bzw. Verbundpflaster, gut befahrbar, ausreichende Breite, keine Konflikte mit Fußgängern wegen des geringem Fußgängeraufkommens

**Bewertung:** Alternative für Radfahrer zur stark befahrenen Straße

Abschnitt Am Klingetal bis Rosa-Luxemburg-Straße: separat geführter Rad-/Gehweg östlich der Straße, befahrbar in beiden Richtungen, von Westseite durch Unterführung Kieler Straße erreichbar

**Zustand:** Asphalt, tlw. gut befahrbar aber mit schadhafte Stellen, ausreichende Breite, keine Konflikte mit Fußgängern,

**Maßnahmenvorschlag:** Erneuerung der Befestigung; an Ostseite /in Höhe Turnhalle Beschilderung als Gehweg „Radfahrer frei“.

• **KLEISTPARK/ THIELESTRASSE (befahrbar in beiden Richtungen)**

Abschnitt 1 Kleistpark zwischen Rosa-Luxemburg-Straße und Ernst-Thälmann-Straße: separat geführter Rad- und Gehweg durch den Park, in beiden Richtungen benutzbar

**Zustand:** Asphalt, gut befahrbar, ausreichende Breite, keine Konflikte mit Fußgängern

**Maßnahmevorschlag:** Einbindung Fußgängerbrücke zum Thomas-Müntzer-Hof, Schild „Radfahrer frei“

Abschnitt 2 Thielestr. zwischen Ernst-Thälmann-Str. und Winsestraße bzw. Leipziger Str.: Mischverkehrsfläche Rad/Kfz/Fußgänger, unechte Einbahnstraße für Radverkehr geöffnet, in beiden Richtungen benutzbar, mit dem im Jahre 2006 realisierten Knotenausbau Leipziger Straße / Heilbronner Straße wurde durch die zusätzliche LSA-Fußgängerfurt westlich des Knotens die Überquerung der Leipziger Straße ermöglicht.

**Zustand:** Asphalt, gut befahrbar, ausreichende Breite, keine Konflikte mit Fußgängern und Kfz

**Maßnahmevorschlag:** im Bedarfsfalle Bau einer Bedarfs-LSA an der Fürstenwalder Straße (bei kurzer Reaktionszeit hilfreich).

• **LEIPZIGER STRASSE / B 87 (Abschnitt einseitig)**

Abschnitt Winsestraße bis Heinrich-Hildebrand-Straße: an Westseite Gehweg mit „Radfahrer frei“, befahrbar in einer Richtung und mit Schiebestrecke im Bereich Eisenbahnüberführung

**Zustand / Bewertung:** Platten, als Kompromiss und Alternative für Radfahrer zur Nutzung der stark belegten Straße, Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern nicht ganz auszuschließen,

**Maßnahmevorschlag:** bei schrittweiser Teilerneuerung der Eisenbahnüberführung durch die DB AG Verbreiterung der Lichten Breite zugunsten eines breiteren Gehweges mit „Radfahrer frei“

• **KARL-MARX-STRASSE -- Nordabschnitt** (beidseitig Gehweg „Radfahrer frei“

• **ROSA-LUXEMBURG-STRASSE -- Nordseite** Gehweg „Radfahrer frei“

• **HEILBRONNER STRASSE / FÜRSTENWALDER STRASSE – Teil der sog. „Studentenroute“**

Nordseite mit Gehweg „Radfahrer frei“, in Fürstenwalder Straße auch auf der Südseite

**Bewertung:** Angebot für Radfahrer als Alternative zur Nutzung der Straße / Kompromiss

**Maßnahmevorschlag :** Bordabsenkung Fürstenwalder Straße / Ostseite hinter Straßenbahn-Haltestelle „Kantstraße“, damit Radfahrer vor Knoten A.-Bebel-Str./ K.-Liebknecht-Str. auf Gehweg auffahren können.

• **LINDENPROMENADE / ANGERBEREICH**

separat geführter kombinierter Rad- und Gehweg befahrbar in beide Richtungen

**Zustand:** mit wassergebundener Decke, gut befahrbar, mit Querungshilfe über die Straße Am Park, Wegeverbindung durch den Park zur Großen Scharnnstraße vorhanden

**Maßnahmevorschlag:** Beschilderung der o. g. Wegeverbindung mit „Gehweg – Radfahrer Frei“ und Verbesserung der Bordabsenkung

• **MÜHLENWEG (beidseitig)**

Nord/Westseite : Radweg zwischen Fahrbahn und Gehweg, höhenmäßig abgesetzt voneinander, in einer Richtung befahrbar

**Zustand:** desolater Beton mit Einschränkungen befahrbar, Bordabsenkungen bei Einmündungen unzureichend, Straße in Asphalt mit besserer Qualität

**Maßnahmevorschlag:** Benutzungspflicht aufgeben, Beschilderung als Gehweg „Radfahrer frei“, geringer Fußgängerverkehr, ansonsten Zustandsverbesserung unter Beachtung Stadtumbau in Neuberesinchen

Süd/Ostseite zwischen Am Goltzhorn und Anliegerstraße "kleiner" Mühlenweg : gemeinsamer Geh-/Radweg, in einer Richtung befahrbar, ausreichende Breite, geringes Fußgängeraufkommen

**Zustand:** mit farblich abgesetztem Verbundpflasterstreifen, gut befahrbar, tlw. unzureichende Bordabsenkung bspw. an Ausfahrt Tankstelle

• **GÜLDENDORFER STRASSE / Abschnitt Mühlenweg bis Seestraße in Güldendorf**

Ostseite Geh-/Radweg, Bestand im Abschnitt Bahnübergang – Autobahnbrücke; Realisierung bis zur Seestraße erfolgt abschnittsweise einschließlich einer Lösung am Bahnübergang mit einer neuen Schrankenanlage. Der Lückenschluss vom Bahnübergang zum Mühlenweg soll in 2007 erfolgen.

**Zustand:** Abschnitte mit Betonpflaster bzw. Asphalt, sehr gut befahrbar

• **FÜR DEN RADVERKEHR IN GEGENRICHTUNG GEÖFFNETE EINBAHNSTRASSEN (bzw. UNECHTE EINBAHNSTRASSEN)**

Folgende Einbahnstraßen bzw. unechte Einbahnstraßen wurden für den Radverkehr bisher geöffnet nach vorheriger Einzelfallprüfung durch die Untere Straßenverkehrsbehörde (Stand Dezember 2006):

- C.-Philipp-Emanuel-Bach-Straße (Westabschnitt / Rathausbereich)

- Große Scharnnstraße (Abschnitt Marktplatzbereich bis Regierungsstraße und Bachgasse bis Logenstraße)

- Gubener Straße

- Witzlebenstraße

- Güldendorfer Straße (zwischen Carthausplatz – Birkenallee)

- Friedrich-Hegel-Straße

- Pillgramer Straße

- Langer Grund (zwischen Siedlerweg – Damaschkeweg)

- Saarower Straße

- Heimchengrund und Schalmeienweg

- Schulstraße (Südabschnitt nahe der Slubicer Straße)

- Collegienstraße sowie - östlicher Abschnitt Finkensteig.

**Bewertung:** gute Möglichkeit zur Bevorzugung des Radverkehrs, ausreichende warnende Beschilderung für den Kfz-Verkehr verhindert Gefahrenmomente (lt. Polizei in AG „Radverkehr“ am 13.09.05 bisher keine entsprechenden Unfälle), sehr gute Annahme durch Radfahrer, Gewährleistung von direkten Verkehrsbeziehungen ohne Umwege.

Bei der Öffnung von Einbahnstraßen sind die Voraussetzungen nach VwV-StVO zu beachten, wobei diese lt. Unterer Straßenverkehrsbehörde derzeit folgende sind :

Die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung kommt nur in Betracht, wenn

- nach der flächenhaften Radverkehrsplanung die Benutzung der bestimmten Straßenstrecke erforderlich ist,
- die Anordnung nicht durch die Aufhebung der Einbahnstraße, unechte Einbahnstraße oder Einrichtung eines Radweges ersetzt werden kann,
- die Breite für den Fahrverkehr in der Regel 3,50m, mindestens 3,00 m mit ausreichend Ausweichmöglichkeiten vorhanden ist; bei Linienverkehr oder stärkerem LKW-Verkehr mindestens 3,50m
- Streckenverlauf und Knotenpunkte übersichtlich sind und die Begegnungstrecke nur von geringer Länge ist,
- für den ruhenden Verkehr Vorsorge getroffen wurde,
- dort, wo es orts- und verkehrsbezogen erforderlich ist ein abgetrennter Einfahrtbereich angeboten wird.

#### 4. Planungen und Gutachten zur Radverkehrsproblematik in Frankfurt (Oder)

Dieser Fortschreibung liegt die von der Stadtverordnetenversammlung im September 1998 beschlossene Fassung der Radverkehrskonzeption der Stadt zugrunde. Die Vorschläge für ein Radroutennetz basieren auf dem Gutachten Radverkehrskonzeption Frankfurt (Oder) von 1997 vom Büro für Stadtplanung, -forschung und -erneuerung Berlin.

Das Konzept zur Förderung des Radverkehrs und zur Netzgestaltung aus dem Jahre 1991 legte die ersten Grundsätze für die Entwicklung fest.

Sowohl in den gesamtstädtischen Untersuchungen und Planungen (Flächennutzungsplan, Räumliches Strukturkonzept, Verkehrskonzeption, Lärminderungsplan, Luftreinhalte-/Aktionsplan) als auch in den stadtteilbezogenen Verkehrsplanungen (z.B. Innenstadt, Altberesinchen, Neuberresinchen, Nord; Süd) sowie in Ortsteilplanungen wurden Aussagen zur Förderung des Radverkehrs getroffen, die in die Erarbeitung des Netzvorschlages einbezogen wurden. Als Erfordernis stellt sich besonders eine verbesserte Erreichbarkeit der Innenstadt und der Stadtteile untereinander dar. Dabei ist auch besonders den Anforderungen von Schülern, Auszubildenden und Studenten zu entsprechen, ihre Schulen und Ausbildungseinrichtungen gut und sicher mit dem Fahrrad erreichen zu können.

Für einzelne Stadtgebiete liegen bereits **Studien zur Neuordnung des Verkehrs** vor, die auch zum Radverkehr Aussagen treffen. Für die **Innenstadt** wurden 1994 vom Büro Töpfer drei Szenarien zur Verkehrsberuhigung vorgelegt. Darin ist nicht vorgesehen, gesonderte Radwege anzulegen. Vielmehr sind Radfahrer als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer auf allen (verkehrsberuhigten) Straßen, aber auch in den Fußgängerzonen Scharnstraße und Oderpromenade zugelassen.

Gleiche Aussagen zum Radverkehr trifft auch die Fortschreibung zur Neuordnung des Verkehrs in **Altberesinchen** vom Büro PFE vom Dezember 1999. Auch hier soll dem Radfahrer das gleichberechtigte Fahren auf den verkehrsberuhigten Straßen ermöglicht werden. Auf den Fußgängern vorbehaltenen Flächen Leipziger Platz und Dresdener Platz ist das Radfahren ebenso zugelassen.

In der **Vertiefenden Untersuchung zur Neuordnung des Verkehrs in der Ehemaligen Altstadt von Frankfurt (Oder)** von 1999 (Büro KommunalData) wurde zur verbesserten Erreichbarkeit der Innenstadt an der Heilbronner Straße / Rosa-Luxemburg-Straße und nördlichen Abschnitt Karl-Marx-Straße die Einrichtung von Radfahrstreifen empfohlen. Aber in den übrigen Straßen des Untersuchungsgebietes sollten Radfahrer im Mischverkehr mit den Kfz auf der Fahrbahn geführt werden.

Die Rahmenplanung **Neuberresinchen** (Haas Consult, 1994) sah entlang der Hauptstraßen (Birkenallee und Mühlenweg straßenbegleitende Radwege ergänzend zum Bestand vor, die tlw. realisiert worden sind. Außerdem wurden in den Grünverbindungen (Schluchtwegpark bis Stadtteilzentrum) selbständig geführte Radwege danach angelegt. Auf den Anliegerstraßen (Tempo 30) müssen Radwege nicht extra ausgewiesen werden. Für die Entwicklung von Neuberresinchen und in den anderen Stadtumbaugebieten ist das **Stadtumbaukonzept** maßgebend. Es wird davon ausgegangen, dass die bisher vorgeschlagenen Hauptradverkehrsrouten größtenteils auch weiterhin relevant sind. Da die Entscheidung zu konkreten Lösungen der Radverkehrsführung ohnehin erst zum gegebenen Zeitpunkt bei Detailplanungen erfolgt, ist dabei auch von einer nochmaligen Abgleichung zu aktuellen Planungen und Konzepten auszugehen, um jederzeit den Stadtentwicklungszielen zu entsprechen.

Im Auftrag des Brandenburgischen Landesamtes für Verkehr und Straßenbau wurde im Dezember 1993 der Entwurf für einen **Oder-Neiße-Radweges** vorgelegt. Seitdem ist die Streckenführung seitens der Stadt auf

der Grundlage der Radverkehrskonzeption von 1998 bis dato in Abstimmung mit allen Akteuren laufend weiter präzisiert und optimiert worden. Im **Flächennutzungsplan** der Stadt ist das Ziel zur Streckenführung dargestellt.

Nachrichtlich werden folgende **Radwegebauprojekte** von der Stadt übernommen, die vom Landesbetrieb Straßenwesen / Niederlassung Frankfurt (Oder) als Baulastträger zurzeit als Vorhaben in Ausführung sind oder geplant werden (Stand Januar 2007):

- Radweg B 5, Abschnitt Booßen – Treplin / Plangenehmigung liegt vor, Realisierung für III. Quartal 2007 vorgesehen. Voraussetzung ist Durchführung Grunderwerb und Bereitstellung der Baumittel vom Bund.
- Radweg an der B 112 Nord, Abschnitt Frankfurt (Oder) – Lebus (in Funktionsüberlagerung mit Oder-Neiße-Radweg) / Planfeststellungsbeschluss ist erfolgt, Realisierung beginnend 2007 vorgesehen.

Von der Stadt Frankfurt (Oder) ist folgender Radwegbau in 2007 bzw. in den nächsten Jahren vorgesehen :

- Abschnitte Geh-/Radweg Güldendorfer Straße zwischen Mühlenweg und Seestraße - in 2007
- Oder-Neiße-Radweg, Bereich Winterhafen - Abschnitt Geh-/Radweg und Sanierung eines Abschnittes der Straße „Am Winterhafen“ - Anfang 2007
- Geh-/Radwegbau auf Hafengebäudestraße zwischen Rathenaustraße u. Goepelstraße - ab 2007ff
- Geh-/Radweg an Fürstenwalder Poststraße, Westkreuz bis Stadtwald unter Beachtung Schutz der Allee nach ökologischer Detailuntersuchung - in 2008/2009

Ziel ist auch im Jahre 2007, eine möglichst kurzfristige Radverkehrsverbindung zwischen der entstandenen neuen Brücke über die Autobahn A 12 (für Fußgänger, Radfahrer und kleinere Fahrzeuge zwischen dem Technologiepark und dem Gewerbegebiet nördlich der Autobahn) und damit bis zur Erschließungsstraße Am Großen Dreieck zu erreichen.

Mit dem weiteren Ausbau der Oderpromenade im Nordabschnitt zwischen Am Graben und Hafenstraße wurde im Jahre 2006 die durchgängige Streckenführung des Oder-Neiße-Radweges im Abschnitt der Innenstadt flussnah und abseits vom Kfz-Verkehr hergestellt. Damit wird der Radfernwanderweg erheblich an Attraktivität im Stadtgebiet von Frankfurt (Oder) und für den Tourismus in der Region gewinnen.

Mit dem geplanten Ausbau der südlichen Leipziger Straße im Abschnitt der Knoten Kopernikusstraße - Weinbergweg sind Verbesserungen für den Radverkehr vorgesehen (Geh-/Radweg bzw. Markierung von Schutzstreifen/Angebotsstreifen).

Bereits das Verkehrskonzept Helensee 1994 sah für den Radverkehr den Bau eines straßenbegleitenden Radweges entlang der Zufahrtsstraße Tankenweg/Landesstraße 381 einschließlich einer Verbesserung im Einmündungsbereich Lossower Förstereiweg (Zufahrt zur Gaststätte / Radweg nach Frankfurt (Oder) vor.

Die Stadt hat sich im Rahmen der Fortschreibung der Bedarfsliste für Außerortsradwege an Bundes- und Landesstraßen sowie für touristische Radwege beim Land in 2004/05 eingebracht und auch das Erfordernis einer Radwegeverbindung zwischen Lossow und dem Naherholungsgebiet Helensee sowie weiter bis zur B 87 dargestellt. Der Bau eines straßenbegleitenden Radweges entlang der Zufahrtsstraße Tankenweg / Landesstraße 381 ist aufgrund des hohen Naherholungsverkehrsaufkommens zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit erforderlich. Diese Verbindung stellt die direkte Verknüpfung von Oder-Neiße-Radweg zum regionalen Oder-Schlaube-Spree-Radweg unter Einbindung des Naherholungsgebietes dar. Der erste Radwegansatz ist von Lossow aus in Verbindung mit der Brücke über die neue B 112 realisiert. Mit der Funktion der B 112 im Abschnitt Brieskow-Finkenheerd bis in Höhe Güldendorf als Kraftfahrstraße im Zuge der Oder-Lausitz-Straße wird die L 381 vom Knotenpunkt in Lossow aus sowohl in Richtung Helensee als auch in Richtung Stadt an Bedeutung zunehmen. Deshalb wird hier zukünftig für den Radverkehr Handlungsbedarf gesehen, wobei die Zuständigkeit für den landesstraßenbegleitenden Radweg außerorts beim Landesbetrieb Straßenwesen / Niederlassung Frankfurt (Oder) als Baulastträger liegt. In der „Bedarfsliste für Radwege außerorts an Bundes- und Landesstraßen im Land Brandenburg“ vom Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung mit Stand vom Mai 2006 ist ein Radweg an der L 381 von Lossow zum Helensee dennoch nicht aufgenommen.

## 5. Aktualisierte Darstellung des Radroutennetzes für Frankfurt (Oder)

### 5.1 Hauptverbindungen des Radverkehrs

Hauptverbindungen des Radverkehrs sollen zwischen den wichtigen Quellen und Zielen innerhalb der Stadt angelegt werden. Durch Verbindungen zwischen den einzelnen Stadtgebieten und mit dem Stadtzentrum entsteht ein Netz wichtiger Hauptrouten. Gleichzeitig werden diese Routen so geführt, dass punktuelle Quel-

len und Ziele des Radverkehrs wie Schulen, Universitätseinrichtungen, Behörden und größere Einkaufszentren in direkter Nachbarschaft liegen.

Bedingt durch die Lage der Stadt am Fluss und die damit verbundene Nord-Süd-Ausrichtung der Innenstadt ist der zentrale Bestandteil des Frankfurter Radwegenetzes (außer dem Oder-Neiße-Radweg) die **Nord-Süd-Innenstadtachse**, die von der Lebuser bis zur Gubener Vorstadt parallel zur Oder verläuft.

Die Verbindung zwischen dem Stadtzentrum und den oberhalb des Oderhanges gelegenen Stadtteilen wird durch **sechs radial** geführte Routen gebildet, wobei die sechste Route in das benachbarte Slubice führt. **Vier ringförmig geführte Routen** stellen die Verbindung der Stadtteile untereinander her.

Dieses Hauptnetz wird durch abgasarme Routen in Freiräumen mit besonderer Erlebnisqualität (**grüne Routen**) ergänzt und verdichtet. Eine der bedeutendsten grünen Routen stellt der **Oder-Neiße-Radweg** dar, wobei er bedingt in Ausnahmen auch entlang von Straßen führt.

Andere Straßen bzw. Radverkehrsanlagen an Hauptnetzstraßen und besondere ausgewählte Verbindungswege sind als sog. **Verbindungs-/ Ergänzungswege** Bestandteile eines funktionierenden Netzes und entsprechen dem Quell- und Zielverkehr. Auch diese Verbindungen sollten fahrradfreundlich ausgewiesen bzw. ausgebaut werden.

## 5.2 Grundsätze und Ziele der Netzgestaltung

Ein stadtweites Radwegenetz ist nicht kurzfristig realisierbar. Um aber dem ohnehin bereits stattfindenden Radverkehr nach und nach bessere Entfaltungsmöglichkeiten zu offenbaren, sind folgende Grundsätze der Netzgestaltung zu berücksichtigen:

- ◆ Radverkehr ist grundsätzlich auf allen Straßen (außer der Autobahn und der Krafftstraße / hier Abschnitte der Oder-Lausitz-Straße) zulässig.
- ◆ Auf allen Straßen außerhalb des Hauptnetzes als Tempo-30-Straßen oder Verkehrsberuhigten Bereichen sind Radfahrer gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer und benötigen i. A. keine besonderen baulichen oder verkehrsorganisatorischen Elemente.
- ◆ Auf Straßen, auf denen 50 Km/h und mehr gefahren werden darf, ist der Radverkehr vorzugsweise (bei Nachweis der Erforderlichkeit /Verkehrssicherheit, Verkehrsbelastung, Verkehrsbedeutung der Straße) vom Kfz-Verkehr durch bauliche oder optische Maßnahmen zu trennen. Unter Beachtung örtlicher Gegebenheiten werden Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Radwege oder kombinierte bzw. gemeinsame Rad-/Gehwege angelegt.
- ◆ Die bevorzugte Führung des Radverkehrs sollte auf der Fahrbahn mit Radfahrstreifen bzw. Angebotsstreifen erfolgen gegenüber sog. Bürgersteig-Radwegen.
- ◆ Einbahnstraßen sind generell weitestgehend in Gegenrichtung für Radfahrer zu öffnen (nach Einzelfallprüfung gemäß den aktuellen verkehrsrechtlichen Vorschriften).
- ◆ Radwege sind so anzulegen, dass die Sicherheit der schwächsten Verkehrsteilnehmer (zuerst Fußgänger, dann Radfahrer, dann Kfz) grundsätzlich gewährleistet ist.
- ◆ Da nur in den seltensten Fällen komplette Routen sofort fahrradfreundlich ausgebaut werden können, ist auch auf Teilabschnitten bei Baumaßnahmen der geplante Endzustand zu bauen (z. B. nur teilweise Markierung von Schutzstreifen bei nicht durchgängiger ausreichender Fahrbahnbreite). Das komplette Radwegenetz wächst im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten und der verkehrspolitischen Entwicklung sukzessive zu.

Die Strecken des Radwegehauptnetzes bestehen je nach örtlichen Begebenheiten (außer im Falle einer Straßenmitbenutzung) aus unterschiedlichen Elementen. Diese Elemente sind gemäß aktueller StVO :

- ◆ **Fahrradstraßen** (bestimmte Straßen zur Bündelung des vorhandenen bzw. zu erwartenden Radverkehrs, in denen ausnahmsweise Kraftfahrzeugverkehr/Anlieger erlaubt ist (durch Zusatzschild) - besondere Kennzeichnung sowie verkehrsregelnde und bauliche Maßnahmen notwendig)
- ◆ **Radfahrstreifen** (Radwege auf der Fahrbahn; vom übrigen Verkehr durch einen durchgehenden Breitstrich getrennt; möglichst 1,85 m breit/ mindestens 1,50 m einschließlich Markierung)
- ◆ **Schutzstreifen** /"Angebotsstreifen" (Mischverkehr auf der Fahrbahn; Seitenbereiche der Fahrbahn werden durch unterbrochenen Schmalstrich zur bevorzugten Fahrradnutzung zur Verfügung gestellt, möglichst 1,60 m breit/ mindestens 1,25 m und mit verbleibender Fahrbahnbreite für den Kfz-Verkehr von mindestens 4,50 m/ höchstens 5,50 m)
- ◆ **Öffnung von Fußgängerzonen** (mit Pflicht zur Rücksichtnahme der Radfahrer auf die Fußgänger - Schritt fahren!)

- ◆ **Öffnung von Einbahnstraßen und Sackgassen**
- ◆ **Radverkehr auf Busspuren**
- ◆ **separate Radwege**
- ◆ **Mischwege Radfahrer/Fußgänger** (Getrennter Fuß- und Radweg, Gemeinsamer oder kombinierter Fuß- und Radweg, **Gehweg für Radfahrer frei**, sog. "Andere Radwege" (baulich angelegt und erkennbar aber keine Benutzungspflicht/ eröffnet die Wahlmöglichkeit z.B. in Knotenpunkten)
- ◆ Radfahrer dürfen ferner gegebenenfalls **rechte Seitenstreifen** benutzen, wenn keine Radwege vorhanden sind, eine Benutzungspflicht besteht aber nicht.

**Dabei sind Lösungen, die den Radverkehr mit dem fließenden Kfz-Verkehr koppeln, denen einer Kopplung der Radfahrbereiche mit den Fußwegen vorzuziehen.** Radfahrer müssen im Sehbereich der Kraftfahrer bleiben.

Bei separat geführten Radwegen sind die Bereiche, an denen die Radwege wieder auf die Straßen stoßen, besonders sicher zu gestalten. Separate Radwege sind bevorzugt im unbebauten Bereich anzulegen, wo auf den Straßen höhere Geschwindigkeiten (>50 Km/h) gefahren werden.

Mischwege Rad/Fußgänger sind innerorts nur bei geringen Belegungen durch Rad- und Fußgänger im Bereich von Hauptverkehrsstraßen zu empfehlen. Anstelle gemeinsamer Geh- und Radwege mit Benutzungspflicht **für alle Radfahrer sind oftmals baulich gleich gestaltete Gehwege mit dem Zusatzschild "Radfahrer frei" besser geeignet**, da sie dem Radfahrer die Wahlmöglichkeit zur Benutzung des Gehweges oder der Fahrbahn lassen. Die Breite von kombinierten Geh- und Radwegen soll innerorts mindestens 2,50 m betragen.

Zusätzlich zu den **vorgeschlagenen Radweg-Gestaltungsempfehlungen** werden für alle Routenabschnitte folgende kleinere bauliche Verbesserungen vorgeschlagen:

- Bordsteinabsenkungen an Kreuzungen und Furtmarkierung,
- bei Kreuzung von Zufahrten durchgehend gestaltete Radwege / als Überfahrten,
- Einmündungen von separat geführten Radwegen in die Fahrbahn und Linksabbiegefurten sind in einem spitzen Winkel mit deutlicher Abmarkierung und Beschilderung auf der Fahrbahn zu gestalten (kein Bremszwang für den Radfahrer),
- Wartung und Pflege der Radverkehrsanlagen (Reinigung von Glasscherben, Streusand und Laub, Beseitigung von Bewuchs),
- detaillierte Beschilderung mit Verkehrszeichen und Routenhinweisen. Eine solche Ausschilderung kann sehr kurzfristig erfolgen, da Radverkehr ohnehin überall zulässig ist. Wenn es übergangsweise noch größere Abschnitte gibt, auf denen der Radfahrer die Fahrbahn im Mischverkehr mitnutzt, dient doch die Ausschilderung einer langfristigen Gewöhnung der Radfahrer an die Routen und der anderen Verkehrsteilnehmer an die Radfahrer auf diesen Abschnitten (Erhöhung der Akzeptanz).

Auf Straßen mit starkem Gefälle sind Schutzstreifen (Angebotsstreifen) oder Radfahrstreifen vordringlich bergauf anzulegen. Bergab kann bei nicht ausreichendem Querschnitt die Fahrbahn mitgenutzt werden, da Radfahrer, die mit höherem Kraftaufwand bergauf fahren, abgelenkter und mehr gefährdet sind als abwärts "rollende" Radler.

Es wird versucht, die für die Radfahrer und die anderen Verkehrsteilnehmer jeweils sicherste und bequemste Ausbauart in die vorhandenen Gegebenheiten einzuordnen. Bei stark befahrenen Hauptnetzstraßen werden in Abhängigkeit vom Straßenquerschnitt vor allem Schutzstreifen ("Angebotsstreifen") vorgeschlagen. Wenn die Straßenbreite es zulässt oder durch Umbaumaßnahmen der vorhandene Straßenraum verbreitert wird, sollten **eher Radfahrstreifen als** die oft vorgeschlagenen **Schutzstreifen** Verwendung finden, wobei letztlich die Finanzierbarkeit entscheidend sein wird und Grundstückseingriffe in der Regel von den Eigentümern abgelehnt werden. (Einzelfallprüfung unter Beachtung der Bedingungen gemäß aktueller verkehrsrechtlicher Vorschriften)

Eine Mitnutzung der Fahrbahn ohne bauliche Gestaltung separater Radverkehrsanlagen bei weniger befahrenen Straßen bedeutet keine Unterbrechung der Fahrradrouten. Hier ist eine deutliche Routenkennzeichnung und -beschilderung notwendig. Bei Radverkehrsquerungen sind zur Erhöhung der Verkehrssicherheit entsprechende Hinweisschilder für Autofahrer zu berücksichtigen.

## **Radverkehr und Naturschutz**

Radwege sind so anzulegen, dass vorhandene Bäume geschützt werden. Bei Baumaßnahmen ist der Schutz der Baumscheibe zu wahren und ein Mindestabstand gemäß den Richtlinien zwischen Stammmitte

und dem Rand eines Radweges sollte eingehalten werden (ERA 95, bzw. aktuelle Richtlinien). Bei der Befestigung des Radweges im Landschaftsraum und in Grünbereichen ist zwischen wassergebundener und bituminöser Deckschicht auch unter Beachtung der Instandhaltungsaufwendungen abzuwägen.

Vorhandene Alleen sind laut Brandenburgischem Naturschutzgesetz § 31 zu schützen - es besteht das Verbot der Beseitigung, der Zerstörung, der Beschädigung bzw. erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigung von Alleen. Im Falle einer beabsichtigten Neuanlage von Radwegen entlang vorhandener Alleen hat dies so zu erfolgen, dass die Bäume nicht beeinträchtigt werden. Als Entscheidungsgrundlage ist dann eine ökologische Detail- / Verträglichkeitsuntersuchung unter der Maßgabe des Alleenschutzes mit Bewertung des Baumbestandes erforderlich.

Müssen aus Platzgründen befestigte Radwege innerhalb der erforderlichen Baumscheiben verlaufen, kommen in Abhängigkeit von der Baumart und der Größe der vom Radweg beanspruchten Baumscheibenfläche u. a. folgende Möglichkeiten in Betracht, um den Wasser- und Belüftungsanspruch der Baumwurzeln zumindest gegenüber einer vollständigen Versiegelung besser Rechnung zu tragen:

- Verwendung überfahrbarer und auf Einzelfundamenten aufgelagerter Baumbrücken, z.B. aus gelochten Betonfertigteilen oder Stahlgitterrosten,
- Wechsel des Radwegbelages und Ausführung als Kleinpflasterdecke (bei innerörtlichen Straßen in der Regel nur bei besonders schützenswerten Solitärbäumen zu empfehlen).

### Anforderungskatalog an Radverkehrsanlagen

Die in der Radverkehrskonzeption genannten Vorschläge basieren auf den rechtlichen Möglichkeiten der zurzeit gültigen StVO. Das bedeutet, **dass die am 01.09.1997 in Kraft getretene 24. Verordnung zur Änderung der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften (sog. Fahrradnovelle), soweit in diesem Rahmen möglich, beachtet ist, wonach das Radfahren in den Städten gefördert und die Sicherheit für Fahrradfahrer verbessert werden soll.** Diese Änderungen ergänzen damit die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 95).

Im Allgemeinen wird damit eine teilweise erhöhte Wahlmöglichkeit für Radfahrer eröffnet. Die Radwegebenutzungspflicht wird auf solche Radwege beschränkt, die entsprechend beschildert sind. Da die Radverkehrsführung ohnehin bei der Umsetzung konkreter Maßnahmen gemäß den verkehrsrechtlichen und -technischen Vorschriften gesondert zu prüfen und zu entscheiden ist, sind die im Punkt 5 tabellarisch dargestellten Elemente als zugrunde gelegte Vorschläge zu betrachten. Bei den detaillierten Anforderungen ist von den in der aktuellen StVO gesetzten Prämissen auszugehen. Als grundsätzliche Anforderungen werden aber dabei gesehen:

**Radfahrstreifen** einschließlich Markierung möglichst 1,85 m breit, mindestens 1,50 m, sind laut ERA 95 in Abhängigkeit von der Kfz-Verkehrsbelegung der Straße ab einer verbleibenden Fahrbahnbreite von je 2,75 m möglich.

**Schutzstreifen** (Angebotsstreifen) sind auf allen Hauptverkehrsstraßen zu prüfen, wo die Fahrbahnbreite nicht für die Abmarkierung von Radfahrstreifen ausreicht. Gemäß StVO sind Schutzstreifen möglichst 1,60 m/ mindestens 1,25 m breit bei einer restlichen Fahrbahnbreite von mindestens 4,50 m/ höchstens 5,50 m machbar, wobei der ruhende Verkehr auf der Fahrbahn ausgeschlossen sein muss.

**Bordsteinradwege** sind bei stärkerer Schwerlastverkehrsbelegung und nur bei ausreichendem Platz im Fahrbahnseitenraum (Abstand zu Bäumen!) vorzusehen.

**Kombinierte / gemeinsame Rad-/Gehwege** sind nur bei geringer Fußgängerfrequentierung (innerorts mind. 2,50 m und außerorts mind. 2,00 m breit) oder sehr breiten Wegen (>3,00 m) vorzusehen.

**Gemäß Beschluss der Stadtverordnetenversammlung (Beschluss-Nr.: 98/44/1287) ist immer vorrangig die Lösungsmöglichkeit Gehweg für Radfahrer frei zu prüfen, damit besteht für den Radfahrer die Nutzungsmöglichkeit (Schrittgeschwindigkeit) aber nicht die Benutzungspflicht.**

Als **Beläge** für innerstädtische Radwege sind grundsätzlich Asphalt oder eben verlegtes Verbundpflaster zu verwenden. Roteinfärbung ist gemäß StVO bei kombinierten Rad-/Gehwegen oder Abmarkierungen auf der Fahrbahn möglich.

An **Knotenpunkten** sind separate Radwege ca. 20 m vor dem Knoten direkt neben (oder als abmarkierter Streifen mit vorheriger Sperrfläche auf) der Fahrbahn zu führen.

**Radwege im freien Landschaftsraum** sind grundsätzlich vorzugsweise in Asphalt und in Ausnahmefällen in wassergebundener Deckschicht auszuführen, wobei Letztere aber regelmäßig von Verunreinigungen und Bewuchs befreit werden müssen. Die weniger instandhaltungsaufwendige Alternative ist Asphalt.

Wo es an **Platz für geeignete Radverkehrsanlagen** fehlt, sollte nach Möglichkeit Tempo 30 geprüft werden. Bei Hauptnetzstraßen sind mittel- bis längerfristig größtenteils nur Lösungen im Zusammenhang mit einer grundsätzlichen neuen Straßenraumgestaltung möglich.

### 5.3 Netzaufbau

Im folgenden Kapitel werden die einzelnen Routen näher erläutert, die im Plan 3 „Radroutennetz inneres Stadtgebiet“ und Plan 4 „Radroutennetz äußeres Stadtgebiet“ vorgeschlagen werden.

Die Gliederung in Teilabschnitte erfolgte zur besseren Verdeutlichung der unterschiedlichen Ausgestaltung in Abhängigkeit von den jeweiligen Möglichkeiten vor Ort. Die in den Tabellen und Plänen genannte Abschnittsnummerierung ist als Arbeitshilfe, nicht als touristisch zu verwendende Bezeichnung zu verstehen.

Über jeden Abschnitt werden langfristig anzustrebende Ausbauvorschläge gemacht. Wie bereits darauf verwiesen, ist die konkrete Umsetzung ohnehin gesondert zu prüfen und zur Entscheidung zu führen. Sollten sich einige dieser Vorschläge nicht in der genannten Form umsetzen lassen, ist trotzdem nicht die gesamte Route in Frage zu stellen.

Auch Übergangslösungen wird es geben müssen. Für einige der genannten Abschnitte werden Detailuntersuchungen im Zuge vertiefender Planungen vorgeschlagen, weil oftmals eine zufriedenstellende Lösung für den Radverkehr nur unter Betrachtung des gesamten Straßenraumes und zu Lasten von Flächen für den motorisierten Individualverkehr erreichbar ist (d. h. als Bestandteil Straßensanierung).

Es werden Angaben über den für die Umsetzung der Vorschläge zu betreibenden Aufwand gemacht. Die Spalte "Bauarbeiten notwendig" wurde untergliedert in a) und b).

- a): bauliche Ergänzung von Radverkehrsanlagen wird empfohlen (ohne Umgestaltung des Straßenraumes)
- b): völlige Umgestaltung des Straßenraumes oder des betreffenden Wegabschnittes ist notwendig

Notwendige Bauarbeiten sind natürlich auch verbunden mit einer neuen Verkehrsbeschilderung und Abmarkierung. Die Spalte "nur Abmarkierung notwendig" beinhaltet auch eine Änderung der Verkehrsbeschilderung. Bei manchen der vorgeschlagenen Maßnahmen ist oftmals lediglich eine Änderung der Beschilderung notwendig.

Die generelle Beschilderung zur Ausweisung als Fahrradrouten, d. h. **die Wegweisung / Aufbau eines Leit-systems, ist für alle Routen erforderlich und hier nicht bei jeder Route dargestellt** (siehe unter Kapitel 8.3). Der Anfang ist in der Praxis mit der Ausweisung des Oder-Neiße-Radweges einschließlich mit einem entsprechenden Logo gemacht.

#### 5.3.0 Nord-Süd-Route (Innenstadtachse), Lebuser Vorstadt - Zentrum - Gubener Vorstadt

- zentrale Achse der Stadt, alle Radialen führen darauf zu;
- Belebung der Großen Scharnstraße auch durch Radfahrer kommt den Einzelhandelsgeschäften zugute;
- Konzentration einer Vielzahl von Quell- und Zielpunkten;
- vorbeiführend an: Universität, Rathaus, Stadtbrücke, Oderturm, Einkaufsbereich Innenstadt, Konzerthalle, Musikschule, Marienkirche und weitere 2 Kirchen, Grünbereiche Am Anger und Am Park;
- benachbart: Universitätskomplex am Europaplatz und Studentenwohnheim, Gymnasium in Gubener Straße, Stadion, Hauptpost, Haus der Künste, Studentenwerk;
- eben, ohne Höhenunterschiede, weitgehend unabhängig vom Straßenhauptnetz.

\* a): bauliche Ergänzung von Radverkehrsanlagen wird empfohlen; b): völlige Umgestaltung des Straßenraumes oder des betreffenden Wegabschnittes ist notwendig

Ab-schnitt	entlang von...bis...	Ausbauart / Besonderheiten	Bauarbeiten notwendig*	nur Abmarkierung notwendig	nur neue Beschilderung
0.1	von Klingestraße Führung über Grundstück „Gerstenberger Höfe“ / Passage in Verlängerung der Schulstr.	Mischverkehrsfläche verkehrsberuhigt oder ggf. Passage als Fußweg / Radfahrer frei in Abhängigkeit künftiger Grundstücksnutzung	b)		

0.2	Schulstraße von Ziegelstraße bis Badergasse	teilweise Tempo 30, Mitnutzung der Fahrbahn			
0.3	Schulstraße von Badergasse bis Rosa-Luxemburg-Straße	Geöffnete Einbahnstraße für Radfahrer entgegen der Fahrtrichtung Mitnutzung der Fahrbahn			
0.4	Querung der Rosa-Luxemburg-Straße	Radwegmarkierung neben dem Fußgängerüberweg		X	
0.5	Fußweg zwischen Rosa-Luxemburg-Straße und Kleiner Oderstraße	vorerst Nutzung Bestand mit Rampe sowie kurzfristig Bordsteinabsenkungen und Beschilderung mit Gehweg „Radfahrer frei“, Umbau des Fußweges zum kombinierten Rad-/Gehweg unter Maßgabe der Sanierungsziele „Ehemalige Altstadt“, Fußgänger-/Radfahrerüberweg über Kleine Oderstraße mit verbesserten Bordabsenkungen oder Aufpflasterung der Straße	a) b)		X
0.6	Große Scharnstraße von Kleiner Oderstraße bis Schmalzgasse	Bestand Fußgängerzone, Radfahren erlaubt, Bordabsenkung am Ende der Fußgängerzone zum Marktplatz verbessern – derzeit ungenügend.	X		
0.7	Große Scharnstraße von Schmalzgasse bis Logenstraße	Tempo 30, Mitnutzung der Fahrbahn, geöffnete Einbahnstraße für Radfahrer in Gegenrichtung im Abschnitt bis Regierungsstraße			
0.8	Große Scharnstraße von Logenstraße bis Bachgasse	Tempo 30, Mitnutzung der Fahrbahn, geöffnete Einbahnstraße für Radfahrer in Gegenrichtung			
0.9	Große Scharnstraße von Bachgasse bis Paul-Feldner-Straße	Mitnutzung der Fahrbahn, Neugestaltung des gesamten Straßenraumes ist erfolgt			
0.10	von Paul-Feldner-Str. bis Straße Am Park	Führung auf Weg durch den Park nördlich der Gertraudenkirche, als Geh-/Radweg beschildern, Querungshilfe über Straße Am Park vorhanden			X
0.11	Anger von Straße Am Park bis Carthausplatz	Führung auf Westseite des Angers / Lindenpromenade, ausgewiesener Geh-/Radweg, Belagsverbesserung (Asphalt) im Einmündungsbereich W.-Korsing-Str./Lindenstr./ Carthausplatz, verkehrssichere Routenverknüpfung + Furtmarkierung W.-Korsing-Str.	b)	X	X
0.10a 0.11a	<p><i>Zwischen Großer Scharnstr. u. Carthausplatz ist außerdem für sportlich-sichere Radfahrer die Nutzung der Paul-Feldner-Str. und Walter-Korsing-Str. gegeben (ztw. starke Kfz-Belegung und für Schutzstreifen ungenügende Fahrbahnbreite) Bei der Planung Anfang 2007 in Vorbereitung der Sanierung der Walter-Korsing-Str. wurde der bisherige Vorschlag ein- oder beidseitig Schutzstreifen neben b) Parkbuchten geprüft. Entscheidung aus bautechnischen und finanziellen Gründen zu 6,50 m breiter Fahrbahn zugunsten Parkstreifen und breiten Gehweg mit „Radfahrer frei“ an Ostseite als Kompromiss.</i></p> <p><i>Walter Korsing-Str. hat Bedeutung als Alternative für Oder-Neiße-Radweg über Kellenspring - Leopoldufer bei Veranstaltungen/Schließzeiten auf Ziegenwerder</i></p>				
0.12	Carthausplatz	Einrichtungsverkehr mit längerfristig Schutzstreifen bei Fortführung der Umgestaltung von nördlicher und östlicher Fahrbahn des Platzes für eine sichere Radverkehrsführung	b)		

### 5.3.1 Route 1 (Radiale), Lebuser Vorstadt - Kliestow - Booßen

- Verbindung der nördlichen Stadtgebiete mit dem Stadtzentrum, Einbindung der Ortsteile Booßen und Kliestow in das Radwegenetz, direkte Fortsetzung des übergeordneten bundesstraßenbegleitenden Radweges entlang der B 5 von Treplin, Verbindung zum Landkreis Märkisch Oderland;
- vorbeiführend an: Ortskern Booßen und Kliestow, Grundschule in Booßen, Spitzkrug-Multi-Center, Hansaviertel, Stadthaus, Gewerbegebiete;
- benachbart: Sportschule Frankfurt (Oder) mit Wohnheim / Internat, Sportzentrum / Olympiastützpunkt, Oderland- und Brandenburghalle, Schulstandort Richtstraße;

- führt ausschließlich parallel zur Bundesstraße B 5 und ab Einmündung Goepelstraße parallel zu dieser mit Weiterführung in der Hafestraße zur Oderpromenade (Oder-Neiße-Radweg); gleichmäßiger, mittlerer Anstieg zwischen Berliner Straße und Berliner Chaussee bzw. in der Goepelstraße, auf der Hochfläche eben, direkte Verbindung ohne Umwege.

\*a): bauliche Ergänzung von Radverkehrsanlagen wird empfohlen; b): völlige Umgestaltung des Straßenraumes oder des betreffenden Wegabschnittes ist notwendig

Ab-schnitt	entlang von...bis...	Ausbauart / Besonderheiten	Bauarbeiten notwendig*	nur Abmarkierung notwendig	nur neue Beschilderung
1.1	Hafenstraße von Oderpromenade bis Berliner Straße	Mischverkehr auf Fahrbahn, beiderseits Schutzstreifen im Falle Schwerlastverkehr in Abhängigkeit von Bereichsentwicklungsplanung (Hafen)	ggf. b)		
1.2	Goepelstraße von Berliner Straße bis Kieler Straße	straßenbegleitender Geh-/Radweg (Nordseite) und Abschnitt Schutzstreifen ab Alte Gasse an Südseite Goepelstr. vor LSA- Knoten Berliner Str.			
1.3	Umgehung Knoten Kieler Straße / Berliner Chaussee / Lebuser Chaussee	Geh-/ Radweg an der Nordseite mit fahrradgerechter Einbindung in die beiden LSA-Anlagen, in beide Richtungen befahrbar			
1.4	Berliner Chaussee von Kieler Straße bis Lebuser Straße in Kliestow	kombinierter Rad-/Gehweg nördlich der Fahrbahn, in beiden Richtungen befahrbar, mit Querungshilfe in Bereich SMC / Frankfurter Weg			
1.6	Berliner Chaussee von Lebuser Straße bis Gronenfelder Weg /Kreisel	Geh-/Radweg in Bau / Baulasträger Landesbetrieb Straßenwesen (LS), in zwei Richtungen befahrbar			
1.7	Kreisel Berliner Straße in Booßen/ Gronenfelder Weg	Mitnutzung der Fahrbahn			
1.8	Berliner Chaussee von Gronenfelder Weg bis Eisenbahnbrücke in Booßen	Mitnutzung der Fahrbahn, Benutzbarkeit des Fußweges für unsichere Radfahrer ermöglichen / Schild Gehweg mit „Radfahrer frei“, Prüfung Verlängerung Schutzstreifen auf der B 5 von Booßen bis Kreisel Gronenfelder Weg in Abhängigkeit von vorhandener Straßenbreite und unter Maßgabe Schutz der Allee gemäß § 31 BbgNatSchG		X	X
1.9	Berliner Straße in Booßen ( Ortsdurchfahrt B 5)	beiderseits Schutzstreifen /Angebotsstreifen vorhanden,			
1.10	B 5, Booßen bis Treplin	separater Ge-/Radweg südlich der Straße in zwei Richtungen befahrbar, Baulasträger LS	a)		

### 5.3.2 Route 2 (Radiale), Klingetalroute

- Verbindung der nordwestlichen Stadtgebiete mit der Innenstadt unter Einbindung des Klingtales, Anbindung an Oderpromenade / Oder-Neiße-Radweg;
- vorbeiführend an: Gewerbegebiet Seefichten, Wohngebiet Heinrich-Heine-Str., Gewerbegebiet G.-Richter-Straße, Klingetalsiedlung, Gut Gronenfelde, Botanischer Garten, Hansaviertel, Klingetal/Poetensteig, Pumpenhäuschen an der Klingestraße;
- benachbart: Schulen Bergstraße und vorerst noch Beckmannstraße, Turnhallen, Sportplatz, ehemaliger Eisenbahn-Haltepunkt Klingetal, Theater des Lachens;
- führt weitgehend durch wenig bebaute Gebiete, kann aber über Querverbindungen den Radverkehr aus mehreren Stadtgebieten aufnehmen (Nuhnenvorstadt - Rathenaustraße, Kliestow - Klingetalsiedlung, Hansaviertel, Obere Stadt - Lienaustraße);
- durch das gesamte Klingetal (Berliner Straße bis Birnbaumsmühle) gleichmäßig sanft ansteigend;
- beste Möglichkeit, den Frankfurter Höhenunterschied bequem zu überwinden.

\*a): bauliche Ergänzung von Radverkehrsanlagen wird empfohlen; b): völlige Umgestaltung des Straßenraumes oder des betreffenden Wegabschnittes ist notwendig

Ab-schnitt	entlang von...bis...	Ausbauart / Besonderheiten	Bauarbeiten notwendig*	nur Abmarkierung notwendig	nur neue Beschilderung
2.1	Klingestraße	Tempo 30, Mitnutzung der Fahrbahn (längerfristig Straßenausbau)	b)		

2.2	Berliner Straße von Klingestraße bis Poetensteig	Tempo 30 / Mitnutzung der Fahrbahn; Abbiegen auf Poetensteig zum Geh-/Radweg im Klingetal			
2.3	Poetensteig von Berliner Straße bis Beckmannstraße	separat geführter kombinierter Geh- und Radweg (Asphalt) vorhanden, Verlagerung des Radwegschildes an die Berliner Straße heran, Abzweig Magistratssteig als Geh-/Radweg beschildert - Verbindung zur Bergstraße gegeben			X
2.4	Bergstraße von Beckmannstraße bis Klinge-Fußweg	Tempo 30, Mitnutzung der Fahrbahn			
2.5	steiler Fußweg zwischen Bergstraße und Klingeweg (an Kießlingbauten)	Ausbau des schadhaften Weges, kombinierter Geh-/Radweg,	a)		
2.6	Klingeweg zwischen Kießlingbauten und Kieler Straße	separat geführter kombinierter Geh- und Radweg (Beton), <u>Verbesserung Beleuchtung</u> , mittelfristig Belagsverbesserung in Asphalt zur Aufwertung des Klingeweges	a)		X
2.7	Unterführung Kieler Straße mit Verbindung zur Lienaustraße	Reinigung und Kontrolle (Scherben), bessere Beleuchtung, Gehwegabschnitt im Bereich Turnhalle / Ostseite Kieler Str. mit Zusatzschild „Radfahrer frei“	X		X
2.8	Am Klingetal von Kieler Straße bis Rathenaustraße / Kreisel	Geh-/Radweg an Nordseite und Radweg an Südseite, befahrbar in eine Richtung, im Kreisel Mitbenutzung der Fahrbahn			
2.9	Klingetal von Rathenaustraße bis Birnbaumsmühle	beiderseits Schutzstreifen/Angebotsstreifen nach Straßenausbau, oder Nordseite Gehweg mit „Radfahrer frei“	b)		
2.9a (grün)	Klingegärtenweg zwischen Rathenaustraße und Birnbaumsmühle	separat geführter kombinierter Geh- und Radweg möglichst nah am Klingefließ unter Beachtung der Entwicklungsziele gemäß Landschaftsplan, Neubau eines Wegabschnittes unterhalb des ehemaligen Haltepunktes Klingetal	a)		
2.10	Birnbaumsmühle von Klingetal bis Eisenbahnbrücken	vorerst Mitnutzung der Fahrbahn Bau eines straßenbegleitenden Geh-/Radweges,	a)		
2.11	Birnbaumsmühle unter den Eisenbahnbrücken	Vorerst Mitnutzung der Fahrbahn, <u>bessere Beleuchtung</u> , bei Maßnahmen im Bereich der Eisenbahnüberführung Lösung für Radverkehr nach Detailuntersuchung berücksichtigen	X a)		X
2.12	Birnbaumsmühle von Eisenbahnbrücken bis An den Seefichten bzw. geplante Verbindungsstraße gegenüber Einmündung Georg-Richter-Straße	Vorrangige Prüfung beiderseits Schutzstreifen, Ostseite: im Falle kombinierter Rad-/Gehweg Verträglichkeitsuntersuchung unter Maßgabe Alleenschutz Westseite: Radfahrstreifen oder Schutzstreifen	a)	X X	
2.13	An den Seefichten bzw. geplante Verbindungsstraße zur Schubertstraße	Mitnutzung der Fahrbahn bzw. Bau kombinierter Rad-/Gehweg mit neuer Verbindungsstraße gemäß Bebauungsplan „An der Birnbaumsmühle“	a)		
2.14	Schubertstraße bis Knappenweg	vorerst Mitnutzung der Fahrbahn, bei Straßenausbau mit Geh-/Radweg gemäß Bebauungsplan „Gewerbegebiet Seefichten“	a)		
2.15	Knappenweg mit einer Verbindung bis Fürstenwalder Poststraße	bei der Herstellung einer Straßenverbindung zur Anbindung des KV-Terminals an die B 112n gleichzeitiger Bau eines straßenbegleitenden Geh-/ Radweges mit evtl. Verbindung zur Anliegerstraße Lillihof im entsprechenden Abschnitt	a)		

**5.3.3 Route 3 (Radiale) „Studentenroute“, Zentrum – Westkreuz - Lillihof**

- Verbindung der westlichen Stadtgebiete mit der Innenstadt / Uferstraße Anschluss an Oder-Neiße-Radweg;
- vorbeiführend an: Gewerbegebiet Lillihof, Bereich Meurerstraße, Messezentrum, Nuhnenvorstadt, Universitätsstandort Gelbe Kaserne, Grundschule und Studentenwohnheime August-Bebel-Straße, Obere Stadt, Kleistpark, Kleist-Forum, Lennépark, Lennépassage / Oderturm, Universität mit Hauptgebäude / Gebäudekomplex Audimax und am Europaplatz sowie Studentenwohnheim; Einkaufskomplex an Heilbronner Str.;
- benachbart: Gauß-Gymnasium mit Sportanlage, Schwimmhalle Rathenastr., Einkaufseinrichtungen an August-Bebel-Straße / Markendorfer Straße;
- Anschluss an (grüne) „Stadtwaldroute“ im westlichen Stadtgebiet;
- führt entlang der vom Kfz-Verkehr stark belasteten August-Bebel-Straße, mit Gehwegen „Radfahrer frei“ / auch an Fürstenwalder Straße bis Logenstraße eingerichtet / Studentenradverkehr;
- gleichmäßiger aber langer Anstieg vom Tiefpunkt Stadtzentrum bis in Höhe Rathenastr. und leichter kurzer Anstieg/Gefälle zwischen Westkreuz und Meurerstraße.

\* a): bauliche Ergänzung von Radverkehrsanlagen wird empfohlen; b): völlige Umgestaltung des Straßenraumes oder des betreffenden Wegabschnittes ist notwendig

Ab-schnitt	entlang von...bis...	Ausbauart / Besonderheiten	Bauarbeiten notwendig*	nur Abmarkierung notwendig	nur neue Beschilderung
3.1	Logenstraße von Uferstraße bis Heilbronner Straße	Tempo 30 prüfen, Mitnutzung der Fahrbahn, Nordseite in Höhe Oderturm Gehweg für „Radfahrer frei“, direktes Linksabbiegen zur Nord-Süd-Achse aus der westl. Logenstr. über die südliche Große Scharrnstraße, Verbesserung im Zuge einer Campusplanung vornehmen.			
3.2	Heilbronner Straße von Logenstraße bis Ernst-Thälmann-Straße	tlw. Tempo 30, Mitnutzung der Fahrbahn Nordseite Gehweg „Radfahrer frei“			
3.3	Ernst-Thälmann-Straße von Heilbronner Str. bis Fürstenwalder Straße	Mitnutzung der Fahrbahn, Ostseite Gehweg „Radfahrer frei“ mit markierter Furt über die Rudolf-Breitscheid-Straße			
3.4	Fürstenwalder Straße bis August-Bebel-Straße	Mitnutzung der Fahrbahn und beidseitig Gehweg „Radfahrer frei“, <u>Bordabsenkung</u> an Nordseite nahe Einmündung K.-Liebknecht-Str. vorgeschlagen als Auffahrtsmöglichkeit auf den Gehweg vor dem Knoten	X		
3.5	August-Bebel-Straße von Karl-Liebknecht-Str. bis Rathenaustraße	Mitnutzung der Fahrbahn und beidseitig Gehweg „Radfahrer frei“, roter Pflasterstreifen abgesetzt im Gehwegbereich			
3.6	August-Bebel-Straße von Rathenaustr. bis Westkreuz	Mitnutzung der Fahrbahn und beidseitig Gehweg „Radfahrer frei“, Sanierung des z. T. nutzbaren ehem. Radweges bzw. von Gehwegabschnitten	a)		
3.7	Knoten Westkreuz	Fahrradgerecht ausgebaut mit z.T. Bedarfs-LSA für Radfahrer und Fußgänger			
3.8	Fürstenwalder Poststraße vom Westkreuz bis Meurerstraße	Mitnutzung der Fahrbahn und vorerst bis Heinrich-Heine-Str. Gehweg „Radfahrer frei“ an der Nordseite, kurzfristig : Prüfung der Markierung von Schutzstreifen auf der Fahrbahn, mittelfristig : als Entscheidungsgrundlage für durchgehenden kombinierten Geh-/Radweg Nordseite ausgehend vom Bestand nahe Westkreuz ist ökologische Detail-/Verträglichkeitsuntersuchung unter Maßgabe Alleenschutz erforderlich	a)	X	
3.9	Fürstenwalder Poststraße von Meurerstraße bis Booßener Str. / Bereich Lillihof	Bau kombinierter Geh-/Radweg Nordseite nach Verträglichkeitsuntersuchung s. zuvor, im Abschnitt der Kreuzungen mit der Ortsumgehung B 112n und Booßener Str. in Asphalt bereits realisiert sowie mit Einbindung in LSA-Regelung, in Höhe alte Eisenbahnbrücke Lösung mit geplanter Straßenanbindung für KV-Terminal	a)  b)		

### 5.3.4 Route 4 (Radiale), Zentrum - Römerhügel

- Verbindung der südwestlichen Stadtgebiete mit der Innenstadt;
- vorbeiführend an: Wohngebiet Römerhügel, Wohngebiet Damaschkeweg, Sportplätze, Altberesinchen mit Leipziger und Dresdener Platz, Bahnhofsvorplatz, Bahnhof;
- benachbart: Friedensturm, Oberstufenzentrum Beeskower / Potsdamer Str., Waldorfschule, Oberschule Leipziger Platz, Gesamtschule Große Müllroser Straße, Kleingartenanlagen;
- auf der Hochfläche relativ eben, Bahnhofstraße als Aufstieg zum Bahnhof mit langer Steigung;
- Abschnitt Alternativführung - ab Bahnhofsvorplatz über Ferdinandstraße (Einbahnstraße, starke Steigung) / Abschnitte Gubener Straße und Lindenstraße bis Knoten Heilbronner Straße / Logenstraße;
- in Großer Müllroser Straße außerdem sichere Verbindung zum Zentrum über Carthausplatz (Route 5 usw.)

\*a): bauliche Ergänzung von Radverkehrsanlagen wird empfohlen; b): völlige Umgestaltung des Straßenraumes oder des betreffenden Wegabschnittes ist notwendig

Ab-schnitt	entlang von...bis...	Ausbauart / Besonderheiten	Bauarbeiten notwendig*	nur Abmarkierung notwendig	nur neue Beschilderung
4.1	Bahnhofstraße von Heilbronner Str. bis Bahnhof	Mitnutzung der Fahrbahn, bergauf (Westseite) : Schutzstreifen		X	
4.1a Alternative	vom Bahnhofsvorplatz über Ferdinandstr. und Abschnitte der Gubener Str. und Lindenstr. bis Heilbronner/ Logenstraße	Mitnutzung der Fahrbahn, Ferdinandstraße – abschnittsweise Öffnung der Einbahnstraße für Radfahrer prüfen, obwohl starkes Gefälle, als gewisse Alternative bergab Ausbau der südlich gelegenen Wegeverbindung zur Gubener Str./ ebenfalls sehr starkes Gefälle aber abseits vom Kfz-Verkehr, deutliche Verbesserung der Beleuchtung	b)		X
4.2	Tunnel Dresdener Straße	Tempo 30 prüfen, Mitnutzung der Fahrbahn, bei Erneuerung der Eisenbahnüberführung Verbesserung der Beleuchtung	X		
4.3	Dresdener Platz	Fußgängerbereich (und ÖPNV), Beschilderung für „Radfahrer frei“, Befahrbarkeit der gesamten Platzfläche, Beschilderung der Route südlich der Straßenbahntrasse, Querung der Fürstenberger Straße zusammen mit Straßenbahn/Fußgängern (Fußgänger-/Radfahrer-LSA südlich der Straßenbahntrasse)			X
4.4	Görlitzer Straße von Fürstenberger Straße bis Leipziger Platz	verkehrsberuhigt, Mitnutzung der Fahrbahn, Querung der Straßenbahntrasse als Slalom-Schiebestrecke mit einer versetzten Barrierenanlage			
4.5	Leipziger Platz	Fußgängerbereich, Beschilderung für „Radfahrer frei“, Befahrbarkeit der gesamten Platzfläche, Beschilderung der Route,			X
4.6	Große Müllroser Straße von Leipziger Platz bis Leipziger Straße	bergauf: kombinierter Geh-/Radweg, bergab: Mitnutzung der Fahrbahn mit Linksabbiegen für Radfahrer auf den Leipziger Platz			X
4.7	Knoten Große Müllroser Straße/Leipziger Straße	Radfahrerfurt parallel zum Fußgängerüberweg an der Nordseite der Kreuzung in Fortsetzung des Geh-/Radweges, ansonsten Mitnutzung der Fußgänger-LSA / <u>Bordabsenkung</u> erforderlich	X		X
4.8	Puschkinstraße von Leipziger Straße bis Damaschkeweg	Tempo 30, Mitnutzung der Fahrbahn			
4.9	Damaschkeweg von Puschkinstraße bis Baumschulenweg	Mitnutzung der Fahrbahn, Markierung Schutzstreifen prüfen			X

4.10	Damaschkeweg von Baumschulenweg bis Nuhnenstraße	Tempo 30 / Mitnutzung der Fahrbahn, bei Anstieg der Verkehrsbelegung (Zufahrt Wohngebiet Römerhügel, Westtangente) kombinierter Rad-/Gehweg (in Abhängigkeit von der verfügbaren Breite; Bäumen / Kleingärten) oder mit Straßenausbau; Gefahr im Bereich Kleingärten durch parkende Autos – Anregung zur Schaffung von Parkplätzen abseits der Straße (über Kleingartenverband) zugunsten des Rad- und Fußgängerverkehrs .	a) bzw. b)		
------	--	--	------------	--	--

### 5.3.5 Route 5 (Radiale), Gubener Vorstadt - Markendorf - Hohenwalde

- Verbindung der südlichen und südwestlichen Stadtgebiete mit der Innenstadt, am Carthusplatz Anschluss an Oder-Neiße-Radweg; mit dem übergeordneten Radweg nach Müllrose besteht Verbindung zum Landkreis Oder-Spree mit Anschluss im Bereich Schlaubetal an regionale Radwanderwege „Oder-Schlaube-Spree“ bzw. „Oder-Spree-Dahme“ und mit Anschluss in Neubrück (Spree) an regionalen Radwanderweg „Spree-Radweg“ und „Tour Brandenburg“;
- vorbeiführend an: Junkerfeld, Ortsteile Hohenwalde und Markendorf, Gewerbegebiete Markendorf, Klinikum, Markendorf-Siedlung, Technologiepark, Landesbehördenzentrum, Stadtteilzentrum Süd, Friedhof, Krankenhaus Lutherstift, Altberesinchen, Gesamtschule Große Müllroser Straße;
- benachbart: Grundschule Leonowstraße und „Friedensschule“, Oberschule Leipziger Platz, Behördenzentrum Kopernikusstraße, Berufsbildungszentrum, Arbeitsamt, längerfristig geplante Erholungs- und Freizeiteinrichtungen Kiesberge;
- führt ab Junkerfeld bis Kopernikusstraße entlang der vom Kfz-Verkehr stark belasteten B 87 – ab Kreuzung Kopernikusstraße stadtauswärts bis Müllrose ist durchgängig ein separat geführter Geh-/Radweg hergestellt;
- längere gleichmäßige Anstiege zwischen Carthusplatz und Weinbergweg, auf der Leipziger Straße zwischen Südring und Weinbergweg sowie auf der Müllroser Chaussee zwischen Kopernikusstraße und Autobahn.

\*a): bauliche Ergänzung von Radverkehrsanlagen wird empfohlen; b): völlige Umgestaltung des Straßenraumes oder des betreffenden Wegabschnittes ist notwendig

Ab-schnitt	entlang von...bis...	Ausbauart / Besonderheiten	Bauarbeiten notwendig*	nur Abmarkierung notwendig	nur neue Beschilderung
5.1	Große Müllroser Straße vom Carthusplatz bis Luckauer Straße	Mitnutzung der Fahrbahn			
5.2	Luckauer Straße von Großer Müllroser Straße bis Leipziger Straße	Tempo 30, Mitnutzung der Fahrbahn,			
5.3	Leipziger Straße von Luckauer Straße bis Heinrich-Hildebrandt-Straße	Ostseite: kombinierter Rad-/Gehweg- in Südrichtung benutzbar (bergauf) Richtung Luckauer Str. - Mitnutzung der Fahrbahn / Rechtsabbiegespur, im Einmündungsbereich Luckauer Str. / Ostseite Markierung hergestellter Asphaltfläche mit Fahrradpiktogramm als sichere Aufstellfläche zur Querung der Luckauer Str.		X	X
5.4	Knoten Leipziger Straße/H.-Hildebrandt-Straße	kreuzende Radfurt parallel zur nördlich der Kreuzung gelegenen Fußgängerfurt, Radfahrer benutzen Fußgänger-LSA mit gesond. Kennzeichnung		X	X
5.5	Leipziger Straße von H.-Hildebrandt-Str. bis R.-Havemann-Straße	Mitnutzung der Fahrbahn, da zu schmal für separate Radwege oder Schutzstreifen/Angebotsstreifen			
5.6	Leipziger Straße von R.-Havemann-Straße bis Kopernikusstraße	gemäß vorbereitetem Projekt Ausbau Straße mit abschnittsw. Geh-/Radweg bzw. Schutzstreifen, fahrradgerechter Knotenausbau Kopernikusstr.	b) b)		

5.7	Müllroser Chaussee von Kopernikusstraße bis einschließlich Brücke Autobahn	kombinierter Rad-/Gehweg auf der Nordwestseite			
5.8	Müllroser Chaussee von südlich Autobahnbrücke bis Siedlung Markendorf	Nordwestseite (am Technologiepark): separat geführter kombinierter Rad-/Gehweg in beiden Richtungen benutzbar, an <u>Umlaufsperr</u> Straßenbahngleiskörper das Passieren für Radfahrer verbessern, Herausnahme eines Gitterteiles prüfen	X		
5.9	Müllroser Chaussee von Siedlung Markendorf bis Wildbahn in Markendorf	Nordwestseite: separat geführter kombinierter Rad-/Gehweg in beiden Richtungen benutzbar, Querungsmöglichkeit an Kreuzung Wildbahn mit LSA-Regelung gegeben			
5.10	Müllroser Chaussee von Wildbahn bis Müllrose	Seitenwechsel Geh-/Radweg an Einmündung südliche Zufahrt Gewerbegebiet TeGeCe, dann separat geführt auf der Ostseite			

### 5.3.6 Route 6 (Radiale), Karl-Liebknecht-Straße - Zentrum - Slubice

- Verbindung Obere Stadt - Innenstadt – Slubice;
- Anbindung der polnischen Studentenwohnheime und des Collegium Polonicum an das Frankfurter Radwegenetz;
- Weiterführung auf polnischer Seite wünschenswert – Bedeutung einer Anbindung an das Radverkehrsnetz von Slubice und ihrer Umlandgemeinden sowie an Radwanderwege beidseitig der Oder wird zunehmen;
- Radfahrer müssen sich derzeit bei der Grenzabfertigung in den Kfz-Verkehr einordnen (Problem bei sperrigem Gepäck und beim Schieben des Fahrrades);
- Aufwertung als direkte Verbindung nach Polen auch durch optische Verdeutlichung;
- Lösung am Grenzübergang in Abhängigkeit vom Beitritt der Republik Polen ins Schengener Abkommen und einer evtl. zukünftigen ÖPNV-Verbindung;
- Anbindung der Route 6 am Knoten Fürstenwalder / August-Bebel-Straße an die „Studentenroute“.

\*a): bauliche Ergänzung von Radverkehrsanlagen wird empfohlen; b): völlige Umgestaltung des Straßenraumes oder des betreffenden Wegabschnittes ist notwendig

Ab-schnitt	entlang von...bis...	Ausbauart / Besonderheiten	Bauarbeiten notwendig*	nur Abmarkierung notwendig	nur neue Beschilderung
6.1	Karl-Liebknecht-Straße von A.-Bebel-Straße bis Rosa-Luxemburg-Straße	Mitnutzung der Fahrbahn			
6.2	Knoten Kieler Straße / R.-Luxemburg-Straße/ K.-Liebknecht-Straße	Rampe für Radfahrer von der tiefergelegenen Sophienstr. bis zum Knoten (Verknüpfung mit Verbindungsrouten Ostseite Kieler Str. bzw. über Sophienstr.- K.-Ritter-Platz), Radfahrerfurten parallel zu den Fußgängerfurten im Knoten		X	
6.3	Rosa-Luxemburg-Straße von Kieler Str. bis Karl-Marx-Straße	Mitnutzung der Fahrbahn, bergauf/Nordseite Gehweg „Radfahrer frei“ längerfristig : beiderseits R.-Luxemburg-Straße Schutzstreifen bzw. gemäß Sanierungszielen „Ehem. Altstadt“ Umgestaltung / Straßenrückbau, Detailprüfung verkehrssicherer Querungsmöglichkeit in Höhe Wieckestraße (s. Abschnitt 51.4) sowie in Höhe Straße Halbe Stadt (Fußgängerbeziehung + Radverkehrs-Quell-/Zielverkehr)	b) (X)	X	
6.4	Slubicer Straße bis Stadtbrücke	Mitnutzung der Fahrbahn, insbesondere an Südseite Schutzstreifen prüfen, in Höhe Schulstraße Verknüpfung mit „Innenstadtachse“ und Oder-Neiße-Radweg“ sichern		X X	
6.5	Stadtbrücke	Schutzstreifen/Angebotsstreifen in Abhängigkeit einer künftigen ÖPNV-Verbindung prüfen / Förderung grenzüberschreitender Radverkehr		X	

6.5 a Variante	Nordbrücke	Im Falle Bau einer zweiten Straßenbrücke mit Schutzstreifen/Angebotsstreifen für Radfahrer im nördlichen Stadtbereich (gemäß im FNP dargestellten Trassenkorridor), Beschränkung der (Innen-) Stadtbrücke für den Kfz-Verkehr auf Stadtverbindung	b)		
-------------------	------------	--	----	--	--

### 5.3.7 Route 7 (Innerer Ring) , Neuberesinchen - Nuhnenvorstadt - Hansaviertel

- Verbindung der Stadtgebiete Neuberesinchen, Süd, Nuhnenvorstadt, Obere Stadt und Hansaviertel als innerer Ring und gewissermaßen als Spange zur Route 8 „Mittlerer Ring“;
- vorbeiführend an: Wohngebiet Neuberesinchen mit Stadtteilzentrum, Studentenwohnheim an Birkenallee, Arbeitsamt, Friedhof, Einkaufseinrichtungen Markendorfer Straße, Evang. Grundschule, Botanischer Garten/Lienauteich, Sportzentrum Kieler Str., Sportschule mit Internat, Grundschule Bergstraße;
- benachbart: Waldorfschule, Grundschule „Friedensschule in Darwinstr., Grundschule an Bergstraße, Schulsternwarte, Oberstufenzentrum Beeskower/Potsdamer Str., Klingetal;
- außer im Abschnitt Lienaust. und Kieler Str. geringes Gefälle bzw. Anstieg.

\*a): bauliche Ergänzung von Radverkehrsanlagen wird empfohlen; b): völlige Umgestaltung des Straßenraumes oder des betreffenden Wegabschnittes ist notwendig

Ab-schnitt	entlang von...bis...	Ausbauart / Besonderheiten	Bauarbeiten notwendig*	nur Abmarkierung notwendig	nur neue Beschilderung
7.1	Birkenallee von Mühlenweg bis Heinrich-Hildebrandt-Straße	Südseite separater Geh-/Radweg neben Straße durchgängig und Nordseite im Abschnitt Stadtteilzentrum vorhanden, kurzfristig: als Gehweg „Radfahrer frei“ langfristig: Schutzstreifen prüfen im Zusammenhang künftiger Straßenraumgestaltung / Stadtumbau	b)		X
7.2	Robert-Havemann-Straße von Heinrich-Hildebrandt-Straße bis Leipziger Straße	Mitnutzung der Fahrbahn, beiderseits Schutzstreifen/Angebotsstreifen prüfen		X	
7.3	Weinbergweg von Leipziger Straße bis Puschkinstraße	Mitnutzung der Fahrbahn längerfristig : Umgestaltung des gesamten Straßenraumes mit beiderseits Radfahrstreifen, Parktaschen zwischen Baumreihen	b)		
7.4	Markendorfer Straße von Puschkinstraße bis August-Bebel-Straße	Mitnutzung der Fahrbahn, beiderseits Schutzstreifen/Angebotsstreifen mit Engstellen, abschnittsweise Unterbrechungen oder Eingriffe in Randbereiche/Schutz der Bäume		X	
7.5	August-Bebel-Straße von Markendorfer Straße bis Karl-Liebknecht-Straße	vorhandener Gehweg mit „Radfahrer frei“ mit rotem Pflasterstreifen beiderseits der Straße, mit Einbindung in die lichtsignalgesteuerten beiden Knoten			
7.6	Karl-Liebknecht-Straße von A.-Bebel-Str. bis Einmündung Fr.-Hegel-Straße	Mitnutzung der Fahrbahn bzw. Abschnitt Gehweg für „Radfahrer frei“ im Einmündungsbereich Kantstraße, Südseite K.-Liebknecht-Str. gute bordabgesenkte Abfahrt vom Gehweg auf Fahrbahn vorhanden, Einordnen in Kfz-Verkehr bei hoher Verkehrsdichte nicht unproblematisch			
7.7	Fr.-Hegel-Straße von K.-Liebknecht-Str. bis Luisenstr.	Mitnutzung der Fahrbahn, für den Radverkehr aus südlicher Richtung geöffnet (unechte Einbahnstraße)			
7.8	Lienaustraße von Luisenstr. bis Kieler Str. / Am Klingetal	Mitnutzung der Fahrbahn, im unteren Abschnitt als Geh-/Radweg, durch Unterführung Kieler Str. Verbindung zum Klingeweg			
7.9	Kieler Straße von Am Klingetal bis Hansastraße	beidseitig Gehweg mit „Radfahrer frei“, Abschnitt Ostseite in Höhe Turnhalle Schule Bergstraße bergauf Beschilderung für „Radfahrer frei“ ergänzen			X

### 5.3.8 Route 8 (Mittlerer Ring), Lebuser Vorstadt - Hansaviertel - Nuhnenvorstadt - Neuberresinchen - Gubener Vorstadt

- Verbindung der oberhalb des Oderhanges gelegenen Stadtgebiete untereinander und Führung jeweils bis zur Lebuser sowie Gubener Vorstadt und damit Anschluss an den Oder-Neiße-Radweg und an die Nord-Süd-Route (Innenstadtachse);
- vorbeiführend an: Hansaviertel, Sportzentrum, Klingetal, Nuhnenvorstadt - Gartensiedlung Paulinenhof, Schwimmhalle und Versorgungszentrum West, Kleingärten am Nuhnenfließ, Wohngebiet Baumschulenweg, Wohngebiet Südring/Kopernikusstraße, Stadtteilzentrum Süd, Berufsbildungszentrum, Friedhof, geplante Erholungs- und Freizeiteinrichtungen Kiesberge, Wohngebiet Neuberresinchen, Schulstandort Sabinusstraße;
- benachbart: Sportschule, Gut Gronenfelde, Gauß-Gymnasium, Grundschule August-Bebel-Straße, Grundschule Leonowstraße, Unistandort "Gelbe Kaserne", Studentenwohnheime Mühlenweg, Eisenbahnhaltepunkt Neuberresinchen, Schulsternwarte, Stadion;
- führt auf der Hochfläche relativ eben weitestgehend auf weniger vom Verkehr belasteten Straßen (Rathenaustraße, Mühlenweg, Hansastrasse) oder selbständig geführten Fuß- und Radwegen (Hafenbahnweg, Lichtenberger Straße, Südring);
- günstigste Verbindung der auf der Hochfläche gelegenen Stadtgebiete, Umgehung der Innenstadt;
- Lichtenberger Straße und Südring / Abschnitt Friedhof bei Dunkelheit weniger Kontrolle durch Allgemeinheit – gewisses Unsicherheitsgefühl / hinreichende Beleuchtung erforderlich;
- Erhalt des Bahnüberganges Lichtenberger Straße unbedingt notwendig, gemäß einer Kreuzungsvereinbarung ist der Bahnübergang im Jahre 2005 ausgebaut worden.

\*a): bauliche Ergänzung von Radverkehrsanlagen wird empfohlen; b): völlige Umgestaltung des Straßenraumes oder des betreffenden Wegabschnittes ist notwendig

Ab-schnitt	entlang von...bis...	Ausbauart / Besonderheiten	Bauarbeiten notwendig*	nur Abmarkierung notwendig	nur neue Beschilderung
8.1	Oderhang von Herbert-Jensch-Straße bis Goepelstraße	Mitnutzung der Fahrbahn			
8.2	Lennéstraße von Goepelstraße bis Hansastrasse	Mitnutzung der Fahrbahn			
8.3	Hansastrasse von Lennéstraße bis Kieler Str.	Mitnutzung der Fahrbahn, Schutzstreifen/Angebotsstreifen prüfen		X	
8.4	Perleberger Straße von Kieler Str. bis ehem. Hafengebäude	Geh-/Radweg an der Ostseite der Straße vorhanden			
8.3/ 8.4 Alternative	Hafenbahnweg von Goepelstraße bis Kieler Str. bzw. bis Perleberger Straße	Ausbau des ehem. Gleiskörpers der Hafenbahn als separater Geh-/Radweg / zusätzliche LSA über Kieler Str. von Unterer Straßenverkehrsbehörde abgelehnt - Prüfung der Detaillösung zur Querung erforderlich; ggf. Umwegführung über vorhandene LSA im Knoten Hansastrasse prüfen	a) X		
8.5	Hafenbahnweg von Perleberger Straße bis Kreisel Rathenaustraße	Ausbau des ehem. Gleiskörpers der Hafenbahn als separaten Geh-/Radweg mit einer verkehrssicheren Quermöglichkeit über Perleberger Straße, als Kfz - freie Strecke begrüßenswert	a)	X	X
8.6	Kreisel Rathenaustraße	Mitnutzung der Fahrbahn, fahrradfreundlich ausgebaut mit entsprechenden Radweganschlüssen			
8.7	Rathenaustraße von Klingetal bis Josef-Gesing-Straße	Ostseite kombinierter Geh-/Radweg bis Max-Hannemann-Str. - Zustandsverbesserung bzw. durchgehend als Gehweg mit „Radfahrer frei“, Westseite Schutzstreifen/ Angebotsstreifen	a)	X	X
8.8	Rathenaustraße von J.-Gesing-Straße bis August-Bebel-Straße	beiderseits Schutzstreifen/Angebotsstreifen, Umbau des Straßenraumes unter Aufgabe der bisherigen Radwege und Schutz der Bäume, Schaffung geordneter Stellplätze, im Kreisel: Mitnutzung der Fahrbahn	b)		

8.9	Hellweg von August-Bebel-Straße bis Friedrich-Ebert-Straße	Einbahnstraße, Tempo 30, Beschilderung „Radfahrer frei“ im Gegenverkehr als Ziel - zzt. gemäß Bestand u. Erfordernis ruhender Verkehr nicht durchsetzbar, anstelle Gegenverkehr Führung mit Umweg über Gerhard-Hauptmann-Straße gegeben (zusätzlich als Verbindung dargestellt)			
8.10	Hellweg von Friedrich-Ebert-Straße bis Lichtenberger Straße	Abschnitt Mitnutzung der Fahrbahn und separat geführter kombinierter Rad-/Gehweg durch die Kleingartenanlage, wasser- bzw. besser bitumengebundene Decke (Wetterunabhängigkeit)	a)		
8.11	Lichtenberger Straße von Hellweg bis Sportplatz	Befestigung eines Randstreifens der Verkehrsfläche als kombinierter Rad-/Gehweg (Asphalt) in beiden Richtungen benutzbar; Reststraße wasser- o. bitumengebundene Decke /Gesamtlösung	a)		
8.12	Lichtenberger Straße von Sportplatz bis Damaschkeweg	Tempo 30, Mitnutzung der Fahrbahn; Erhalt des Bahnüberganges ist besonders für Radfahrer, Fußgänger, Feuerwehr und Rettungsfahrzeuge unbedingt erforderlich; tlw. zu lange Wartezeiten an der Schranke vor einer Zugdurchfahrt			
8.13	Kleiner Baumschulenweg von Damaschkeweg bis Stakerweg	Tempo 30 / Mischverkehrsfläche bzw. in Abschnitten separater Rad-/Gehweg auch mit geringem Fahrzeugverkehr (Anlieger), asphaltiert, Überpflasterung oder farbiger Asphalt der querenden Straßen (Schaffung eines öffentlichen Wegerechts), nördlicher Abschnitt - Wegesanie- rung u. Beleuchtungsverbesserung erforderlich	a)		
8.14	Kleiner Baumschulenweg von Stakerweg bis Leipziger Straße	Tempo 30, Mischverkehrsfläche, Aufhebung Durchfahrtsverbot (öffentl. Wegerecht), Belags- ausbesserung notwendig/Beachtung Stadtumbau	tlw. a)		
8.13a 8.14a	Alternative über Abschnitt Langer Grund – Stakerweg - Baumschulenweg	Mitnutzung der Fahrbahn, Langer Grund im Nordabschnitt unechte Einbahnstraße/Bestand			
8.15	Knoten Leipziger Straße	Verbindung zum "kleinen Baumschulenweg" als separat geführter kombinierter Rad-/Gehweg, bei LSA Mitnutzung Fußgängerfurt	a)		
8.16	Südring von Leipziger Straße bis Parkplatz am Friedhof	Tempo 30, Mitnutzung der Fahrbahn			
8.17	Südring von Parkplatz Friedhof bis Straße "Am Goltzhorn"	Fahrradstraße zwischen Parkplatz und Zufahrt Grünanlagenbetrieb und Abschnitt Rad-/Gehweg zwischen Betriebszufahrt und Am Goltzhorn, Belagsverbesserung im Abschnitt mit alten Betonplatten + Oberflächenentwässerung	b)		X
8.18	Knoten "Am Goltzhorn"/Mühlenweg	ausgebaut als fahrradgerechte Kreuzung, vorhandene Furten für den Radverkehr, Abmarkierung des Radweges an der Tankstel- lenausfahrt Mühlenweg / bessere Bordabsenkung	a)	X	
8.19	Mühlenweg von Straße "Am Goltzhorn" bis Anliegerstraße "Kleiner Mühlenweg"	Ostseite: vorhandener kombinierter Rad- /Gehweg neben der Fahrbahn, Pflaster Westseite: separater Radweg neben dem Gehweg vorhanden, tlw. Verbesserung der Befestigung oder Beschilderung als Gehweg mit „Rad- fahrer frei“ oder Abmarkierung eines Schutzstrei- fens/ Angebotsstreifens auf der Fahrbahn	a)	X	X
8.20	Mühlenweg von Anlieger- straße "Kleiner Mühlenweg" bis nördliche Güldendorfer Straße	Ostseite Schutzstreifen/Angebotsstreifen, Westseite: separater Radweg neben dem Gehweg vorhanden, Verbesserung siehe zuvor	a)	X	
8.21	nördliche Güldendorfer Straße von Mühlenweg bis Cart- hausplatz (Routenver- knüpfungspunkt)	unechte Einbahnstraße, Radfahrer im Ge- genverkehr, Abmarkierung einer Radfahrer- Aufstellfläche in der Großen Müllroser Straße für Linksabbieger in die Güldendorfer Straße und Markierung im Tunnel / Engstelle (vorhanden)			

### 5.3.9 Route 9 (Äußerer Ring), Kliestow - Westkreuz- Süd - Güldendorf - Lossow

- weiträumige Verbindung der Stadtteile untereinander;
- vorbeiführend an: Kliestow, Klingetalsiedlung, Gewerbegebiete G.-Richter-Str. und Seefichten, Westkreuz, Messezentrum/Festplatz, Hotels, Sondergebiet Einzelhandel, Wohngebiet Römerhügel, Verwaltungszentrum Kopernikusstraße, Wohngebiet Kopernikusstraße, geplante Erholungs- und Freizeiteinrichtungen Kiesberge, Güldendorf, Lossow;
- benachbart: Studentenwohnheim August-Bebel-Straße, Landesbehördenzentrum, Stadtteilzentrum Süd, Grundschule Leonowstraße;
- Abzweig bzw. Anschluss an die Heleneseroute in Höhe Güldendorf und Lossow;
- Anbindung an Oder-Neiße-Radweg in Lossow;
- führt entlang des vom Kfz-Verkehr stark belasteten äußeren Straßenringes Kopernikusstraße/Birnbaumsmühle - eigenständige Radfahrstreifen/Radwege notwendig - in Ansätzen vorhanden.

\*a): bauliche Ergänzung von Radverkehrsanlagen wird empfohlen; b): völlige Umgestaltung des Straßenraumes oder des betreffenden Wegabschnittes ist notwendig

Ab-schnitt	entlang von...bis...	Ausbauart / Besonderheiten	Bauarbeiten notwendig*	nur Abmarkierung notwendig	nur neue Beschilderung
9.1	Ulmenweg von Berliner Chaussee bis Dornenweg	Tempo 30 prüfen oder Abschnitt am Wäldchen Fahrradstraße Ausbau Verbindungsweg bzw. Anliegerstraße	b)		
9.2	Ulmenweg von Dornenweg bis Gronenfelder Weg	Tempo 30 prüfen, Mitnutzung der Fahrbahn			
9.3	Gronenfelder Weg von Ulmenweg bis Birnbaumsmühle	Mitnutzung der Fahrbahn, bzw. vorhandener Geh-/Radweg			
9.4	Birnbaumsmühle von Gronenfelder Weg bis Eisenbahnbrücken	vorerst Mitnutzung der Fahrbahn mittelfristig: Bau eines straßenbegleitenden Geh-/Radweges,	a)		
9.5	Birnbaumsmühle unter den Eisenbahnbrücken	Vorerst Mitnutzung der Fahrbahn, mit Ausbau in 2005/2006 Erneuerung <u>Beleuchtung</u> , bei Maßnahmen im Bereich der Eisenbahnüberführung Lösung für Radverkehr nach Detailuntersuchung berücksichtigen	a)		
9.6	Birnbaumsmühle von Eisenbahnbrücken bis Westkreuz	Vorrangige Prüfung beiderseits Schutzstreifen, Ostseite: im Falle kombinierter Rad-/Gehweg Verträglichkeitsuntersuchung zum Alleenschutz Westseite: Radfahrstreifen oder Schutzstreifen	a)		
9.7	Nuhnenstraße von Westkreuz bis Kreisel Nuhnenstraße	beiderseits separate Radwege in Gehwegnähe, Ostseite Abschnitt Schutzstreifen markiert, im Kreisel: Mitnutzung der Fahrbahn			
9.8	Nuhnenstraße von Kreisel Nuhnenstraße bis Damaschkeweg	Ostseite: separater Radweg(langfristig Umwandlung in kombinierten Rad-Gehweg bei erhöhtem Fußgängeraufkommen) - Westseite: kombinierter Rad-/Gehweg, Unebenheiten Brückenbereich			
9.9	Nuhnenstraße von Damaschkeweg bis Kopernikusstraße	alter Bestand , Belagsverbesserung Ausbau Westseite: voneinander abgesetzter Geh- u. Radweg, Ostseite: Radweg	a)		
9.10	Kopernikusstraße von Nuhnenstraße bis Leipziger Straße	kurzfristig : beiderseits Markierung von Schutzstreifen auf der Fahrbahn		X	
9.11	Eisenhüttenstädter Chaussee von Leipziger Straße bis Straße "Am Goltzhorn"	Westseite kombinierter Rad-/Gehweg in 2005 realisiert, befahrbar in beide Richtungen, fahrradgerechter Knotenausbau siehe Routen-Abschnitt 5.6	b)		
9.12	Knoten Eisenhüttenstädter Chaussee/ Straße "Am Goltzhorn"	fahrradgerecht ausgebaut <u>Bordabsenkung</u> an südlicher Mittelinsel	X		

9.13	Eisenhüttenstädter Chaussee von Straße "Am Goltzhorn" bis Krumme Straße	Westseite: separater Geh-/Radweg, in beiden Richtungen befahrbar vorhanden			
9.14	Eisenhüttenstädter Chaussee (B112) von Krumme Straße bis Ortsteil Lossow / Tankenweg (Kreisel)	Radverkehrsführung auf straßenbegleitenden Wirtschaftsweg bzw. Zufahrtsstraße zur Kiesgrube westlich der Kraftfahrstrasse (Oder-Lausitz-Straße) gegeben, in beiden Richtungen befahrbar, am Kreisel Hinweisbeschilderung für ortsunkundige Radfahrer Richtung Brieskow-Finkenheerd bzw. Oder-Neiße-Radweg			X

### 5.3.10 Route 10 (Dörferring), Booßen - Hohenwalde

- Verbindung der ländlichen Stadtteile untereinander;
- vorbeiführend an: Booßen, Lillihof, Stadtwald mit Wildpark, Rosengarten, Pagram, Lichtenberg, Hohenwalde, mit Hotels / Pensionen, Pferdehof, Landwirtschaft, Obstplantagen;
- führt weitgehend durch unbebautes Gelände auf Landstraßen mit Ortsdurchfahrten.

\*a): bauliche Ergänzung von Radverkehrsanlagen wird empfohlen; b): völlige Umgestaltung des Straßenraumes oder des betreffenden Wegabschnittes ist notwendig

Ab-schnitt	entlang von...bis...	Ausbauart / Besonderheiten	Bauarbeiten notwendig*	nur Abmarkierung notwendig	nur neue Beschilderung
10.1	Bergstraße in Booßen von Berliner Straße (B5) bis Schäferberg	Tempo 30 prüfen, Mitnutzung der Fahrbahn, im östlichen Abschnitt in Gegenrichtung befahrbare Einbahnstraße oder alternativ zwei Äste mit 10.1a			X
10.1a	Schulstraße, nördlicher Teil	Tempo 30, Mitnutzung der Fahrbahn, im nördlichen Abschnitt in Gegenrichtung befahrbare Einbahnstraße oder mittelfristig Ausbau Straße in beide Richtungen befahrbar (Schule als Quelle und Ziel)	b)		X
10.2	Kleine Straße von Schäferberg bis Fürstenwalder Poststraße	Ortsverbindungsstraße mit geringer Belegung, Mitnutzung der Fahrbahn,			
10.3	Booßener Straße von Fürstenwalder Poststraße bis Lindenplatz	Ortsverbindungsstraße mit geringer Belastung, Mitnutzung der Fahrbahn, Ergänzung Gehweg – außerorts als Gehweg mit „Radfahrer frei“ /Schulweg + Wegeersatz anstelle ehem. Weidenweg	a)		
10.4	Waldstraße von Lindenplatz bis Kreisel Pagramer Straße	Tempo 30, Mitnutzung der Fahrbahn, Fahrbahnsanierung notwendig	b)		
10.5	Pagramer Straße von Rosengarten bis Pagram	Ortsverbindungsstraße mit geringer Belastung, Mitnutzung der Fahrbahn			
10.6	Dorfstraße Pagram	Mitnutzung der Fahrbahn (Detailuntersuchung zur Verkehrsberuhigung erforderlich)			
10.7	Turmstraße von Pagram bis Lichtenberg	Ortsverbindungsstraße mit geringer Belastung, Mitnutzung der Fahrbahn			
10.8	Dorfstraße Lichtenberg	Mitnutzung der Fahrbahn			
10.9	Teichstraße von Lichtenberg bis Hohenwalde	Ortsverbindungsstraße mit geringer Belastung, Mitnutzung der Fahrbahn			
10.10	Dorfstraße Hohenwalde bis B 87	Mitnutzung der Fahrbahn,			
10.11	Einmündung Dorfstraße in B 87	bis Realisierung Ortsumgehung Markendorf zwischenzeitlich Querungshilfe über B 87 prüfen zum verkehrssicheren Anschluss an vorhandenen Radweg entlang der Ostseite der Bundesstr.		X	X

Anmerkung: Bei der Döferroute wird generell von der Mitnutzung der Fahrbahn ausgegangen, weil mit dem Verkehrswirksamwerden der Ortsumgehungsstraße B 112n im Zuge der Oder-Lausitz-Trasse eine Entlastung auf der Ortsverbindungsstraße eingetreten ist und künftig keine wesentliche Belegungserhöhung absehbar ist.

### 5.3.11 Grüne Routen

- sind abgasarme Routen durch wenig oder nicht bebaute Bereiche mit besonderer Erlebnisqualität, oft auf selbständig geführten Rad- (und Fuß-) wegen oder wenig benutzten Straßen (Mitnutzung der Fahrbahn), durchqueren Freiräume mit besonderer Erlebnisqualität;
- sind außerhalb der Straßen im freien Landschaftsraum bis auf Ausnahmen (z. B. in historischen, restaurierten Parkanlagen, bei Gartendenkmälern, in Schutzgebieten bzw. in Landschaftsräumen mit besonderen Naturschutzanforderungen) grundsätzlich mit Asphalt ausgebaut, da dieser Belag wetterunabhängig und komfortabel ist sowie deutlich geringere Instandhaltungsaufwendungen zur Folge hat (wobei die Entscheidung zur Ausbautart erst im konkreten Genehmigungsverfahren zum jeweiligen Vorhaben getroffen wird);
- werden auch als landwirtschaftliche, Forst- oder Wanderwege genutzt;
- regelmäßige Wartung der Wege bei naturgebundener Decke ist notwendig, um keine fahrradgefährdenden Spurrinnen entstehen zu lassen;
- vorwiegend für den Freizeit- und touristischen Radverkehr, aber auch für den Alltagsradverkehr innerhalb der Stadt als Verbindungen zwischen den Stadtteilen in Ergänzung der bereits dargestellten Hauptrouten;
- als Bestandteile von Radfernwanderwegen bzw. regionalen touristischen Radrouten oder als einfache Verbindungen zu Orten in angrenzenden Landkreisen;
- außerhalb der Stadt durch ihre nur sporadische Belegung kaum Konflikte mit der Umwelt (Radfahren - umweltfreundlichste Fortbewegungsart nach dem Laufen!);
- Anlage grundsätzlich unter Schutz der Bäume (Wurzeln, Lichtraumprofil).

### ODER-NEISSE-RADWEG

- übergeordneter Radfernwanderweg, der das Stadtgebiet in Nord-Süd-Richtung quert, siehe bereits Ausführungen im Abschnitt 3.6;
- Teil eines vom Land Brandenburg geförderten Radwegenetzes; in Lebus Verknüpfung mit regionalen Theodor-Fontane-Radweg und in Brieskow-Finkenheerd Verknüpfung mit Oder-Schlaube-Spree-Radweg;
- Bestandteil des deutschlandweiten Radfernwegenetzes mit Anschlüssen in benachbarte Länder;
- Verantwortung für Bau und Unterhaltung liegt bei der Stadt, sofern nicht an Bundes- und Landesstraßen die Zuständigkeit beim Landesbetrieb Straßenwesen / Niederlassung Frankfurt (Oder) liegt;
- als mögliche touristische Attraktion ist sein kurzfristig zu realisierender Ausbau nicht nur für die Bewohner der Stadt wichtig;
- begleitet die Oder in möglichst direkter Nähe;
- Die Führung des Weges im nördlichen Stadtgebiet wird von vielen divergierenden Interessen beeinflusst. Eine touristisch interessante und attraktivere Trassenführung in unmittelbarer Odernähe durch das NSG "Nördliche Oderwiesen" wurde u. a. unter Einbeziehung des in weiten Abschnitten vorhandenen Deichweges als übergeordneter Radweg geprüft, aber bisher ist ein Wegeausbau insbesondere vom Naturschutzbeirat abgelehnt worden. Eine Führung an der Hangkante mit einem notwendig höheren baulichen Aufwand hat sich auch als nicht tragfähig ergeben.
- Um den Oder-Neiße-Radweg durchgängig verkehrssicher und ganzjährig nutzbar zu machen, d. h. den Anforderungen eines Radfernwanderweges zu entsprechen, ist eine Kopplung mit dem an der Bundesstraße B112 in Richtung Lebus geplanten Radweg (Ostseite = Odernähe) vorgesehen. Für das Radwegebau-Vorhaben an der B 112 liegt inzwischen der Planfeststellungsbeschluss des Landes vom 21.07.2006 vor.
- Als Alternative ohne Wegeausbau hat sich in den nördlichen Oderwiesen inzwischen die vorhandene naturbelassene Wegeverbindung mit kleinen Stegen über Gräben bzw. den Altoderarm nahe der Landeslehrstätte Lebus als tragfähig erwiesen. Die Nutzung ist trotz Witterungsabhängigkeit von zunehmender Tendenz. Aber eine angemessene Beschilderung sowie Wartung ist noch erforderlich.
- Aufgrund eines Antrages in der StVV am 10.11.05 wird erneut die Möglichkeit der Führung und Wegebefestigung im Schutzgebiet „Nördliche Oderwiesen“ geprüft. Das weitere Vorgehen wird nach Vorliegen der Umweltverträglichkeitsuntersuchung gesondert zu entscheiden sein.
- Im nördlichen Stadtgebiet sind zur weiteren Qualifizierung des Oder-Neiße-Radweges umfangreiche Baumaßnahmen mit dem Ausbau des nördlichen Abschnittes der Oderpromenade bis zur Hafenstraße erfolgt. Im Bereich entlang des Winterhafens ist Ziel Anfang 2007 die Realisierung eines Radwegeabschnittes von der Hafenstraße aus und eine Sanierung des südlichen Straßenabschnittes Am Winterhafen.
- Im südlichen Stadtgebiet ist der Bau eines Radweges an der Ostseite der Straße Buschmühlenweg zwischen Carthusplatz und Grenzbahnhof im Jahre 2006/ Anfang 2007 erfolgt.

\*a): bauliche Ergänzung von Radverkehrsanlagen wird empfohlen; b): völlige Umgestaltung des Straßenraumes oder des betreffenden Wegabschnittes ist notwendig

Ab-schnitt	Führung über...	Ausbauart / Besonderheiten	Bauarbeiten notwendig*	nur Abmarkierung notwendig	nur neue Beschilderung
41.1	B 112 Nord von Lebus bis Ragoser Talweg	separater Geh- und Radweg östlich neben der Straße (Baulastträger Landesbetrieb Straßenwesen / Niederlassung FFO gemäß Planfeststellungsbeschluss	a)		
41.2	Ragoser Talweg von B 112 bis Kliestower Straße	Tempo 30 prüfen, Mitnutzung der Fahrbahn, in Teilabschnitten Asphalt (Anliegerverkehr) Belagsverbesserung im Abschnitt Ragoser Talweg / Kliestower Str.	b)		
41.3	Kliestower Straße von Ragoser Talweg bis H.-Jensch-Straße	Mitnutzung der Fahrbahn			
41.4	Am Schlachthof von H.-Jensch-Str. bis Mittelweg	Straßensanierung (alte Betonplatten - Belagsverbesserung)	b)		
41.5	Mittelweg /Südabschnitt (mit ggf. späterem Hafensplatz)	Tempo 30 / Mitnutzung der Fahrbahn längerfristig Straßensanierung in Verbindung mit städtebaulicher Neuordnung im Gebiet	b)		
41.6	Am Winterhafen bis Hafensstraße	Abschnitte Tempo 30, Mitnutzung Fahrbahn, Straßensanierung und Bau Geh-/ Radweg zwischen Hafensstraße und Straße Am Winterhafen	b) bzw. a)		
41.7	Uferpromenade von der Hafensstraße bis Straße Am Graben	Neuer Oderpromenadenabschnitt / Fußgängerbereich mit gemeinsamer Nutzung für Radfahrer und Fußgänger			
41.8	Uferpromenade von Am Graben bis unter der Stadtbrücke	Nutzung der vorhandenen ausgebauten Oderpromenade mit Fahrrad- und Rollstuhlrampen, gemeinsame Nutzung für Radfahrer/Fußgänger,			
41.8a	Verbindung zur Stadtbrücke / Anbindung Slubice über Collegienstr. / Schulstraße	Verbindung über „Innenstadtachse“/Schulstraße zur Stadtbrücke			X
41.8b	Verbindung zur Stadtbrücke über Brücktorstraße - Kl. Oderstraße-nördl. Verlängerung Fußgängerbereich Gr.Scharrnstr.	Tempo 30, Mitnutzung der Fahrbahn, nördl. Verlängerung Fußgängerbereich Gr.Scharrnstraße gemäß Sanierungsziele „Ehem. Altstadt“	b)		X
41.9	Uferpromenade von der Stadtbrücke bis zum Holzmarkt	gemeinsame Nutzung Radfahrer/ Fußgänger gemäß Bestand			
41.10	Holzmarkt von C.-P.-E.-Bach-Straße bis Bischofsstraße	Tempo 30, Mischverkehrsfläche, Mitnutzung der Fahrbahn, (Großsteinpflaster hoher Rollwiderstand)			
41.11	Uferstr. von Bischofsstraße bis Logenstraße	Tempo 30 bzw. Mischverkehrsfläche, Mitnutzung der Fahrbahn			
41.12	Uferstraße/Rampe von Logenstraße bis Ziegenwerderbrücke	Tempo 30 bzw. Mischverkehrsfläche, Mitnutzung der Fahrbahn			
41.13	H.-Weingärtner-Weg von der nördl. Ziegenwerderbrücke bis Carhausplatz	Gehweg mit „Radfahrer frei“, Wegweisung über den Ziegenwerder ergänzen, wassergebundene Decke bzw. über gestaltete Platzfläche am Stadion			X
41.13 a	Alternative bei Veranstaltungen / Schließzeiten Ziegenwerder über Walter-Korsing-Straße / Kellenspring / Leopoldufer	als alternative Routenführung ausschildern, siehe auch 0.11a			X

41.14	Carthausplatz Ostseite bis Buschmühlenweg	kombinierter Rad-/Gehweg östlich des Platzes mit Fortführung am Buschmühlenweg und mit Verknüpfung berührender Routen			
41.15	Buschmühlenweg vom Carthausplatz bis Grenzbahnhof	kombinierter Rad-/Gehweg / Ostseite			
41.16	Buschmühlenweg von Grenzbahnhof bis Weinberge	kombinierter Rad-/Gehweg östlich der Straße vorhanden, abschnittsweise Ausbesserungen erforderlich	X		
41.17	Ortsverbindungsstraße / L 381 von Weinberge/ Tzschetzschnowe Schweiz bis Lossow,	vorerst Mitnutzung der Fahrbahn, mittelfristig separater Geh-/Radweg an der Straße bis Ortseingang Lossow, ggf. vorab im Bereich Lossower Kurven Schiebestrecke Nordseite (vom Baulastträger LS z.zt. planerisch nicht bearbeitet)	a)		
41.18	Ortsdurchfahrt Lossow über Lindenstraße / Platz der Einheit / Am Sandberg	Mitnutzung der Fahrbahn, <u>Abzweig zum Lossower Burgwall</u> durch Ausbau des Weges gemäß der Nutzungsarten	b)		
41.19	von Kreuzung Tankenweg/Am Sandberg nach Brieskow-Finkenheerd üb. alte Straße am Friedhof u. Wirtschaftsweg Osts.B 112	Mitnutzung Fahrbahn, Abschnitte Tempo 30			

## HELENESEEROUTE

- im Sommer schon jetzt am stärksten befahrener Frankfurter Radweg;
- der starken Belegung entspricht der bisherige Bau des separaten Radweges an der B 112 mit einer LSA am Lossower Förstereiweg sowie Ausweisung von 2 Abschnitten als „Fahrradstraße“;
- Fortführung nach Süden mit Anschluss in Schlaubehammer an den übergeordneten regionalen „Oder-Schlaube-Spree-Radweg“ (u. a. entlang des Friedrich-Wilhelm-Kanals);
- weitestgehend asphaltiert;
- Radwegbeschilderung im Abschnitt zwischen Neubesesinchen und Helenesee teilweise vorhanden;
- mit Herstellung einer touristischen Radwegeverbindung entlang Tankenweg / Landesstraße L 381 nach Lossow zum Oder-Neiße-Radweg und über Waldwege zum vorhandenen Radweg an der B 87;
- im Abschnitt zwischen Lossow und Helenesee /West Überlagerung mit „Lossow-Lichtenberg-Route“;
- in Ergänzung zur Heleneseeroute Aufwertung der Wegeverbindung zwischen Helenesee und Brieskow-Finkenheerd über Margarethensiedlung bzw. Bau einer Brücke über den Kanal zwischen Katja- und Helenesee, sowie gute Uferwege an Ost- und Südufer sind langfristig wünschenswert, aber Beachtung der Bergbausicherungsbestimmungen, vorerst Nutzung der vorhandenen Wald- und Wanderwege;
- bei Maßnahmen am Wegenetz um den Helenesee und zur o. g. Brücke Abstimmungen mit den angrenzenden Gemeinden bzw. Landkreis Oder-Spree erforderlich.

\*a): bauliche Ergänzung von Radverkehrsanlagen wird empfohlen; b): völlige Umgestaltung des Straßenraumes oder des betreffenden Wegabschnittes ist notwendig

Ab-schnitt	Führung über...	Ausbauart / Besonderheiten	Bauarbeiten notwendig*	nur Abmarkierung notwendig	nur neue Beschilderung
42.1	Kleine Müllroser Straße	Mitnutzung der Fahrbahn			
42.2	Schluchtweg bzw. vorhandener tlw. barrierefreier Weg bis Stadtteilzentrum Neubesesinchen und Weg bis F.-Loeffler-Straße	im Schluchtwegpark vorhandener Hauptweg als komb. Rad-/Gehwege, erkennbare barrierefreie Durchwegung durch Umbau kleinerer Treppen in Richtung F.-Löffler-Str. herstellen, bergauf tlw. Schiebestrecke; Park für Radfahrer durchlässiger auf erkennbaren Hauptwegen führen	a)		X  X
42.3	F.-Loeffler-Str. mit Fußgängerüberweg über Konrad-Wachsmann-Straße	Tempo 30 / Mitnutzung der Fahrbahn und des Fußgängerüberweges bzw. Markierung einer Radfahrerfurt		X	
42.4	Hauptweg durch Park Am Arboretum Richtung Birkenallee, Straßenquerung über Fußgänger-LSA	nördl. Treppe am Fußgängerüberweg über die Konrad-Wachsmann-Str. Umbau mit Rampen für Rad- / Rollstuhlfahrer /Bordabsenkungen und damit Aufwertung der Wegeverbindung	a)		

42.5	Platz der Begegnung/ Allee entlang der Straßenbahn bis Mühlenweg	Fußgängerbereich mit „Radfahrer Frei“ bzw. gemeinsamer Rad-/Gehweg, Verbundpflaster bzw. Plattenbelag			
42.6	südliche Güldendorfer Straße von Mühlenweg bis Bahnübergang	kombinierter Rad-/Gehweg einschließlich Bahnübergang, Asphalt; Realisierung in 2007 geplant	a)		
42.7	südliche Güldendorfer Straße von südl. Bahnübergang bis Autobahnbrücke	kombinierter Rad-/Gehweg auf der Ostseite der Straße vorhanden, Verbundpflaster und Asphalt im Bereich Gefällestrecke			
42.8	südliche Güldendorfer Straße von Autobahnbrücke bis Seestraße	kombinierter Rad-/Gehweg auf der Ostseite Realisierung in 2007 geplant	a)		
42.9	Seestraße/Krumme Str.	Mitnutzung der Fahrbahn			
42.10	Lossower Förstereiweg bis Tankenweg	separater Radweg vorhanden; in kurzen Abschnitten als Fahrradstraße mit Sondererlaubnis zum Befahren für Anlieger, Verbreiterung in Krümme nahe Gaststätte „Forsthaus“	b)		
42.11	Tankenweg von Lossower Förstereiweg bis in Höhe Dachsberge und Abschnitt Straße Kaisermühler Weg bis Weststrand	separater Geh-/Radweg parallel zur Erschließungsstraße Helenesee / Tankenweg = Landesstraße L 381 (Baulastträger Landesbetrieb – z.zt. planerisch nicht bearbeitet) vorerst Mitnutzung Fahrbahn	a)		
42.12	ab Helenesee, Weststrand Kaisermühler Weg in Richtung Schlaubehammer/ Schlaubetal	Mitnutzung der vorhandenen Fahrbahn, Geschwindigkeitsbegrenzung prüfen			
42.12a	<u>Abzweig</u> Helenesee Weststrand in Richtung Radweg B 87	über vorhandene Waldwege unter Einbindung Eisenbahnhaltepunkt „Helenesee“ und Nutzung Eisenbahnunterführung mit Verbindung über Müllroser Waldweg (Hohenwalde)	a)		

## WULKOWROUTE

- Verbindung zwischen der Stadt und dem Ausflugsort Wulkow mit seinen touristisch interessanten ökologischen Projekten;
- Erschließung des oberen Ragoser Tals für den Radverkehr;
- weitestgehend naturbelassene oder asphaltierte Wege im Landschaftsraum.

\*a): bauliche Ergänzung von Radverkehrsanlagen wird empfohlen; b): völlige Umgestaltung des Straßenraumes oder des betreffenden Wegabschnittes ist notwendig

Ab-schnitt	Führung über...	Ausbau / Besonderheiten	Bauarbeiten notwendig*	nur Abmarkierung notwendig	nur neue Beschilderung
43.1	Lebuser Straße Kliestow	Mitnutzung der Fahrbahn			
43.2	Wulkower Weg/Siedlung Hexenberg/Eisenbahnunterführung nahe Wilhelmshof bis Wulkow	Mitnutzung der Fahrbahn, bzw. Ausbau des vorhandenen Landwirtschaftsweges nördlich der Siedlung Hexenberg (Empfehlung in Asphalt analog nahe Wilhelmshof)	a)		
43.3	<u>Abzweig</u> : über Sandfurt und Ragoser Talweg bis zur B 112 mit Anschluss an Oder-Neiße-Radweg	wasser- oder bitumengebundene Decke prüfen, Querung der B 112 durch Hinweisbeschilderung „Kreuzender Radverkehr“ und Geschwindigkeitsreduzierung im Abschnitt Senke der B 112 prüfen			X

## KÜSTRINER BAHNWEG

- naturnaher Freizeitweg für Wanderer und Radfahrer im nördlichen Abschnitt ab Kliestow parallel zum für den Alltagsverkehr wichtigeren Radweg entlang der B 112;
- Nutzung und Erhalt eines Bahndammes der ehemaligen Küstriner Bahn;
- wassergebundene Decke auf ehemaligem Schotterbett;

- Abzweig zur Landeslehrstätte für Naturschutz Lebus;
- bei etwaigem Abbau der Eisenbahngleise zwischen Wüste Kunersdorf und Kietz-Küstrin mögliche Fortführung bis dorthin, wobei es nach Mitteilung des Landratsamtes vom Landkreis Märkisch-Oderland über eine touristische Nutzung des Küstriner Bahnweges gegenwärtig noch keine abschließenden Überlegungen gibt;
- im südlichen Abschnitt zwischen B 5 und Gut Gronenfelde anstelle der Führung auf dem Damm Prüfung Ausbau des westlich davon gelegenen Verbindungsweges in Asphalt (Landwirtschaft);
- in Verknüpfung der Route 8 / Hafenbahnabschnitt.

\*a): bauliche Ergänzung von Radverkehrsanlagen wird empfohlen; b): völlige Umgestaltung des Straßenraumes oder des betreffenden Wegabschnittes ist notwendig

Ab-schnitt	Führung über...	Ausbauart / Besonderheiten	Bauarbeiten notwendig*	nur Abmarkierung notwendig	nur neue Beschilderung
44.1	Von Kreisel Am Klingetal / Rathenaustraße bis Gronenfelder Weg	Nutzung der asphaltierten Zufahrt zu den Garagen, Rampe zum Bahndamm oder Nutzung östliche Umfahrung Garagen bzw. Hafenbahnstrecke	a)		
44.2	Alter Bahndamm von den Garagen bis zur B5	wassergebundene Decke oder Asphalt (in Kombination mit überörtlichen Wanderweg) auf dem Damm oder vorzugsweise auf vorhandenem westlichen Weg daneben; Abzweig /Fahrradzufahrt zum SMC u. zur Querungshilfe (Insel) an B5	a)		
44.3	Querung der B5	Querungshilfe an der B5, gebaut mit Radweg B 5			
44.4	Alter Bahndamm von B5 bis Wüste Kunersdorf	wassergebundene Decke (in Kombination mit dem überörtlichen Wanderweg), ggf. Beachtung Landwirtschaftsverkehr, im Rahmen der Erforderlichkeit tlw. Belagsverbesserung und regelmäßiger Freischnitt	X		X

## STADTWALDROUTE

- Freizeitradweg in das Erholungsgebiet Frankfurter Stadtwald mit Ausflugslokal und Wildpark;
- Verbindung zwischen dem Ausflugsort Pillgram sowie Sieversdorf und den nördlichen Stadtteilen;
- vorzugsweise wassergebundene Decke;
- Ergänzung durch Nutzung vorhandener Waldwege gemäß dem gegenwärtig noch in Bearbeitung befindlichen Entwicklungskonzept Frankfurter Stadtwald;

- vorrangige Verbindungswege zur Stadtwaldroute im Bereich Stadtwald :

- 1) ab ehem. Waldhaus Forstweg über Eduardspring – Die Große Trift – Forstweg nach Booßen,
- 2) Zufahrt von Kleiner Straße bis Försterei Eduardspring – Nutzung des vorhandenen Hauptforstweges in westl. Verlängerung von Eduardspring mit möglicher Verbindung nach Sieversdorf und von dort über vorhandene Wege zum Ausflugsziel Madlitzer Mühle mit Anschluss an regionalen Radweg „Schlössertour“.
- 3) ab ehem. Waldhaus Direktverbindung nach Rosengarten abseits von Straßen über den Weg zum Großen Stein bzw. alternativ die weiter westlich gelegene Waldwegeverbindung (siehe Plan 4), da die Direktverbindung sehr steil ist.

1) und 3) als Bestandteil der Rosengartenroute /s. Routen-Abschnitte 46.6 / 46.7.

\*a): bauliche Ergänzung von Radverkehrsanlagen wird empfohlen; b): völlige Umgestaltung des Straßenraumes oder des betreffenden Wegabschnittes ist notwendig

Ab-schnitt	Führung über...	Ausbauart / Besonderheiten	Bauarbeiten notwendig*	nur Abmarkierung notwendig	nur neue Beschilderung
45.1	Fürstenwalder Poststraße von Booßener Straße bis Stadtwald	Nordseite: kombinierter Rad-/Gehweg, wassergebundene Decke bzw. alternativ Mitnutzung der Fahrbahn	a)		
45.2	Stadtwald in Richtung Pillgram	wassergebundene Decke, Mitnutzung der Forstwege, Erhalt des Bahnüberganges für Radfahrer und Fußgänger			X

## ROSENGARTENROUTE

- Wander-/ Radweg als Freizeitverbindung zwischen der Innenstadt und dem Ortsteilen Rosengarten/Pagram mit Anschlußmöglichkeiten in den Stadtwald, nach Pillgram oder an die Nuhnenroute;
- Erschließung der reizvollen Hügellandschaft um Rosengarten;
- durch Ausbau Verbesserung der Erschließung einer größeren Zahl von Kleingärten entlang der Berliner Bahnstrecke.

\*a): bauliche Ergänzung von Radverkehrsanlagen wird empfohlen; b): völlige Umgestaltung des Straßenraumes oder des betreffenden Wegabschnittes ist notwendig

Ab-schnitt	Führung über...	Ausbau / Besonderheiten	Bauarbeiten notwendig*	nur Abmarkierung notwendig	nur neue Beschilderung
46.1	Lichtenberger Straße von Kießlingplatz bis Bahndamm	Tempo 30, Mitnutzung der Fahrbahn, Asphalt			
46.2	Bahnweg von Lichtenberger Str. bis Kleingärten westl. Nuhnenstr.	wassergebundene Decke,	a)		
46.3	Wanderweg zur Anhöhe – Wirtschaftsweg zur Amsterdamer Str. - Kiesweg - Pflaumenallee mit Abzweig nach Pagram/Pillgram (49.6)	Instandhaltung des Weges unter Beachtung Nutzung als Zufahrt zu Obstplantagen Fortführung des Geh-/Radweges an Amsterdamer Str. u. Straße Kiesweg bis in Höhe Einmündung Pflaumenweg bzw. bis Pagram, Asphalt	a) a)		
46.4	Abzweig zur Nuhnenroute nahe dem ETTC (Nordost)	Geh-/Radweg mit „Landwirtschaftlicher Verkehr frei“, Asphalt, vorhanden			
46.5	Rosengarten, Hauptstraße – Siedlerplatz – Anliegerstraße Zum Großen Stein	teilweise Tempo 30, Mitnutzung der Fahrbahn			
46.6	Waldweg von Rosengarten zum großen Stein / nördl. Abzweig Waldweg z. ehem. Waldhaus im Stadtwald bzw. alternativ weiter westliche Waldwegeverbindung zur ehem. Fürstenwalder Poststraße	Aufwertung der Verbindung nach Rosengarten, Mitnutzung der Forstwege, ggf. Wegeausbesserung	X		X
46.7	Forstweg vom ehem. Waldhaus zum Spielplatz - Försterei Eduardspring - Weg „Die Große Trift“ - Forstweg bis Booßen	Mitnutzung der Forstwege und Anliegerweg im Bedarfsfall Wegeausbesserung			X

## LOSSOW-LICHTENBERG- ROUTE

- Freizeitradweg durch den landschaftlich reizvollen Süden des Stadtgebietes;
- Verbindung der Dörfer Lichtenberg, Markendorf und Lossow bzw. Hohenwalde mit dem Helenesee und untereinander;
- zweite und dritte Anbindung des Naherholungsgebietes Helenesee;
- außerhalb vorhandener Straßen naturbelassene Wege oder bitumengebundene Decke.

\*a): bauliche Ergänzung von Radverkehrsanlagen wird empfohlen; b): völlige Umgestaltung des Straßenraumes oder des betreffenden Wegabschnittes ist notwendig

Ab-schnitt	Führung über...	Ausbauart / Besonderheiten	Bauarbeiten notwendig*	nur Abmarkierung notwendig	nur neue Beschilderung
47.1	Tankenweg von Lossow bis Helenesee / Lossower Förstereiweg	separat geführter Radweg parallel zur Landesstraße L 381 (Baulasträger Landesbetrieb - z.zt. Radweg an L 381 planerisch nicht bearbeitet) mit Anbindung an Oder-Neiße-Radweg in Lossow	a)		

47.2	Tankenweg Bereich Helene-see + Abschnitt Kaisermühler Weg bis Weststrand, in Überlagerung mit Helene-seeroute (s. 42.11)	separater Geh-/Radweg parallel zur Erschließungsstraße Helene-see / tlw. Landesstraße L 381 (Baulastträger Landesbetrieb) vorerst Mitnutzung Fahrbahn	a)		
47.3	Weststrand bis Markendorf über vorh. Geh-/Radweg zum Eisenbahnhaltepunkt, Bahnweg, Bahnübergang, Wildbahn	Abschnitt Geh-/Radweg und Mitnutzung der Waldwege Wegeverbesserung nördl. ab Bahnübergang Mitnutzung der Fahrbahn	a)		X
47.4	Markendorf bis Lichtenberg über vorhandenen Landwirtschaftsweg zw. Müllroser Chaussee und Nordstraße	Mitnutzung der Fahrbahn bzw. Ausbesserung vorhandener Landwirtschaftswege unter Beachtung vorgesehener Ortsumgehungen B 87 Markendorf (z.zt. im Raumordnungsverfahren)	a)		

## EICHWALD- UND VORDERES MÜHLENTAL-ROUTE

- Freizeitradweg durch den landschaftlich reizvollen Südosten des Stadtgebietes;
- halbkreisförmige Strecke für kürzere Fahrradausflüge;
- außerhalb vorhandener Straßen ausschließlich wassergebundene Decke.

\*a): bauliche Ergänzung von Radverkehrsanlagen wird empfohlen; b): völlige Umgestaltung des Straßenraumes oder des betreffenden Wegabschnittes ist notwendig

Ab-schnitt	Führung über...	Ausbauart / Besonderheiten	Bauarbeiten notwendig*	nur Abmarkierung notwendig	nur neue Beschilderung
48.1	Eichwaldweg vom Buschmühlenweg über Burghübel bis zwischen den Dämmen Bahn / Bundesautobahn A12	wassergebundene Decke Hinweis auf angemessenes Verhalten im Naturschutzgebiet (NSG), weiterer Verlauf Eichwaldweg in südl. Richtung / Unterführung Autobahn als Sackgasse kennzeichnen			X  X
48.2	Seestraße vom Buschmühlenweg bis "Am Zwickel"	Mitnutzung der Fahrbahn			
48.3	Am Zwickel/Mühlental	kurzer Abschnitt Asphalt ansonsten nicht gut befahrbare Betonplatten - Belagsverbesserung nördlich des Bahndammes Nutzung des vorhandenen Betonweges bis Güldendorfer Straße	a)		

## NUHNENROUTE

- Verbindung zwischen dem Stadtzentrum und dem Ortsteil Lichtenberg;
- Abzweig zur Anbindung des Wohngebietes Buckower Straße;
- Erschließung des Vorwerks Nuhnen und des ETTC an der Autobahn;
- innerhalb des ETTC mit seinem Schwerlastverkehr und dem geringen Fußgängeraufkommen sind entlang der Straßen kombinierte Rad-/Gehwege z. T. realisiert;
- Abzweige zu den Gewerbegebieten Am Großen Dreieck, Technologiepark und Markendorf II;
- Anbindung des LSG "Biegener Hellen" an das innerstädtische Radwegenetz;
- Abzweig als Verbindung des Stadtteils Pagram und des Ausflugsortes Pillgram mit dem Stadtzentrum.

\*a): bauliche Ergänzung von Radverkehrsanlagen wird empfohlen; b): völlige Umgestaltung des Straßenraumes oder des betreffenden Wegabschnittes ist notwendig

Ab-schnitt	Führung über...	Ausbauart / Besonderheiten	Bauarbeiten notwendig*	nur Abmarkierung notwendig	nur neue Beschilderung
49.1	Alte Nuhnenstraße vom Bahnweg bis Kopernikusstraße	Tempo 30 prüfen, Mitnutzung der Fahrbahn Sicherung der Querungsmöglichkeit der Kopernikusstraße (Detailplanung erforderlich)	X		

49.2	Alte Nuhnenstraße vom Kopernikusstraße bis Siedlung Nuhnen Bereich Siedlung Nuhnen	Fahrradstraße 2006/07 als Lückenschluss realisiert unter Beachtung evtl. späterer Straßenausbau als Zufahrt ETTC/B 112n (letzter BA Nordspange) mit tlw. neuer Straßen-Trassenführung Mitnutzung der Fahrbahn			
49.3	Siedlung Nuhnen bis Lichtenberg, Südstraße / Bauernweg	Geh-/Radweg im Verlauf der alten Nuhnenstr. / Nordstraße Mitnutzung Fahrbahn Mitnutzung der Fahrbahn			
49.4	Lichtenberg - Hohenwalde über Vorwerk Lichtenberg  und Biegener Hellen	Nutzung vorhandener Feld- und Waldwege als kombinierte Rad-/Gehwege, Ausbau der Zufahrt „Vorwerk“, vorhandenes Kopfsteinpflaster schlecht befahrbar, Asphalt Belagsverbesserung im Wegeabschnitt unmittelbar westlich von Hohenwalde	b)  X		
49.5 (46.4)	Abzweig von Siedlung Nuhnen bis Amsterdamer Str. / Anschluss an Rosengartenroute bzw. nach Pagram	Abzweig als kombinierter Rad-/Gehweg im Randbereich des ETTC (Nordost)			
49.6	von Pagram Eichenallee / Eichentrift bis Pillgram	Prüfung ob Weg im Waldbereich naturbelassen sein kann, sonst ausbesserungswürdiges Kopfsteinpflaster bzw. mit Asphaltstreifen	a)		
49.7	Abzweig zur Müllroser Chaussee über Pappelweg	Abschnitte kombinierter Rad-/Gehweg und Anliegerweg, Asphalt bzw. wassergebundene Decke			

### 5.3.12 Verbindungs- und Ergänzungswege

- verdichten das Haupttruten- und Grünroutennetz;
- bilden ein zusätzliches Angebot für unterschiedlich häufig befahrene Querverbindungen;
- fahrradfreundliche Gestaltung der vom Hauptradnetz unberührten Hauptverkehrsstraßen und ausgewählter Nebennetzstraßen mit Ausbaubedarf.

Die wesentlichen Verbindungs- und Ergänzungswege sind jeweils in den Plänen 3 und 4 als Bestandteile des inneren bzw. äußeren Radroutennetzes dargestellt.

Die Beschreibung ist nachfolgend nur für ausgewählte Verbindungen aufgenommen worden, das bedeutet nicht, dass weitere Verbindungs- und Ergänzungswege von weniger Bedeutung sind.

### INNENSTADTLINIE

- Ergänzung der Nord-Süd-Innenstadtroute für zügige Radler;
- Einbindung der Karl-Marx-Straße / Einkaufsbereich Stadtzentrum.

\*a): bauliche Ergänzung von Radverkehrsanlagen wird empfohlen; b): völlige Umgestaltung des Straßenraumes oder des betreffenden Wegabschnittes ist notwendig

Ab-schnitt	entlang von...bis...	Ausbauart / Besonderheiten	Bauarbeiten notwendig*	nur Abmarkierung notwendig	nur neue Beschilderung
50.1	Herbert-Jensch-Straße von Klietower Straße bis Berliner Straße	Mitnutzung der Fahrbahn			
50.2	Berliner Straße von Herbert-Jensch-Straße bis Karl-Marx-Straße	Tempo 30, Mitnutzung der Fahrbahn			
50.3	Karl-Marx-Straße von Berliner Straße bis Zehmeplatz	tlw. Tempo 30, Mitnutzung der Fahrbahn, zusätzlich im nördlichen Abschnitt mit Gehweg für „Radfahrer frei“ ausgeschildert - Prüfung auch für den Bereich Magistrale, außerdem Prüfung einer Markierung von Radfahrstreifen auf der Fahrbahn / Schutzstreifen.		X	X

50.4	Gubener Straße von Zehmeplatz bis Cart- hausplatz	Tempo 30, Mitnutzung der Fahrbahn mit Auf- pflasterungen, in Gegenrichtung befahrbare Einbahnstraße			
------	---	---	--	--	--

## "BERG-UND-TAL-BAHN"

- Verbindung zwischen dem Hansaviertel und dem Bahnhof mit starken Höhenunterschieden;
- vorbeiführend an Gymnasium Bereich Wieckestraße / Schulen Beckmannstraße, Stadtteilzentrum Nord.

\*a): bauliche Ergänzung von Radverkehrsanlagen wird empfohlen; b): völlige Umgestaltung des Straßenraumes oder des betreffenden Wegabschnittes ist notwendig

Ab- schnitt	Führung über...	Ausbauart / Besonderheiten	Bauar- beiten not- wen- dig*	nur Abmar- kie- rung not- wendig	nur neue Be- schil- derung
51.1	Lennéstr. von Hansastr. bis Moskauer Straße	Mitnutzung der Fahrbahn			
51.2	Lennéstr. von Moskauer Str. bis Bergstraße	Mitnutzung der Fahrbahn			
51.3	Beckmannstr. von Bergstr. bis Sophienstr.	teilweise Tempo 30, Mitnutzung Fahrbahn			
51.4	Wieckestraße von Sophienstraße bis Franz-Mehring-Straße; über Abschnitt Rosa- Luxemburg-Str.	Mitnutzung der Fahrbahn, im Abschnitt Fußgän- gerbereich Schild mit „Radfahrer frei“, Prüfung Querungshilfe in R.-Luxemburg-Str. in Höhe Wieckestr. ansonsten Nutzung beidseitig Abschnitt Gehweg mit "Radfahrer frei" / Querung über LSA F.-Mehring-Str. längerfristig Umbau Rosa-Luxemburg-Str. (gemäß Sanierungsziel „Ehem. Altstadt“ (s. Abschnitt Strecke 6.3)	(X)		X
51.5	Franz-Mehring-Straße von Wieckestraße bis Heil- bronner Straße	Mitnutzung der Fahrbahn Verbindung zum Bahnhof s. Route 4 / Abschn.4.1			

## VERBINDUNGEN ZWISCHEN ALT- UND NEUBERESINCHEN

- Die Nutzung der vorhandenen Brücke über die Große Müllroser Straße und der Trampelpfade über das Gleisdreieck wurde untersucht und wegen der Überlagerung mit den hier starken Fußgängerströmen wieder verworfen.
- Von besonderer Bedeutung ist die Verbindung / Direktbeziehung zwischen Oberstufenzentrum Beeskower Str./ Potsdamer Str., Alberesinchen und Bahnhof (Schüler von außerhalb).  
Aus Gründen der Verkehrssicherheit und hinsichtlich der Topografie wird eine Aufwertung durch eine Brücke für Fußgänger und Radfahrer über die Leipziger Straße westlich der Eisenbahnbrücke vorgeschlagen (bereits verankert in Planungen zum Sanierungsgebiet Altberesinchen).

\*a): bauliche Ergänzung von Radverkehrsanlagen wird empfohlen; b): völlige Umgestaltung des Straßenraumes oder des betreffenden Wegabschnittes ist notwendig

Ab- schnitt	Führung über...	Ausbauart / Besonderheiten	Bauar- beiten not- wen- dig*	nur Abmar- kie- rung not- wendig	nur neue Be- schil- derung
52.1	Beeskower Straße von Markendorfer Straße bis Leipziger Straße	Mitnutzung der Fahrbahn			
52.2	Querung der Leipziger Stra- ße	westl. Fußweg Leipziger Straße in beiden Rich- tungen für Radfahrer befahrbar, Querung der Leipziger Str. über ausgebaute LSA Cottbuser Straße im Zuge der Fußgängerfurten, <b>Brücke</b> parallel zur Bahn für Fußgänger u. Radfahrer / Querung der Leipziger Str. Konfliktpunkt, wenn keine Verringerung des Verkehrsaufkommens	a)		X

52.3	Cottbuser bzw. Fürstenberger Straße von Leipziger Str. bis Johann-Eichorn-Straße	Tempo 30, Mitnutzung der Fahrbahn			
52.4	Johann-Eichorn-Straße von Fürstenberger Straße bis Birkenallee	Mitnutzung der Fahrbahn , beiderseits Schutzstreifen prüfen		X	
52.5	Verbindung in Großer Müllroser Straße von Johann-Eichorn-Straße bis Leipziger Platz	Tempo 30, Mitnutzung der Fahrbahn, Verbindung zw. den Routen 4 und 5 im Abschnitt Altberesinchen, Großnatursteinpflaster im Kreuzungsbereich bergab ungünstig			
52.6	Querung Dresdener Straße zwischen Finkenheerder und Lübbener Straße	Langfristig als Option mit Brücke in Verbindung einer evtl. neuen Erschließungsstraße zum Bahngelände	b)		
52.7	Lübbener und Mixdorfer Straße	Tempo 30, Mitnutzung der Fahrbahn			
52.8	Querung der Großen Müllroser Straße (als Option)	Als Option kombinierter Rad-/Gehweg auf der Bahndammkronen unter ggf. Rückbau von nicht mehr benötigten Gleisen, Problem: Nähe zu den Gleisen, Vorteil: Direktverbindung Bahnhof - K.-Wachsmann-Str./Freizeitpark (Detailuntersuchung erforderlich)	a)		
52.9	Pfingstberg	gemeinsamer Rad-/Gehweg, bzw. Nutzung vorhandener Mischverkehrsfläche	a)		
52.10	Clara-Zetkin-Ring/Konrad-Wachsmann-Straße	Tempo 30, Mitnutzung der Fahrbahn bzw. in Abhängigkeit von Stadtbau			

## STADTKERNTANGENTE

- Radverkehr entlang der von Kfz am stärksten befahrenen Hauptnetzstraße mit Verkehrsbelastungen in Abschnitten von 11.000 bis 32.750 Kfz pro 24 Stunden (Stand Juni 2005 nach Verkehrserhebung vom März 2005).
- vergleichsweise gleichmäßig ansteigende Verbindung zwischen der oberen Stadt und Neuberesinchen;
- vorhandene Gehwegbreite für die Mitnutzung durch den Radverkehr im Abschnitt Altberesinchen ist nicht ausreichend, zwischen Thielestraße und Cottbuser Straße rechtfertigen geringere Fußgängerzahlen die angedachte Lösung (kurzfristiger Kompromiss);
- im Abschnitt zwischen Thielestraße und Am Goltzhorn ist die langfristig vorgeschlagene Lösung nur über ein dringend notwendiges gesamtstädtisches Verkehrsvermeidungskonzept realisierbar.

\* a): bauliche Ergänzung von Radverkehrsanlagen wird empfohlen; b): völlige Umgestaltung des Straßenraumes oder des betreffenden Wegabschnittes ist notwendig

Ab-schnitt	Führung über...	Ausbauart / Besonderheiten	Bauarbeiten notwendig*	nur Abmarkierung notwendig	nur neue Beschilderung
53.1	Lebuser Chaussee (B 112) von Ragoser Talweg bis Berliner Chaussee	separater Geh- und Radweg östlich neben der Straße, gleichzeitig als Verbindung zw. Oder-Neiße-Radweg und Route 1	a)		
53.2	Kieler Straße von Goppelstraße bis Klingetal	Gehwege „Radfahrer frei“ beidseitig vorhanden			
53.3	Kieler Str. von Klingetal bis R.-Luxemburg-Str.	Ostseite: separat geführter gemeinsamer Rad-/Gehweg vorhanden; aufgrund schadhafter Stellen Erneuerung der Befestigung erforderlich	X		
53.4	Kleistpark zwischen Rosa-Luxemburg-Straße bis Thielestraße	separat geführter kombinierter Rad-/Gehweg Verbesserung der Beleuchtung, Anschluss an Wohngebiet Halbe Stadt über Fußgängerbrücke gegeben, „für Radverkehr frei“ beschildern	X		X
53.5	Querung Fürstenwalder Straße	ggf. Fußgänger/Radfahrer-Bedarfs-LSA, von Straßenbahn beeinflussbar	a)		

53.6	Thielestr. von Kleistpark bis Leipziger Straße	Mischverkehrsfläche / Tempo 30 ; für Radverkehr geöffnete Einbahnstr. (bis Huttenstr. vorhanden), Furtmarkierung über Einmündung Winsestraße		X	
53.7	Leipziger Str. von Thielestr. bis Cottbuser Straße	Westseite: gemeinsamer Rad-Gehweg in beiden Richtungen befahrbar (Schild: Gehweg „Radfahrer frei“ bergauf vorhanden, unter den Brücken: ggf. Schiebestrecke bei Rekonstruktion der Brücke : Verbreiterung des Durchganges für Fußgänger und Radfahrer	a)		X
<p><i>Zwischen Cottbuser Straße und Am Goltzhorn ist die Gehwegbreite für einen gemeinsamen Rad-Gehweg nicht ausreichend, Radfahren ist nur auf der Straße möglich bzw. bergauf auf dem Gehweg mit „Radfahrer frei“, Gefährdungssituation aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsdichte bleibt erhalten.</i></p>					
53.8	Leipziger Str. von Cottbuser Str. bis H.-Hildebrandt-Straße (in Verbindung mit 53.7 und 9)	Langfristig prüfen: beiderseits Schutzreifen; nach dem Luftreinhalte- /Aktionsplan Frankfurt (Oder) (09/2006) wird <u>nicht</u> die Einengung der Leipziger Straße auf eine Fahrspur pro Richtung aufgrund Verdrängung des Verkehrs in angrenzende Bereiche empfohlen..			
53.9	H.-Hildebrandt-Str. von Leipziger Str. bis Am Goltzhorn	kurzfristig : beidseitig Beschilderung Gehweg mit „Radfahrer frei“ prüfen, langfristig: Schutzstreifen s. zuvor		X	X
53.10	Am Goltzhorn von H.-Hildebrandt-Straße bis B 112	beiderseits separat geführte kombinierte Rad-/Gehwege größtenteils vorhanden, Ergänzung auf der Ostseite im oberen Abschnitt in Abhängigkeit vom Stadtumbau	a)		
53.11	Abzweig: Weg von der Straßenbahnwendeschleife über die Thomasiusstr. in das Wohngebiet	Abschnitt gemeinsamer Rad-/Gehweg vorhanden; Mitnutzung der Fahrbahn / Tempo 30, Weiteres abhängig vom Stadtumbau einschließlich der Nachnutzung der Flächen im 4. WK Neuberesinchen	X		

### SOPHIENSTRASSE / HALBE STADT / KARL-RITTER-PLATZ in Ergänzung zur Route 6

- Verbindung insbesondere bergab über Sophienstraße / nördliche Halbe Stadt / Karl-Ritter-Platz zur Umgehung des gegenwärtig zeitweisen Staus in der Rosa-Luxemburg-Straße vor der Stadtbrücke.
- Direktverbindung vom Bereich Karl-Liebknecht-Straße zum Karl-Ritter-Platz bzw. zum Oder-Neiße-Radweg.

\*a): bauliche Ergänzung von Radverkehrsanlagen wird empfohlen; b): völlige Umgestaltung des Straßenraumes oder des betreffenden Wegabschnittes ist notwendig

Ab-schnitt	entlang von...bis...	Ausbauart / Besonderheiten	Bauarbeiten notwendig*	nur Abmarkierung notwendig	nur neue Beschilderung
54.1	Knoten Kieler Str./Sophienstr./Karl-Liebknecht-Str.	Rampe für Radfahrer von tiefergelegenen Sophienstr. bis zur Kreuzung vorhanden, im Falle Knotenausbau radverkehrsfördernde Gestaltung			
54.2	Sophienstraße von Kieler Str. bis Beckmannstr.	Tempo 30, Mitnutzung der Fahrbahn, längerfristig Umbau Straßenraum mit Aufgabe von alten Radwegabschnitten	b)		
54.3	Sophienstraße von Beckmann-Str. bis Halbe Stadt	bergab Mitnutzung Fahrbahn (Einbahnstraße) bergauf als Gehweg „Radfahrer frei“ mit Prüfung vor Knoten Beckmannstr. Abmarkierung eines kurzen Radfahrstreifens entgegen der Einbahnstraßenrichtung auf Sophienstraße zwecks Erleichterung des Einordnens in Straßenverkehr		X	X
54.4	über Halbe Stadt bis Karl-Ritter-Platz / Kietzer Gasse	Mitnutzung der Fahrbahn, Anschluss zum Oder-Neiße-Radweg / Oderpromenade bzw. an Innenstadtachse			

## GRONENFELDER WEG

- Ergänzung des relativ stark vom Kfz-Verkehr belasteten Abschnittes der Klingetalroute 2;
- ebene Verbindung zwischen Hansaviertel und Gronenfelde bzw. dem Industriegebiet Seefichten.

\*a): bauliche Ergänzung von Radverkehrsanlagen wird empfohlen; b): völlige Umgestaltung des Straßenraumes oder des betreffenden Wegabschnittes ist notwendig

Ab-schnitt	Führung über...	Ausbauart / Besonderheiten	Bauarbeiten notwendig*	nur Abmarkierung notwendig	nur neue Beschilderung
55.1	Gronenfelder Weg von Hafenbahnweg bis Akazienweg	bitumengebundene Decke zur Belagsverbesserung / Wegeaufwertung und Herstellung einer Direktverbindung zum Hafenbahn-Radweg	a)		
55.2	Gronenfelder Weg von Akazienweg bis Heimkehrstraße	verkehrsberuhigt Mitnutzung der Fahrbahn			
55.3	Gronenfelder Weg von Heimkehrstraße bis Gronenfelde	Nordseite: separat geführter kombinierter Rad-/Gehweg vorhanden, Verbundpflaster ausbesserungsbedürftig bzw. Austausch durch bituminöse Decke (Reduzierung Instandhaltungsaufwand)	X		
55.4	Gronenfelder Weg von Gronenfelde bis Booßen	Nordseite: separat geführter kombinierter Rad-/Gehweg ; ab Ortsausgang Baulastträger Landesbetrieb Straßenwesen/Niederlassung FFO	a)		
55.5	Birnbaumsmühle von Gronenfelder Weg bis Klingetal	separat geführter kombinierter Rad-/Gehweg	a)		
55.6	Im Falle Bau einer Verbindungsstraße von Gronenfelde bis Grubenstraße	längerfristig in Abhängigkeit von Straßenneubau mit Brücke über Eisenbahnstrecke nach See- low): ggf. Mitnutzung Fahrbahn / Gesamtlösung	b)		
55.7	Grubenstraße und Schubertstraße bis Birnbaumsmühle	Mitnutzung Fahrbahn; in Schubertstraße im mittleren Abschnitt längerfristig Geh-/Radweg gemäß Bebauungsplan „Gewerbegebiet Seefichten“	b)		

## ANSCHLUSS WOHNGEBIET BUCKOWER STRASSE

- umwegfreie Verbindung zum Wohngebiet Süd mit Stadtteilzentrum und zur Grundschule in der A.-Leonow-Straße / Schulwegsicherung;
- Verbindung zur Siedlung Nuhnen, Anbindung an die Nuhnenroute Richtung Lichtenberg und an die Rosengartenroute sowie an die Route 5 nach Markendorf – Müllrose und Anschluss an die Routen in Richtung Innenstadt.

\*a): bauliche Ergänzung von Radverkehrsanlagen wird empfohlen; b): völlige Umgestaltung des Straßenraumes oder des betreffenden Wegabschnittes ist notwendig

Ab-schnitt	Führung über...	Ausbauart / Besonderheiten	Bauarbeiten notwendig*	nur Abmarkierung notwendig	nur neue Beschilderung
56.1	K.-Ziolkowski-Allee vom Baumschulenweg bis Kopernikusstraße	Mitnutzung der Fahrbahn, am Knoten in der Kopernikusstraße LSA vorhanden			
56.2	Sandgrund von Kopernikusstraße bis Pappelweg / Weißdornstr.	Mitnutzung der Fahrbahn im Ostabschnitt, Ausbau des genutzten Pfades als gemeinsamer Rad-/Gehweg / starkes Gefälle	a)		
56.2a	Alternative über Kopernikusstraße / s. Abschnitt 9.10 und Buckower Straße	Markierung von Schutzstreifen auf Fahrbahn, Mitnutzung der Fahrbahn		X	
56.3	Weißdornstr. Erschließung Wohngebiet Buckower Str.	Tempo 30, Mitnutzung der Fahrbahn,			

**VERBINDUNGEN IN DER NUHNENVORSTADT**

\*a): bauliche Ergänzung von Radverkehrsanlagen wird empfohlen; b): völlige Umgestaltung des Straßenraumes oder des betreffenden Wegabschnittes ist notwendig

Ab-schnitt	Führung über...	Ausbauart / Besonderheiten	Bauarbeiten notwendig*	nur Abmarkierung notwendig	nur neue Beschilderung
57.1	F.-Ebert-Straße von Hellweg bzw. G.-Hauptmann Str. bis Nuhenstraße	Tempo 30, Mitnutzung der Fahrbahn			
57.2	Gartenweg über Nuhenfließ von Lichtenberger Straße östlich des Sportplatzes bis J.-Haydn-Straße	Kombinierter Rad-/Gehweg bzw. Abschnitt mit Anliegerverkehr; Verbundpflaster oder bitumengebundene Decke; Abschnitt mit Asphalt vorhanden (Garagenzufahrt)	a)		
57.3	A.-Fellert-Straße von J.-Haydn-Str. bis A.-Bebel-Straße	Tempo 30, Mitnutzung der Fahrbahn, Öffnung der Einbahnstraße für Radfahrer im Gegenverkehr im Nordabschnitt			X
57.4	Witzlebenstraße von A.-Bebel-Straße bis Josef-Gesing-Str.	Tempo 30 prüfen, Mitnutzung der Fahrbahn Witzlebenstraße - Öffnung der Einbahnstraße für Radfahrer im Gegenverkehr gegeben			
57.5	Max-Hannemann-Str. von Josef-Gesing-Str. bis Rathenaustraße	Tempo 30 prüfen, Mitnutzung der Fahrbahn, einseitig anderer Radweg vorhanden			
57.6	H.-Zille-Str./ westliche G.-Richter-Straße von Rathenaustraße bis Birnbaumsmühle	Tempo 30, Mitnutzung der Fahrbahn, im Westabschnitt der G.-Richter-Str. bis Birnbaumsmühle an Nordseite gemeinsamer Geh-/Radweg vorhanden			

**ANDERE VERBINDUNGEN**

\*a): bauliche Ergänzung von Radverkehrsanlagen wird empfohlen; b): völlige Umgestaltung des Straßenraumes oder des betreffenden Wegabschnittes ist notwendig

Ab-schnitt	Führung über...	Ausbauart / Besonderheiten	Bauarbeiten notwendig*	nur Abmarkierung notwendig	nur neue Beschilderung
58	Seestraße in Güldendorf von Güldendorfer Straße bis Am Zwickel	Mitnutzung der Fahrbahn, im Raum Güldendorf auch als attraktive Verbindung zwischen Oder-Neiße-Radweg und Heleneseeroute			
59	Abschnitt Bierweg bzw. neuer Weg nördlich davon in Höhe Maulbeerweg/Siedlung Markendorf bis Nuhenroute	ehem. Weg ist tlw. zugewachsen und schlecht nutzbar - aber eine direkte Verbindung ist herstellbar unter Ansatz am neuen Weg in Höhe Maulbeerweg geführt nördlich vom Grünstreifen zur Nuhenroute	a)		
60	Am Großen Dreieck und Fußgängerbrücke über die Autobahn	gemeinsamer straßenbegleitender Geh-/Radweg vorhanden, Herstellung einer Verbindung vom Gewerbegebiet nördlich Autobahn über die Fußgängerbrücke zum Technologiepark	a)		
61	Siedlerweg (und Stakerweg) zwischen Winzerring und Baumschulenweg	Mitnutzung der Fahrbahn, Tempo 30, Öffnung für Radfahrer in beide Richtungen (schnelle Verbindung abseits Hauptstraßen)			X
62	Landesstraße L 383 zwischen Booßen und Wulkow	Mitnutzung der Fahrbahn auch langfristig in Abhängigkeit vom Neubau der Oder-Lausitz-Straße zwischen der B5 und der B167,			
63	Landstraße zwischen Lichtenberg und Pillgram	Ortsverbindungsstraße mit geringer Belastung, Mitnutzung der Fahrbahn, längerfristig Ausbauforderung	b)		
64	Tzschetzchnower Schweiz – Weinberge/ Hohler Grund nach Güldendorf (Hochwasserumleitungsstrecke)	Mitnutzung der Fahrbahn, Tempo 30 neu asphaltiert und Abschnitt Großpflaster			

65	Messering / Abzweig Fußweg westlich Einzelhandelskomplex / vorhand. Wirtschaftsweg nördl. Bahnstrecke bis unter Brücke B 112n / neue Verbindung nach Rosengarten prüfen	längerfristig : Verlängerung des Weges nach der vorhandenen Fußgängerbrücke über Fließ bis Wirtschaftsweg, gemeinsamer Geh-/Radweg-Verbindung nach Rosengarten unter Beachtung Gleisrückbau im Gleisbogen Seefichten oder alternativ auf Bahnsüdseite im Zusammenhang mit Rosengartenroute ausgehend vom Abschnitt 46.2 (Detailuntersuchung erforderlich)	a)		
----	---	--	----	--	--

## 6 Ausbauten und exemplarische Vorschläge der Radverkehrsführung

Mit den Darstellungen sollen die verschiedenen Möglichkeiten der prinzipiellen Führung des Radverkehrs in unterschiedlichen baulich-räumlichen Situationen verdeutlicht werden. Das Grundprinzip besteht darin, dass auf allen Hauptnetzstraßen, auf denen derzeit ohnehin Radverkehr stattfindet, dieser durch Markierungen und Baulichkeiten auch für die anderen Verkehrsteilnehmer verdeutlicht wird und Radfahren somit sicherer wird.

Die vorgeschlagenen Lösungen bedeuten oftmals, dass das bereits stattfindende Fahrverhalten der Radfahrer legalisiert und die baulichen und verkehrsorganisatorischen Rahmenbedingungen dazu verbessert werden. Fehlverhaltensweisen von Radfahrern, die zu Sicherheitsrisiken für alle beteiligten Verkehrsteilnehmer führen, sind häufig auf Mängel in der baulichen Ausgestaltung und in den Regelungen zurückzuführen.

### Schutzstreifen (Angebots- oder Mehrzweckstreifen)

Um Radfahren auf Hauptnetzstraßen sicherer zu machen und gleichzeitig den Kfz-Verkehr nicht mehr als notwendig einzuschränken, wird auf einigen der vorgeschlagenen Routen die Markierung von Schutzstreifen/Angebotsstreifen, die bei ausreichender Breite der Fahrbahn auch als Radfahrstreifen ausgebildet werden können, vorgeschlagen. Aber das tatsächlich Machbare ist im Rahmen der Ausführungsplanung jeweils zu untersuchen.

Durch den Einsatz von Schutzstreifen(Angebotsstreifen) entstehen flexibel nutzbare Querschnitte. Der Radverkehr fährt am Fahrbahnrand auf dem Schutzstreifen, der nicht grundsätzlich frei vom Pkw-Verkehr ist. Der Kfz-Verkehr orientiert sich zur Mitte der Fahrbahnfläche, deren Breite auf den Begegnungsfall zweier Pkw bei verminderter Geschwindigkeit (maximal 50 Km/h) ausgerichtet wird. Ein Mittelstreifen wird nicht abmarkiert. Das Parken ist auf Schutzstreifen nicht erlaubt.

Bei einer verfügbaren Straßenbreite z. B. von mindestens 7,25 m verbleiben bei zwei mindestens je 1,25 m breiten Schutzstreifen noch 4,75 m für die Fahrgasse. Die gefahrlose Begegnung zweier Pkw ist möglich. Da eine niedrigere Geschwindigkeit auf den Hauptstraßen der Stadt anzustreben ist, sind langfristig Schutzstreifen auch bei schmaleren Fahrbahnbreiten vorstellbar. Die Markierung von Schutzstreifen bedeutet, dass Radfahrer an der gleichen Stelle im Straßenraum fahren, an der sie auch ohne Schutzstreifen fahren würden, gleichzeitig bietet der Streifen allerdings einen weitaus größeren Schutz der Radfahrer, da er den anderen Verkehrsteilnehmern signalisiert, dass sich hier Radfahrer befinden können. Für die Kfz wird die benutzbare Fahrbahnbreite nicht grundsätzlich verringert. Durch eine lediglich optische Verringerung der Fahrbahnbreite wird erreicht, dass langsamer und somit für alle am Verkehr Beteiligten berechnender gefahren wird. Voraussetzung ist aber, dass die Fahrbahn auch beidseitig im Randbereich einen gut befahrbaren Zustand aufweist.

Werden Schutzstreifen/Angebotsstreifen neben Parkstreifen mit entsprechendem Sicherheitsabstand abmarkiert, sind die Konflikte zwischen Radfahrern geringer als ohne Schutzstreifen, da die Markierung die Kfz-Führer auf eventuelle Radfahrer hinweist. Die Sicherheit für die Radfahrer wird verbessert.

Schutzstreifen sind im Verlauf von Straßen mit unterschiedlicher Querschnittsbreite auch abschnittsweise realisierbar. An Engstellen oder in Bereich von Abbiegespuren kann der Angebotsstreifen unterbrochen werden. Der Radfahrer muss sich dann wieder in den übrigen Verkehr einordnen, kann so aber auch z. B. problemloser Linksabbiegespuren mitnutzen, als dies bei der Anwendung von separaten Radwegen möglich wäre. Langfristig können die getrennten Abschnitte nach einer Verringerung der Verkehrsbelastung oder durch neue Erkenntnisse über die Wechselwirkungen zwischen Fahrbahnbreite und Sicherheit miteinander verbunden werden. Bei größeren Straßenbreiten ist der Übergang der Schutzstreifen in Radfahrstreifen möglich.

Untersuchungen zeigen, dass durch die Abmarkierung von Schutzstreifen auf breiten Straßen die durchschnittliche Kfz-Geschwindigkeit zurückgeht und somit ein großer Sicherheitsgewinn erzielt wird. Zudem wirkt es sich positiv auf die gesamte Umfeldsituation aus, da auch die Lärmbelastung abnimmt.

Langfristig eine Verringerung der Durchschnittsgeschwindigkeiten in der gesamten Stadt anzustreben, wäre nicht nur für Radfahren vorteilhaft, sondern würde auch das Leben an den Straßen für die Einwohner der Stadt wieder attraktiver werden zu lassen. Dazu gehören insbesondere die Abmarkierung von Schutzstreifen oder Radfahrstreifen auf der **Leipziger Straße, der Rosa-Luxemburg-Straße und der Karl-Marx-Straße**. Auch wenn diese Abmarkierungen aus den unterschiedlichsten Gründen nicht kurzfristig vorgenommen werden können, sollte die Schaffung anwohnergerechterer Lebensverhältnisse entlang der Hauptstraßen, wozu neben einer Verringerung der Durchschnittsgeschwindigkeit auch bessere Bedingungen für Radfahrer gehören, längerfristiges Planungsziel der Stadt sein.

Die Vorteile der Abmarkierung von Schutzstreifen/Angebotsstreifen sind:

- bessere Sichtbarkeit der Radfahrer
- gleiche Durchlassfähigkeit der Straße bei Vermeidung überhöhter Geschwindigkeiten der Kfz
- verminderte Lärmbelastung
- geringe Herstellungskosten sicherer Radnetzbestandteile

**Schutzstreifen (Angebotsstreifen) dienen der Erhöhung der Verkehrssicherheit nicht nur der Radfahrer (die auch ohne diese Streifen hier fahren würden), sondern auch der Kfz, da deren Nutzer umsichtiger und mit angepassterer Geschwindigkeit fahren. Sie dienen der Schaffung eines gleichberechtigteren Verkehrsklimas.**

## Radfahrstreifen

Radfahrstreifen werden dort vorgeschlagen, wo eine starke Verkehrsbelegung der Fahrbahn und eine ausreichende Rest-Fahrbahnbreite von mindestens je 3,00 m vorhanden sind. Außerdem sind Radfahrstreifen bei ausreichender Straßenbreite in für Radfahrer im Gegenverkehr befahrbaren Einbahnstraßen möglich, wo eine deutlichere Trennung zwischen Kfz-Verkehr und Radverkehr notwendig ist.

## Radfahrerfurt im Zuge einer LSA

An Knoten, an denen separate Radwege oder kombinierte Rad-/Gehwege kreuzen wird die Abmarkierung von Fahrradfurten, die mit den Fußgänger-LSA gekoppelt sind, empfohlen. Eine solche Kopplung ist im Allgemeinen ohne aufwendige LSA-Umrüstung möglich. Die Fußgängerampel erhält lediglich anstatt der vorhandenen Piktogramme neue Fußgänger- und Radfahrer-Piktogramme. Die Fahrräder queren parallel und zeitgleich mit den Fußgängern.

## Knotenpunktbereiche

In Knotenpunktbereichen werden separat geführte Radwege und Radbahnen so an die Fahrbahn verlegt, dass diese auf einer Länge von mindestens 15 m nicht durch Bäume, Masten oder Strauchwerk, aber auch nicht durch parkende Autos für die Kfz-Fahrer verdeckt werden. Bei der Gestaltung der Knotenpunkte an der A.-Bebel-Straße fand dieser Grundsatz (teilweise bedingt) nicht die entsprechende Beachtung und deshalb sind bei zukünftigen Lösungen die Belange des Radverkehrs wesentlich besser zu berücksichtigen, um Gefahrenpunkte möglichst auszuschließen.

Kreuzungsbereiche sind so zu gestalten, dass sie vom Fahrradfahrer verkehrssicher und zügig passiert werden können. Folgende Maßnahmen gehören zu einer fahrradfreundlichen Knotengestaltung:

- nahezu niveaufreie Bordabsenkungen
- Anlegung vorgezogener Aufstellbereiche für Radfahrer (auch an Bahnübergängen)
- Ermöglichen direkten Abbiegens durch gesonderte Linksabbiegespuren
- Einrichtung einer signalgesteuerten Fahrradschleuse und eines Aufstellbereiches für indirektes Abbiegen
- Vermeidung der Bedarfsanmeldung für Fußgänger und Radfahrer bei Lichtsignalanlagen, da damit Benachteiligung verbunden
- Verkehrsabhängige Anlagen (Schleifen in der Fahrbahn) müssen auch auf Radfahrer reagieren.

## Grundstückszufahrten

Die Grundstückszufahrten sind bei straßenbegleitenden Geh-/Radwege vorzugsweise als sog. Überfahrten zu gestalten, d.h. als Ziel ist die Durchgängigkeit der Geh-/Radwege ohne Absenkungen in Einfahrten (Vermeidung ständiges auf und ab) als Standardlösung zu verfolgen und die Führung in gleichem Oberflä-

chenmaterial über die Grundstückszufahrt vorzusehen.. Die Zufahrt wird durch alleinige Absenkung mit einem Schrägbord (des Straßenbordes) gestaltet und das ist gemäß den technischen Regelwerken die einfachste Form einer Bordabsenkung an Geh-/Radwegüberfahrten.

Leider sind noch größtenteils die früher üblichen und für den Radverkehr nachteiligen ständigen Absenkungen im Verlauf von Geh-/Radwegen anzutreffen.

Ein gutes Beispiel in der Stadt ist die Lösung mit dem erfolgten Ausbau der Straße Am Klingetal zwischen Kieler Straße und Rathenaustraße. Bei künftigen Ausbaumaßnahmen ist diese Form die Zielsetzung.

## **Links-Abbiegevorgänge**

Für Linksabbiegende Radfahrer gibt es die Möglichkeit, sowohl auf direktem Wege (Einordnen auf der Fahrbahn vor dem Knoten) als auch auf indirektem Wege (im Prinzip der "starrten Schiene" um den Knoten herum) abzubiegen. An lichtsignalgeregelten Knoten müssen die Belange des Radverkehrs (Grünvorlauf, Radfahrschleuse u.ä.) und insbesondere des wahlweisen Linksabbiegens der Radfahrer künftig stärker berücksichtigt werden. Neue fahrradfreundliche Lösungen sind zu erproben.

An Knoten, an denen für den Kfz-Verkehr aus Gründen des Verkehrsflusses bzw. der Verkehrsberuhigung das Links-Abbiegen verboten ist, bzw. Einbahnstraßen münden, kann dies durch das Zeichen "Fahrrad frei" für den Radverkehr geändert werden. Dies kann zusätzlich durch die Abmarkierung von Linksabbiegespuren für Radfahrer (Piktogramm) verdeutlicht werden.

Ein Linksabbiegen aus der Logenstraße (Route 3) in die Große Scharnstraße ist durch veränderte Verkehrsorganisation generell ermöglicht worden.

Im Ergebnis der Testphase vom Sommer 2005 zur Schließung des südlichen Abschnittes der Großen Oderstraße an der Logenstraße gemäß den Sanierungszielen in der „Ehemaligen Altstadt“ im Vorfeld einer Platzgestaltung am Unicampus ist die bisherige Einbahnstraßenregelung mit Öffnung für den Radverkehr im Abschnitt der Großen Scharnstraße zwischen Oderturm und Universität aufgehoben. Als Teil der Nord-Süd-Achse (Route 0) ist die Große Scharnstraße in beiden Richtungen für Radfahrer befahrbar und das ist auch zukünftig zu gewährleisten.

Die Abmarkierung einer Linksabbiegespur in der Logenstraße auf dem Gleiskörper der Straßenbahn wurde in den vergangenen Jahren diskutiert. Wegen der fehlenden Beleuchtung wartender Fahrräder im Gleisbereich wurde diese Lösung abgelehnt.

Am Knoten Birnbaumsmühle/Schubertstraße ist ein positives Beispiel für Abbiegevorgänge vom separat geführten Radweg in linksliegende Straßen zu erleben. Linksabbiegende Radfahrer fahren rechtzeitig vor dem Knoten über eine Furt, ordnen sich in der Fahrbahnmitte ein und biegen so ab.

An der Großen Müllroser Straße wird zum besseren Linksabbiegen auf den Leipziger Platz eine entsprechende Hinweisbeschilderung vorgeschlagen.

## **Fahrradverkehr in Fußgängerbereichen**

Über Fahrradverkehr in Fußgängerbereichen wird viel und kontrovers diskutiert. Während in manchen Städten die Befahrbarkeit der Fußgängerzonen für Radfahrer aus Gründen der Sicherheit der Fußgänger abgelehnt wird, werden gleichzeitig viel schmalere Fußwege mit teilweise erheblichem Fußgängeraufkommen und anliegenden Geschäften als kombinierte Rad-Gehwege umgebaut.

In Frankfurt ist eine Öffnung der Fußgängerbereiche Große Scharnstraße, Platz der Begegnung und Oderpromenade für den Radverkehr vollzogen. Auf weiteren, den Fußgängern vorbehaltenen Plätzen (Dresdener Platz, Leipziger Platz, Platz Am Hedwigsberg) sowie beidseitig der Karl-Marx-Straße / Magistrale sollte Radfahren erlaubt werden. Die Attraktivität dieser Bereiche kann durch zusätzliche Passanten nur gewinnen. An der Großen Scharnstraße und Karl-Marx-Straße werden durch die Radfahrer neue Kunden in die Einkaufszone gezogen. Fahrradabstellplätze vor den Geschäften unterstützen die Attraktivität der Straße. Erfahrungen aus anderen Städten zeigen, dass bei ausreichender Beschilderung mit der Bitte um rücksichtsvolles Fahren ein Nebeneinander von Radfahrern und Fußgängern in Einkaufsbereichen funktioniert. Durch die größere zur Verfügung stehende Verkehrsraumbreite werden Komplikationen wie auf kombinierten Rad-Gehwegen vermindert.

Die Oderpromenade als Kernstück des Oder-Neiße-Radweges in Frankfurt (Oder) muss für Radfahrer durchgängig gut befahrbar sein. Bei der vorhandenen Breite der Promenade werden sich Fußgänger und aufmerksam fahrende Radfahrer gegenseitig nicht behindern. Grundsätzlich ist dem barrierefreien Grundsatz Rechnung zu tragen und sind rollstuhlgerechte Rampen sowie Beläge zu berücksichtigen.

Wechselnde Lage der Rampen und nicht durchmarkierte Radwege sichern, dass die Radfahrer nicht "durchrasen", sondern sich schlängelnd und Schritt fahrend ihren Weg suchen.

### **Kombinierte Rad-/Gehwege**

Die Kopplung der beiden schwächsten Verkehrsteilnehmergruppen Radfahrer und Fußgänger erfolgt immer auf Kosten der Sicherheit der Fußgänger. Deshalb wird eine solche Lösung entlang der Straßen ausschließlich dort empfohlen, wo kein oder nur geringes Fußgängeraufkommen zu erwarten ist, wie z. B. an den Straßen Birnbaumsmühle oder Buschmühlenweg oder auf separat geführten Wegen, wo aufgrund der Bedeutung im Gesamtradverkehrsnetz ein Miteinander vertretbar erscheint. Eine Breite für die Radspur von 1,00 m und für die Fußgängerspurs von 1,50 ist für Einrichtungsradverkehr ausreichend. Bei gemeinsamen Rad-/Gehwegen oder für den Radverkehr geöffneten Fußwegen existiert keine optische Trennung zwischen den Nutzungsbereichen. Hier ist gegenseitige Rücksichtnahme oberstes Gebot. Die Radfahrer sollten Schritt fahren.

In Ausnahmefällen werden gemeinsame Rad-/Gehwege im innerstädtischen Bereich dort empfohlen, wo auf der Fahrbahn größere Behinderungen der Radfahrer zu erwarten sind, so z. B. auf dem Abschnitt der Leipziger Straße zwischen Luckauer Straße und H.-Hildebrand-Straße. Hier ist es notwendig, um den Radverkehr auf der Route 5 (Verbindung Südringviertel - Innenstadt) zu ermöglichen, einen gemeinsamen Rad-/Gehweg bergauf im Abschnitt Ostseite Leipziger Straße zwischen Einmündung Luckauer Straße und lichtsignalgeregelten Fußgängerübergang (Vorschlag mit Radfahrertur) unter der Straßenbahnbrücke anzulegen. Mit dem Ausbau der Luckauer Straße sind im Einmündungsbereich Bedingungen zur Querung für Radfahrer (Aufstellfläche in Asphalt an Ostseite Luckauer Straße) geschaffen. Bergab kann der Radfahrer über die Rechtsabbiegespur in die Luckauer Straße fahren. So lassen sich auf diesem Abschnitt kurzfristig vernünftige Bedingungen für den Radverkehr herstellen.

### **Gehweg mit Zusatzzeichen "Radfahrer frei"**

Mit der Kennzeichnung der Gehwege mittels der Verkehrszeichen 239 der StVO und dem Zusatz "Radfahrer frei" (1022.10) wird dem Radfahrer die Möglichkeit geboten, unter Beachtung des Fußgängerverkehrs diesen Weg zu benutzen. Hierbei gilt nicht die Benutzungspflicht entsprechend der StVO. Langsame und unsichere Verkehrsteilnehmer können auf diesem Gehweg fahren, haben aber ihre Geschwindigkeit so zu wählen, dass die Fußgänger sich dadurch nicht belästigt fühlen. Schnelle, sportliche und sichere Radfahrer können weiterhin auf der Fahrbahn fahren.

Diese Lösung wird dort vorgeschlagen und wurde tlw. bereits realisiert, wo vorhandene gemeinsame Rad-/Gehwege zu Konflikten zwischen Fußgängern und schnellen Radfahrern geführt haben (August-Bebel-Str.) oder dort, wo die Bedingungen für unsicherere Radfahrer auf der Straße zu gefährlich sind (Straßenbahnschienen auf der Nordseite der Fürstenwalder Straße bzw. im Verlauf der „Studentenroute“).

### **Ende eines separat geführten Radweges und Einmündung in die Fahrbahn**

Mit einer fast rechtwinkligen Führung des Radweges die Radfahrer zum Verlangsamen zu zwingen und dann an der Einmündung in die Straße zu warten, bis die Straße frei ist, wird als unzweckmäßig gewertet. Durch eine solche Lösung werden Unfälle regelrecht provoziert. Eine derartige Erziehungsmaßnahme für Radfahrer bewirkt erfahrungsgemäß eher, dass Radfahrer nur flüchtig die Verkehrssituation wahrnehmen und "plötzlich" auf der Straße erscheinen. Ein evtl. davor befindlicher Baum kann zusätzlich die Sicht nehmen. Da eine Vielzahl von Fahrradunfällen an Einmündungen von Radwegen geschehen, wird dringend empfohlen, die auch andernorts in der Stadt (z. B. Birnbaumsmühle) verwendete Lösung einer abgestuft gestalteten Radweg-Einmündung zu bauen. Hinter einer Sperrfläche mit deutlicher Beschilderung (Radfahrer!) geht der separate Radweg in einen ca. 10 m langen Radfahrstreifen über, welcher dann in Abhängigkeit von der verfügbaren Breite in einen Angebotsstreifen übergeht. So haben alle Verkehrsteilnehmer ausreichend Möglichkeit, sich angemessen auf die neue Situation einzustellen.

### **Kreisel**

Neben den ersten in der Stadt angelegten Verkehrskreisel (Berliner Straße (Booßen)/Gronfelder Weg, Rathenaustraße und Nuhnenstraße/F.-Ebert-Straße) sind weitere geplant, so z. B. an der Kreuzung der B5 mit der Lebuser Straße in Kliestow. Im Allgemeinen sind in solchen Kreiseln gesonderte Fahrradspuren nicht notwendig. Schutzstreifen (Angebotsstreifen) und Radfahrstreifen wie auch separate Radwege enden am Kreisel, die Radfahrer fließen im langsameren Verkehr (wie z. B. in der Nuhnenstraße) mit und nach dem

Kreisel beginnt jeweils wieder ein neuer Schutzstreifen oder Radweg. In Abhängigkeit von den jeweiligen in örtlichen Bedingungen sind allerdings auch andere Führungsmöglichkeiten vorstellbar. Analog der in der Richtlinie ERA 95 dargestellten Varianten liegt für Kliestow eine Entwurfsplanung vor mit einem Zweirichtungsradweg (als kombinierter Rad-/Gehweg) um den Kreisel herumgeführt. Zum gegebenen Zeitpunkt wird im Planungsvorfeld über die konkrete Lösung zu befinden sein. Vorerst ist mit dem realisierten einseitigen Geh-/Radweg entlang der Berliner Chaussee eine Querung der Einmündung Lebuser Straße mittels einer Furtmarkierung und entsprechender Verkehrsbeschilderung erfolgt.

## **Fahrradstraße**

Das Zeichen "Fahrradstraße" (VZ 244 mit Zusatzschild "Kfz frei") bedeutet, dass der Radfahrer auf der Fahrbahn die Gastgeberrolle hat, während der Autofahrer Gast auf der Fahrbahn ist. Auf diese Weise wird eine Nebenstraße in ihrer Bedeutung als Hauptverbindung des Radverkehrs gestärkt, während gleichzeitig Anlieger-Kfz-Verkehr möglich ist, sich aber in seinem Fahrverhalten dem Radverkehr unterordnet.

In Frankfurt besteht eine solche Fahrradstraße in zwei Teilabschnitten des Lossower Förstereiweges /Radweg zum Helenesee (Helenesee-Route) sowie ab 2007 neu im Abschnitt der alten Nuhnenstraße zwischen Kopernikusstraße und Siedlung Nuhnen. Eine Ausschilderung als Fahrradstraße wird für den Abschnitt des Südrings zwischen Parkplatz Friedhof und dem Beginn eines gemeinsamen Rad-/Gehweges (in Höhe Betrieb Grünanlagen) als Bestandteil der Route 8 vorgeschlagen. So können die Anlieger (z. B. Berufsbildungszentrum, Betrieb Grünanlagen) weiterhin über diese Straße erschlossen werden. Gleichzeitig wird hier aber das Radfahren und Laufen sicherer.

Weitere Möglichkeiten könnten sich ggf. im Rahmen des Stadtumbaus bzw. in Verbindung mit teilräumlichen Konzepten ergeben.

## **Weitere verkehrsorganisatorische Maßnahmen**

Neben dem Anlegen von Radwegen oder der Umwidmung einer Straße zur Fahrradstraße können weitere verkehrsorganisatorische Maßnahmen notwendig werden, um für den Radfahrer attraktive Verbindungen zu schaffen, wie:

- Öffnen von möglichst vielen Einbahnstraßen im Gegenverkehr nach Einzelprüfung, um möglichst kurze Wege in den Quelle-Ziel-Beziehungen zu gewährleisten zur Förderung des Radverkehrs. Auch die Möglichkeit der Zulassung gegengerichteten Radverkehrs in einer echten Einbahnstraße sollte weiter geprüft werden. Entsprechende Ausnahmen von der Straßenverkehrsordnung sind zulässig und für Versuche im Rahmen des Modellversuches "Fahrradfreundliche Städte" mit Erfolg angewandt worden. Für Frankfurt (Oder) hat die Stadt zur Vorbereitung und Umsetzung neuer Gesichtspunkte der StVO eine Arbeitsgruppe gebildet, in deren Rahmen eine konkrete Prüfung der Voraussetzungen bei Öffnung von Einbahnstraßen für den Fahrradverkehr erfolgt.
- Nutzung der Möglichkeit, Radfahrstreifen in Einbahnstraßen entgegen der Fahrtrichtung abzumarkieren
- Öffnen von Sackgassen nur für Radfahrer (VZ 239 + 1022.10)
- Einrichtung von "Umweltspuren" - Fahrstreifen für Fahrzeuge des ÖPNV und den Radverkehr
- Prüfung, ob auf Straßen mit erhöhtem Radverkehr ohne Schutzeinrichtung eine Geschwindigkeitsreduzierung in Betracht kommt. Eine Geschwindigkeitsreduzierung sollte dort erfolgen, wo dies zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer beiträgt. Einer dem Kfz-Nutzer zugemutete, oft nur geringfügig längeren Fahrtdauer steht die ungemein wichtigere Erhöhung der Lebensqualität im öffentlichen Stadtraum und der Schutz des Lebens der Mitmenschen gegenüber.

## 7 Vorschlag Maßnahmen und Prioritäten zur Umsetzung des Radroutennetzes

### 7.1 Ausbaudringlichkeit / Routenausweisung

#### Zur Ausbaudringlichkeit :

Im Plan 5 /inneres Stadtgebiet und im Plan 6 /äußeres Stadtgebiet sind konkrete Ausbauabschnitte in 3 Prioritätsstufen dargestellt, soweit diese derzeit für den nächsten Zeitraum von ca. 10 Jahren überschaubar sind. Es wird davon ausgegangen, dass eine nächste Aktualisierung zum erforderlichen Zeitpunkt erfolgt.

#### Zur Routenausweisung werden folgende Prioritäten vorgeschlagen:

Priorität 1: Wegweisung Oder-Neiße-Radweg – Prüfung von Ergänzungen bzw. fortlaufende Aktualisierung nach Baumaßnahmen (bspw. im Bereich Winterhafen ) und Ausweisung der Nord-Süd-Route /Innenstadtroute, der Routen 1, 3, 4, 5, 9 und der Heleneseeroute

Priorität 2: Ausweisung der Routen 2, 6, 7, 8 und 10, der Stadtwaldroute, Nuhnenroute, der Wulkowroute sowie der Eichwald- und Mühlentalroute

Priorität 3: Ausweisung von Küstriner Bahnweg, Lossow-Lichtenberg-Route und Rosengartenroute

### 7.2 Sofortmaßnahmen zur Gefahrenabwehr

Unterstützend wirkt hierbei die gebildete Arbeitsgruppe „Radverkehr“ unter Federführung von ADFC und Unterer Straßenverkehrsbehörde. In diesem Rahmen werden auch die von Bürgern oder von Trägern öffentlicher Belange vorgebrachten ergänzenden Vorschläge zur detaillierten Führung des Radverkehrs bei den einzelnen Routen auf ihre Umsetzbarkeit geprüft.

Einige vorgeschlagene Maßnahmen sind bereits ausgeführt worden, so bspw. im Verlauf der sog. „Studentenroute“ zwischen der August-Bebel-Straße und Logenstraße, d. h. Ersatz des Radwegschildes (VZ 237) durch Öffnung des Fußweges für Radfahrer (VZ 239+1022.10 / Gehweg mit „Radfahrer frei“) und somit Aufhebung der Benutzungspflicht für vorhandene Radwege mit Mängeln sowie Erweiterung des Prinzips Gehweg mit „Radfahrer frei“ bis zur Logenstraße (bergauf).

#### 7.2.1 Nutzung des Gehweg mit „Radfahrer frei“ (VZ 239+1022.10)

##### Erweiterung :

- H.-Hildebrand-Straße beidseitig aufgrund der starken Kfz-Belegung
- Birkenallee auf der Nordseite im Abschnitt H.-Hildebrandstraße – J.-Eichorn-Straße
- Ostseite Kieler Straße in Höhe Turnhalle als Verbindung zum Klingeweg (Beschilderung bergauf ändern) und Beleuchtung Unterführung Kieler Straße und Klingeweg
- Prüfung Karl-Marx-Straße im Bereich zwischen Logenstraße und Slubicer Straße (Magistrale)

##### Zurücknahme :

- Prüfung im Detail, wo überflüssige Schilder mit „Gehweg – Radfahrer frei“ durch Markierung als „anderer Radweg“ besser wäre.

##### Markierung mit Fahrrad-Piktogramm :

- Generell sollte zur Unterstützung der Verkehrssicherheit an geeigneten Stellen mehr Markierung mit Fahrrad-Piktogramm auf der Verkehrsfläche (Fahrbahn bzw. Gehweg) erfolgen.

#### 7.2.2 Kleinere Baumaßnahmen

- südliche Mittelinsel / Knoten Eisenhüttenstädter Chaussee/Am Goltzhorn/Autobahnanschluss
  - Bordabsenkung
- Kopernikusstraße Höhe Kaserne
  - Bordabsenkung am (provisorischen) Radwegende und Abmarkierung einer Sperrfläche einschließlich Beschilderung
- Nuhnenstraße /Westseite am Polizeipräsidium und Ostseite an der Einmündung Zufahrtsstraße
  - Abflachung der kurzen steilen Anrampung im Radweg (Gefahrenstelle)
- Studentenroute
  - Bereich A.-Bebel-Straße. – stadteinwärts Verbesserung der Bordabsenkung G.-Hauptmann-Straße
  - Bereich Fürstenwalder Straße nahe Straßenbahnhaltestelle „Kantstraße“ - Nordseite Bordabsenkung, um bei Ampelrückstau das Auffahren auf Gehweg zu ermöglichen.

- Bereich Logenstraße – Markierung Angebotsstreifen auf Südseite in Probetrieb der neuen Verkehrsführung Campusbereich (Schließung Südabschnitt Große Oderstraße) einbeziehen.
- Bordabsenkung zur besseren Querung der W.-Korsing-Straße in direkter Verkehrsbeziehung Geh-/Radweg Anger - Ostseite Carthausplatz / Buschmühlenweg und Belagsverbesserung im Einmündungsbereich W.-Korsing-Straße / Lindenstraße in Carthausplatz (Gefahrenstellen sind die Querung der Restschiene Straßenbahn und das vorhandene unebene Großpflaster)
- Umlaufsperrung über die Straßenbahngleise östlich Haltestelle „Technologiepark“
  - Erleichterung der Querung durch Verkürzung des Absperrgitters (Herausnahme eines Feldes)
- Klingetalweg zwischen Kießlingbauten Bergstraße und Kieler Straße einschließlich Unterführung
  - Verbesserung der Beleuchtung
- Birnbaumsmühle unter den Eisenbahnbrücken
  - Verbesserung der Beleuchtung
- Müllroser Chaussee im Bereich Geh-/Radweg / Querung der Zufahrt zum Landesbehördenzentrum
  - Abmarkierung einer Furt zur Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer
- Fürstenwalder Straße/Thielestraße
  - Ggf. Prüfung Bau Bedarfs-LSA für Radfahrer und Fußgänger (von Straßenbahn beeinflussbar) zur besseren Querung der Fürstenwalder Straße (Verkehrssicherheit besonders für Kinder !)

Darüber hinaus können in den einzelnen Routenbeschreibungen weitere kleinere Maßnahmen enthalten sein, die laufend in Abhängigkeit von Realisierungsmöglichkeiten abzuprüfen sind, wie bspw.

- Erneuerung der Befestigung des separat geführten Geh-/Radweges an der Ostseite Kieler Straße im Abschnitt zwischen Klingetal und Rosa-Luxemburg-Straße aufgrund schadhafter Stellen.

### 7.3 Vorschlag für Ausbaubereiche mit Priorität 1

#### Überdachte Bike & Ride – Fahrradabstellanlage am Bahnhof Frankfurt (Oder) --- Anfang 2007 in Bau

- zwischen der Baumreihe im Mittelstreifen Posener Hof / Ostseite Bahnhofsgebäude gemäß Konzept Bahnhofsvorplatzgestaltung

#### Oder-Neiße-Radweg :

- Geh-/Radweg Ostseite B 112 Nord Frankfurt (Oder) – Lebus (Baulastträger Landesbetrieb Straßenwesen), einschließlich Abschnitt bis Berliner Chaussee (Baulast tlw. Stadt) zur Verknüpfung mit Route 1 im Bereich Spitzkrug
- Geh-/Radweg zwischen Hafenstraße und Straße Am Winterhafen sowie Sanierung des unmittelbar in nördlicher Richtung anschließenden Straßenabschnittes Am Winterhafen (schlechter Zustand)
- Geh-/Radweg an Ortsverbindungsstraße / Landesstraße L 381 zwischen Weinberge / Tzschetzschower Schweiz und Ortsteil Lossow (Baulastträger Landesbetrieb und tlw. Stadt)
- Gemäß Antrag in der 18. Stadtverordnetenversammlung am 10.11.05 erneute Prüfung der Führung und Wegebefestigung im Schutzgebiet „Nördliche Oderwiesen“ als odernaher touristischer Weg mit entsprechender Ausschilderung.

Route 1 : Geh-/Radweg an B 5 zwischen Booßen und Treplin (Baulastträger Landesbetrieb Straßenwesen)

Route 8 : Hafentunnelweg zwischen Rathenaustraße und Perleberger Straße bzw. Goepelstraße

#### Route 3 :

- Kurzfristig Prüfung Markierung von Schutzstreifen auf der Fahrbahn Fürstenwalder Poststraße im Abschnitt Westkreuz – Meurerstraße,
- Als Entscheidungsgrundlage für durchgehenden Geh-/Radweg Fürstenwalder Poststraße zwischen Westkreuz und Stadtwald ökologische Detailuntersuchung unter Maßgabe Schutz der Allee.

#### Route 9 :

- Kopernikusstraße Markierung von Schutzstreifen / Angebotsstreifen
- Geh-/Radweg Ostseite Birnbaumsmühle und Westseite Markierung Schutzstreifen
- Ulmenweg zwischen Kliestow und Klingetalsiedlung

#### Route 5 :

- Leipziger Straße zw. Kopernikusstraße und R.-Havemann-Straße - mit Ausbau abschnittsweise Geh-/Radweg bzw. Schutzstreifen, einschließlich einer radverkehrsfreundlichen Lösung im Knoten Kopernikusstraße / Müllroser Chaussee / Eisenhüttenstädter Chaussee (in Vorbereitung)

#### Heleneseeeroute bzw. Lossow-Lichtenberg-Route :

- Lückenschluss / Abschnitte Geh-/Radweg Güldendorfer Straße zwischen Mühlenweg und Seestraße
- Geh-/Radweg an Landesstraße Tankenweg L 381 zwischen Lossow (Anschluss an Oder-Neiße-Radweg) und Helenesee sowie zur B 87 Markendorf / Hohenwalde

#### Verbindungs-/Ergänzungswege :

- Fußgänger-/Radfahrer-Brücke über die Leipziger Straße zwischen Beeskower und Finkenheerder Straße (Verbindung Oberstufenzentrum – Altberesinchen – Bahnhof)

- Verbindung für Fußgänger und Radfahrer über vorhandene Brücke über die Autobahn in Richtung Geh-/Radweg Am Großen Dreieck
- Geh-/Radweg von Markendorf Siedlung zur Nuhnenroute (Bereich ehem. Bierweg)
- Geh-/Radweg an Booßener Straße zwischen Rosengarten und Knoten Fürstenwalder Poststraße

## 7.4 Vorschlag für Ausbauabschnitte mit Priorität 2

### Küstriner Bahndamm :

- Geh-/Radweg zwischen Rathenastr. und Berliner Chaussee, oder vorzugsweise Wegeausbau westlich ehem. Bahndamm mit Verbindung /Abfahrt zum SMC

### Route 2 :

- Klingeweg Aufwertung zwischen Bergstraße und Kieler Straße / Lienaustraße

### Route 8 :

- Weg durch Kleingartenanlage Lichtenberger Straße und südlich Verlängerung Hellweg
- „Kleiner Baumschulenweg“ Abschnittverbesserung zwischen Damaschkeweg und Leipziger Straße

### Heleneseeroute :

- barrierefreie Durchwegung Park Am Arboretum und vom Schluchtenweg aus bis F.-Löffler-Straße

### Rosengartenroute :

- Geh-/Radweg Lückenschluss von Amsterdamer Straße entlang Kiesweg bis Pflaumenweg mit Anschluss Rosengarten bzw. weiter bis Pagram
- Weg / Straße Abschnitt unmittelbar westlich Hohenwalde Richtung Biegener Hellen und Zufahrt von Lichtenberg zum Vorwerk Lichtenberg

### Lossow-Lichtenberg-Route :

- Weg in Verlängerung Wildbahn von Markendorf bis Bahnübergang mit Verbindung Helenesee

### Wulkowroute :

- Weg von Siedlung Hexenberg Richtung Stadtgrenze / Wilhelmshof

### Verbindungs-/Ergänzungswege :

- Geh-/Radweg am Gronenfelder Weg im Abschnitt Landesstraße L 382 bis zum Kreisel Booßen

## 7.5 Vorschlag für Ausbauabschnitte mit Priorität 3

### Route 4 :

- Geh-/Radweg Damaschkeweg zwischen Baumschulenweg und Nuhnenstraße im Zusammenhang Straßenausbau und in Abhängigkeit von verfügbarer Straßenraumbreite

### Route 4 Alternativ-Abschnitt :

- Gehweg mit „Rad frei“ für Wegeverbindung zw. Klenksberg / Ferdinandstraße und Gubener Straße

### Route 8:

- Fahrradstraße / Geh-/Radweg, Abschnitt zwischen Südring und Am Goltzhorn

### Verbindungs-/Ergänzungswege

- Geh-/Radweg zum Anschluss Wohngebiet Buckower Straße zwischen Sandgrund und Weißdornstraße / Pappelweg
- Straßenausbau zwischen Lichtenberg und Pillgram

## 8 Verbesserung des "Fahrradklimas" in der Stadt Frankfurt (Oder)

Um Frankfurt zu einer fahrradfreundlicheren Stadt umzugestalten gehört nicht nur der Ausbau eines lückenlosen Radwegenetzes. Ebenso wichtig ist die Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas das die Akzeptanz der Radnutzung verbessert. Bestandteile dieses Klimas sind radnetzbegleitende Baumaßnahmen, aber auch vielfältige Aktivitäten der Stadtverwaltung, der lokalen Presse, der Tourismusverbände und aller am Wohl der Stadt interessierten Bürger.

### 8.1 Abstellanlagen für Fahrräder

Die Bedeutung der Fahrradstellplätze für die Förderung des Radverkehrs wird oft unterschätzt. Ob eine Fahrt mit dem Fahrrad unternommen wird, hängt auch von den Bedingungen an Quelle und Ziel ab. Wo Fahrräder bei Fahrtantritt schnell erreichbar sind und beim Abstellen am Zielpunkt sicher geparkt werden können, erleichtert dies die Entscheidung zur Nutzung des Fahrrades.

Abstellanlagen sind ein notwendiges Element der Radverkehrsinfrastruktur und sind an allen Einrichtungen, die als Zielpunkte des Radverkehrs gelten, einzurichten (Haltestellen, Schulen, universitäre Einrichtungen, Standorte der öffentlichen Verwaltung, Kultureinrichtungen, Sehenswürdigkeiten, Einkaufseinrichtungen). Verantwortlich für die Aufstellung von Fahrradständern, -boxen oder überdachten Anlagen muss grundsätzlich der Träger der Einrichtung sein, die Ziel- und Ausgangspunkt des Radverkehrs ist. Die Bereitstellung fahrradfreundlicher und vor allem diebstahlsicherer Abstellanlagen, vorzugsweise auf dem eigenen Grundstück, ist ein entscheidender Beitrag zur Radverkehrsförderung.

Regelungen sind in der „Satzung der Stadt Frankfurt (Oder) über die Herstellung von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrradabstellplätzen (Stellplatzsatzung –StpLS)“ getroffen. Die Satzung ist von der Stadtverordnetenversammlung am 09.12.2004 beschlossen worden und mit Veröffentlichung im Amtsblatt (Jahrgang 16, Nr. I, vom 26.01.2005) in Kraft getreten.

Zu unterscheiden ist zwischen Kurz- und Langzeitparken. Kurzzeitparkende legen Wert auf Fahrradabstellanlagen in der Nähe des Zielortes, die nicht überdacht sein müssen. Ein sicheres Anlehnen mit der Möglichkeit, das Fahrrad am Rahmen anzuschließen reicht in der Regel aus. Für Langzeitparkende sollten die Abstellanlagen wegen des notwendigen Witterungsschutzes zusätzlich überdacht, bei Dunkelheit gut beleuchtet sein und möglichst bewacht werden bzw. durch die Allgemeinheit / Öffentlichkeit kontrolliert sein. Zum Letzteren reicht z. B. schon die Einrichtung der Abstellanlage im Blickfeld von Passanten, eines Kiosks oder Ladens aus.

Für die Einrichtung von Abstellanlagen sollten möglichst kurze Fußwege in Anspruch genommen werden. So kann man in dicht bebauten Gründerzeitvierteln einzelne vorhandene Autoparkplätze zugunsten erweiterter Fahrradstellplätze umwandeln.

Die Europa-Universität mit ihren Studenten (als eine am stärksten zunehmende Radfahrergruppe der Stadt) geht mit dem Bau von Fahrradabstellanlagen beispielhaft voran. Zurzeit sind Fahrradabstellplätze an allen Universitätseinrichtungen insbesondere am Hauptgebäude in der Großen Scharrnstraße, am Audimax und Mensa/Hörsaalgebäude am Europaplatz sowie am Standort in der A.-Bebel-Straße in großer Anzahl und bedarfsgerecht geschaffen.

Auch im Zusammenhang mit der Neugestaltung einiger Schulhöfe sind Fahrradabstellplätze entstanden.

### **Felgenkiller oder Ahnlehnbügel**

Die im Stadtbild häufig anzutreffenden Vorderradhalter als Fahrradständer sind wegen der kurzen Einspannlänge der Felgen gefährlich. Da sie ein Fahrrad statisch nicht stabil halten, kann es leicht seitlich wegklappen. Außerdem können solcherart gesicherte Fahrräder leicht gestohlen werden, indem das Vorderrad ausgebaut wird.

Für Frankfurt (Oder) wird die Aufstellung von sog. "Anlehnbügel" empfohlen. An diese U-förmigen Metallrohre können die Fahrräder mit dem Rahmen angelehnt und angeschlossen werden wodurch die Stand- und Diebstahlsicherheit erheblich erhöht wird. Gleichzeitig können solche Bügel auch als Poller zum Abtrennen verschiedener Straßenraumnutzungen oder zum Sichern von Baumscheiben verwendet werden. Da bei bestehenden Felgenkilleranlagen häufig nur jede zweite Halterung genutzt wird, liegen weder Kosten noch Platzbedarf günstiger als bei funktionellen Anlehnbügel.

Gute Lösungen im öffentlichen Straßenraum sind bspw. die geschaffenen Abstellplätze im Fußgängerbereich der Einkaufszone beidseitig der Karl-Marx-Straße einschließlich im Umfeld der Lennépassage, auf dem Rathausplatz, Brunnenplatz, Dresdener Platz und Leipziger Platz.

Durch die Aufstellung von Bügelpollern/-halterungen an den unterschiedlichsten Stellen im Straßenraum insbesondere der Innenstadt oder der anderen Stadtteilzentren werden viele kleine (dezentrale) Fahrradstellplätze geschaffen, die den Bedürfnissen an solchen Orten entsprechen.

Die Finanzierung solcher Bügel über integrierte Werbung ist in gewissem Umfang ebenso möglich wie bei herkömmlichen Fahrradständern.

### **Fahrradboxen, Fahrradgaragen**

Für Langzeitparker bieten abschließbare Kleingaragen eine Alternative zu festen Gebäuden. In Fahrradboxen passen ein bis zwei, in ein Fahrradrundhaus 10 - 12 Fahrräder.

Eine zentrale Abstellanlage als Fahrradgarage (incl. möglicher Fahrradstation) könnte ein Ziel im Rahmen der Tourismusförderung und der weiteren Ausgestaltung des Stadtzentrums sein. Für den in Zukunft anwachsenden Bedarf an Fahrradstellplätzen auch in Uni-Nähe wäre eine solche Anlage bspw. im Bereich Bachgasse / Fischerstraße eine sinnvolle Unterbringungsmöglichkeit.

Größere Anlagen müssen insbesondere an den Oberschulen/Gymnasien/Oberstufenzentren gemäß dem Bedarf dringend installiert werden. Wichtig ist die Anbringung sicherer Anlagen durch Umnutzung vorhandener Nebenräume (u. U. unter Bewachung des Hausmeisters - Ausgabe nur zu den Pausenzeiten). Ist eine Bewachung ausgeschlossen, muss die Anlage im öffentlichen Sichtfeld liegen. Die Finanzierung solcher Garagen auf dem Schulgrundstück kann auch unter Beteiligung der Eltern und Schüler (Miete, Gebühren, Elternselbsthilfe bei der Errichtung) erfolgen.

## 8.2 Verknüpfung des Radverkehrs mit anderen Verkehrsarten, Bike & Ride

Als Zubringer zu Haltestellen des Schienenverkehrs kann das Fahrrad Entfernungen überbrücken, die als Fußwege nicht täglich akzeptiert würden. Die umweltfreundliche Kombination von Fahrrad und Bahn oder Bus erweist sich wegen der Erschließung bis vor die Haustür und der unbegrenzten zeitlichen Verfügbarkeit des Fahrrades als vorteilhaft.

Voraussetzungen für die Akzeptanz von B & R sind - neben einem fahrradfreundlichen Wegenetz - hochwertige B & R-Anlagen an leistungsstarken ÖPNV-Strecken. Da diese Anlagen vorrangig im Berufs- und Ausbildungsverkehr genutzt werden, ist wegen der Dauer der Abstellzeit bei der Wahl der Abstellsysteme besonders auf den Schutz gegen Diebstahl und Beschädigung zu achten. Dies ist durch Fahrradbügel mit Witterungsschutz oder durch Fahrradboxen möglich.

B & R ist in Frankfurt vorrangig am Bahnhof von Bedeutung, da hier viele der Pendler vom Fahrrad auf den Zug umsteigen. Das trifft sowohl für Pendler von außerhalb zu, die Ihr Fahrrad hier über Nacht abstellen, als auch für Bewohner der Stadt, die mit der Eisenbahn am Tage verreisen.

Im Rahmen der Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes ist seit längerem geplant, eine überdachte Fahrradabstellanlage zu errichten. Einfache Fahrradständer sind an mehreren Stellen auf dem Bahnhofsvorplatz aufgestellt. Dies war ein erster Schritt hin zur fahrradfreundlichen Stadt aber nicht ausreichend als B & R-Anlage in einem regionalen Oberzentrum. Deshalb ist Anfang 2007 die dringend erforderliche überdachte Fahrradabstellanlage auf der dafür vorbereiteten gepflasterten Fläche zwischen der Baumreihe am Posener Hof in Realisierung. Möglichkeiten darüber hinaus wären ggf. mit der Einrichtung einer Mobilitätsstation an einem anderen Standort oder ggf. im oder nahe dem Bahnhofshauptgebäudes (evtl. in Verbindung mit dem vorhandenen Parkhaus) zu entwickeln.

An den anderen Bahn-Haltestellen im Stadtgebiet (Rosengarten und Neubereseinchen aber kaum Helene-see) sind im Falle eines Bedarfs kleinere überdachte Abstellmöglichkeiten zu schaffen.

Größere B & R-Anlagen am Stadtrand an den Endhaltestellen des ÖPNV werden für Frankfurt nicht empfohlen, da sich Fahrräder aufgrund des auszubauenden Radwegenetzes innerhalb der Stadt frei und gut bewegen können. Gleichzeitig wird die mögliche Fahrradmitnahme in den öffentlichen Verkehrsmitteln empfohlen. Trotzdem ist der Bau kleinerer Fahrradabstellmöglichkeiten an wichtigeren Haltestellen, z. B. durch Bügelpoller als Trennung zwischen Haltestellenbereich und benachbarten Verkehrsflächen für die Attraktivität des Radverkehrs förderlich.

### Fahrradmitnahme in der Eisenbahn

Die Fahrradmitnahme in der Eisenbahn wird nicht nur im Ausflugsverkehr, sondern in immer stärkerem Maße im Ausbildungs- und Berufsverkehr praktiziert. In den Nahverkehrszügen und im Regionalexpress nach Berlin und Cottbus ist dies mittlerweile durchweg möglich. Auch in allen Fernzügen sollte die Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern genereller Bestandteil einer umweltfreundlichen Transportkette bei der Bahn sein und auch grenzüberschreitend nach Polen zur Regel werden. Insbesondere sollte auf eine Verbesserung von Möglichkeiten in grenzüberschreitenden Nahverkehrszügen in Verbindung mit Deutscher Bahn, Polnischer Staatsbahn und Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg hingewirkt werden (ausgehend vom guten Beispiel in Zügen zwischen Berlin – Kostrzyn).

### Fahrradmitnahme in der Straßenbahn und in Bussen

Wegen der teilweise erheblichen Höhenunterschiede in Frankfurt (Oder) bietet sich die Fahrradmitnahme in der Straßenbahn zur Überwindung einzelner Routenabschnitte durchaus an.

Laut Auskunft der Stadtverkehrsgesellschaft mbH Frankfurt (Oder) (SVF) ist zurzeit die Mitnahme von Fahrrädern auf allen Stadtlinien in Straßenbahn und Bus grundsätzlich möglich, wenn es die Bedingungen wie

Fahrgastbesetzung und Platzverhältnisse zulassen. In den Beförderungsbedingungen des VBB ist im § 11 (Beförderung von Sachen) festgelegt: „Die Mitnahme von Fahrrädern in Omnibussen, Obussen und Straßenbahnen ist nicht gestattet, es sei denn, dass diese Verkehrsmittel dafür hergerichtet und entsprechend gekennzeichnet sind.“ Die SVF bietet diese Möglichkeit, auch wenn von einer „Herrichtung“ nicht gesprochen werden kann. Die Größe der vorgesehenen Plattform (in jedem Fahrzeug eine) bei Bus und Straßenbahn erlaubt nur die Mitnahme eines Fahrrades, ansonsten ist die Sicherheit für andere Fahrgäste nicht gewährleistet. Laut Beförderungsbedingungen des VBB muss ein Radfahrer das Fahrzeug räumen, sofern der Platz für Kinderwagen oder Rollstühle oder den Zustieg einer größeren Zahl von Fahrgästen benötigt wird. Das wird zwar in den verkehrsschwachen Zeiten weniger der Fall sein, ist aber nicht generell auszuschließen. Eine Änderung der Platzverhältnisse in den Fahrzeugen, wäre nur zu Lasten von Fahrgastsitzplätzen möglich, was auch kostenaufwendig ist. Die Tarife für die Fahrradmitnahme sind im VBB-Tarif geregelt.

Eingeschätzt wird, dass die Nutzung des ÖPNV im Stadtgebiet und auch bspw. die Nutzung der Straßenbahn bis Markendorf bei Fahrten zum und vom Helenesee weniger erfolgt, da es einen direkten Radweg zum Helenesee gibt, generell die Entfernungen im Stadtgebiet nicht so groß sind, die Angebote an Radverkehrsanlagen zunehmen und das Fahrradfahren auch unter gesundheitsfördernden Aspekten an Bedeutung gewinnt.

Angestrebt wird, zukünftig die Fahrradmitnahme in den gesamten öffentlichen Personennahverkehrsmitteln großzügiger zu gestalten.

### 8.3 Wegweisung, Leitsystem und Orientierungshilfen

Eine wesentliche und unerlässliche Ergänzung des Radroutennetzes ist ein Leitsystem bzw. die Wegweisung für den Radverkehr. Die Beschilderung ist ein fester Bestandteil bei der Schaffung von Radwegen und zeitgleich abzuschließen. Sie soll in Korrespondenz mit der gesamten Beschilderung des Radwegenetzes der Stadt stehen.

Die besondere Fahrradwegweisung ist keine amtliche Wegweisung. Ihre Schilder dürfen deshalb nicht mit Schildern der allgemeinen Wegweisung verwechselt werden können.

Die Routenverläufe werden mit Hilfe von kleinen Hinweisschildern mit Angabe der Routennummer, des Endzieles und der Kilometerangabe (mit einer Stelle hinter dem Komma) an allen wichtigen Knoten sichtbar gemacht.

Die Fahrradwegweiser sollen sich durch grüne Schrift und Sinnbilder auf weißem Grund deutlich von StVO-Zeichen unterscheiden, so dass Verwechslungen mit der allgemeinen Wegweisung für den Kraftfahrzeugverkehr weitgehend ausgeschlossen sind.

Die Wegweisung soll in der ganzen Stadt und abgestimmt in der Region ein weitestgehend einheitliches Format haben und - ähnlich einer Wanderwegmarkierung - durch einfache Anbringung an vorhandenen Lichtmasten, Verkehrszeichen oder Hauswänden kostensparend installiert werden können.

Mit der Fahrradwegweisung für Radfahrrouten ist (laut ERA 95) keine Verkehrssicherungspflicht verbunden wie mit der Widmung als Radweg. Auf land- und forstwirtschaftlichen Wegen müssen vorhersehbare Risiken wie sie sich aus dem landwirtschaftlichen Zweck ergeben, vom Radfahrer getragen werden. Eine gelegentliche freiwillige Kontrolle und Schadensbeseitigung (evtl. durch ABM-Kräfte) sollte die Stadt aber durchführen. Winterdienst ist auf den Routen im freien Landschaftsraum im Allgemeinen nicht nötig.

Geringfügige Mängel an Radverkehrsanlagen und anderen Wegen sollten im Zusammenhang mit der Installation der Wegweisung beseitigt werden, um für diese Strecken einen Mindeststandard zu erreichen. Sind größere bauliche Maßnahmen notwendig, kann bis zur Fertigstellung eine Ersatzroute ausgeschildert werden. Wegweiserbeschriftung und -standorte sind in einer Untersuchung im Detail festzulegen.

### 8.4 Öffentlichkeitsarbeit

Entscheidend für die Akzeptanz des Fahrrades in der Bevölkerung ist ein fahrradfreundliches kommunales Klima. Es gilt die Bedingungen des Fahrradverkehrs, die über bauliche, technische und rechtliche Grundlagen hinausgehen zu verbessern. Die Fahrradförderung muss mit dem Ausbau der Fahrradinfrastruktur Schritt halten und umgekehrt.

Die vorhandenen **Ausleihstationen** am Bahnhof, am Brunnenplatz in Verbindung mit der Tourismus-Information (erster Schritt zu einer Fahrradstation) und am Helenesee (saisonabhängig) sollten ausgebaut und attraktiver und werbewirksamer gestaltet werden. Dabei sollte die Zusammenarbeit mit einem Fahrradhändler bei entsprechender Nachfrage hergestellt werden. Fahrräder werden inzwischen auch Gästen in Hotels angeboten, was zur Förderung des Radtourismus beiträgt.

Als Anlauf- und Beratungsstelle kommt der Einrichtung einer Fahrradstation oder in ihrer erweiterten Form als "**Mobilitätszentrale**" (wenn ein funktionierendes Radwegenetz vorhanden ist) eine besondere Bedeutung zu (Empfehlung: ggf. im Bahnhof oder in einem der Gebäude in Bahnhofsnähe oder im Stadtzentrum mit Tourismus-Information). Für eine solche Einrichtung sind verschiedene Trägerschafts- und Organisationsmodelle denkbar (Stadt, ADFC, DB AG, Fremdenverkehrsverein,...), doch ist eine Unterstützung durch die Kommune unerlässlich.

Eine Mobilitätszentrale könnte folgende Dienstleistungen anbieten:

- Fahrradselbsthilfwerkstatt / Vermittlung von Fahrradreparaturen
- Fahrrad-"TÜV"
- Fahrrad-Parkplatz-Bewachung und Gepäckaufbewahrung
- Fahrradausleihe
- Fahrradprägung und -passausgabe
- Botenservice/Fahrradkurierere
- Informationen über Verkehrsverbindungen (Eisenbahn, Bus, Straßenbahn)- Tourisusbberatung (Stadtrundfahrten / Routenempfehlungen)
- Beratung der Wirtschaftsbetriebe zur Förderung des Umweltverbundes (z. B. Anschaffung von Diensträdern, Einführung von Job-Tickets)
- Verkauf und Reservierung von DB-Fahrscheinen und Sitzplätzen
- Verkauf von ÖPNV-Fahrscheinen, ausgewählter Literatur, Zeitungen und Zeitschriften
- Organisation von Mitfahrgemeinschaften
- Vermittlung von Car-Sharing (Auto-teilen)
- projektbezogene Bürgerinformation zu Verkehrsplanung und Bahnprojekten
- Ausstellungen
- Sonderveranstaltungen (Fahrradmarkt/-börse, Volksradfahren, Beleuchtungswochen, Preisausschreiben,...)

Für die Betreuung der Mobilitätszentrale bietet sich die Schaffung einer ABM-Stelle oder die gemeinsame Finanzierung durch Stadt, Deutsche Bahn, SVF und andere lokale Nahverkehrsgesellschaften an.

Wie die Erfahrungen aus anderen Städten zeigen (z. B. Bielefeld, Potsdam) erhöht sich nach der Eröffnung einer Fahrradstation die Zahl der Reisenden, die auf dem Weg zum Bahnhof ihr Fahrrad benutzen, bzw. die überhaupt erst vom Auto auf den Umweltverbund umsteigen.

Die **Lokalpresse** ist ein wichtiger Partner zur Förderung des Radverkehrs Eine regelmäßige Rubrik "fahrradfreundliche Stadt" mit Berichten über Zustand und Perspektive der Radverkehrseinrichtungen aber auch mit Erfahrungsberichten von Auto- und Radfahrern kann in der Bevölkerung zur Bewusstseinsbildung beitragen, dass Radfahren in Frankfurt (Oder) stattfindet und auch gut möglich ist.

Die Vorbildfunktion kommunaler Leitfiguren kann entscheidende Impulse geben: der "Bürgermeister auf dem Fahrrad" ist mehr Wert als ein Kilometer Radweg. Auch Dienstfahrräder in der Stadtverwaltung sind eine denkbare Alternative, um die Zahl der innerstädtischen Pkw-Fahrten einzudämmen.

In Zusammenarbeit mit dem Fremdenverkehrs- bzw. Tourismusverein können **Touristische Fahrradrouten** in entsprechenden Plänen (Stadtplan, Werbematerial) verzeichnet werden oder Fahrrad-Stadtrundfahrten angeboten werden. Architektur-Touristisch interessante Routen sind z. B. :

1. Europauniversität - Oderturm - Marienkirche – Rathaus / Rathausplatz – Musikschule/Konzerthalle – Gerstenberger Höfe/Pumpenhäuschen Klingestraße - Poetensteig – Kießlingbauten - Botanischer Garten - ggf. Klingetalsiedlung / Russische Kirche (entspricht Teilen von Innenstadtachse + Rad-Route 2)
2. Europauniversität - Oderturm - Henselmannbauten Bahnhofstraße – Gründerzeitpark Platz der Einheit mit Kleistforum - Kleistpark - Gartenstadt Paulinenhof - Universitätsgebäude (ehem. „Gelbe Kaserne“) - Oberstufenzentrum - ggf. Stadtwald (Radroute 3 „Studentenroute“)
3. Oderturm - Bahnhofstraße - Sanierungsgebiet Altberesinchen - Große Müllroser Straße - Sanierungsgebiete Gubener Vorstadt - Anger (Kombination von Teilen der Radrouten 4 und 5)

Ein **Radfahrer-Stadtplan** sollte informieren, welche Wege für den Radfahrer vorhanden sind und welche Sehenswürdigkeiten daran liegen. Dazu gehört die Darstellung der ausgeschilderten Routen aber auch Angaben über die Beschaffenheit der Straßen und Radwege. In anderen Städten erfolgte die Herausgabe solcher Pläne in Zusammenarbeit von Stadtverwaltung, ADFC und entsprechend interessierten Stadtplanverlagen. Dabei sollte auch die Einbeziehung u. a. von Gastronomen und Beherbergungseinrichtungen sowie Tourismusvereinen berücksichtigt werden.

Der Radfahrer-Stadtplan muss genau sein, ein handliches Format haben und robust sein.

Eine ähnliche Wirkung der Attraktivitätserhöhung des Radfahrens kann auch die Herausgabe von Routen-Faltblättern mit einer Vogelschau-Darstellung des Stadtgebietes entlang der Route und deutlicherer Darstellung besonderer Zielpunkte (Sehenswürdigkeiten, Schulen, Einkaufszentren, etc.) haben. Auch größere Informations-Aufsteller mit Radroutenverläufen sind gute Orientierungshilfen.

## **Problem Sicherheit**

Eines der größten Probleme des Radverkehrs in Frankfurt (Oder) besteht in der hohen Diebstahlquote. Sicherer vor Diebstahl wird ein Fahrrad dank eingprägter Nummer und einem Fahrradpass. Prägeaktionen fanden bisher mehrfach in der Fahrradprägwerkstatt in der Beeskower Straße statt. Derzeit erfolgt das Angebot zur Fahrradcodierung von den Gronenfelder Werkstätten. Eine Fahrradprägung könnte auch in der vorgeschlagenen Mobilitätsstation durchgeführt werden.

## **Koordinierungsgruppe**

**Das Radroutennetz ist kein einmalig zu schaffendes und unveränderliches Wegenetz, sondern ein ständig an geänderte Rahmenbedingungen anzupassendes System aus Wegen, Beschilderungen und Aktivitäten.**

Es wird empfohlen, dass die bestehende Arbeitsgruppe „Radverkehr“ als Koordinierungsgruppe aus Vertretern der Stadtverwaltung, des ADFC, Verkehrsclub Deutschland, der Universität/Studentenwerk, vom Arbeitskreis Miteinander Leben e.V. und aus interessierten Bürgern weiterhin evtl. unter Einbindung des Fremdenverkehrsverbandes sich mit der Planung und Realisierung der Radwege und der ständigen Einflussnahme auf aktuelle Rahmenbedingungen beschäftigt. Die Koordinierungsgruppe gibt sich einen jährlichen, abrechenbaren Arbeitsplan.

## **"Radfahrer - Kultur"**

Es ist darauf hinzuweisen, dass es auch unter den Radfahrern Verkehrsrowdies und rücksichtslose Spezies gibt. Ihnen ist häufig nur mit den Rechtsmitteln der StVO und schlimmstenfalls mit dem Strafgesetz beizukommen.

Notwendig ist auch, in die bereits in Vor- und Grundschule beginnende Verkehrserziehung stärker die Belange des Radverkehrs zu integrieren und deutlich zu machen, dass es nicht nur darum geht, körperlich unversehrt den Verkehrsstress zu ertragen. Die derzeit ehrenamtlich und mit Unterstützung der Polizei durchgeführte Radfahrausbildung von Schülern in Verbindung mit Schulen sollte weiterhin Unterstützung finden.

**Ziel muss es sein, zu einer für alle im öffentlichen Raum sich bewegenden Menschen gleichberechtigten und gefahrlosen Mobilität zu kommen, die Teil einer städtischen Lebenskultur ist.**

## **9 Umfang der Maßnahmen, Kosten und Finanzierungsvorschläge**

Die Realisierung des Radroutennetzes ist in erster Linie abhängig von den zur Verfügung stehenden Finanzmitteln der Stadt gemäß Haushaltsplan.

Im Konzept werden Prioritäten für die nächsten ca. 8 bis 10 Jahre vorgeschlagen. Diese sind darauf abgestimmt, sowohl mit kurzfristig vor allem einfacher zu finanzierenden Maßnahmen aber auch mit aufwendigeren Ausbaumaßnahmen unter Nutzung von Fördermöglichkeiten schrittweise ein Netz zu entwickeln.

Konkrete Kosten können nur in Rahmen von Detailplanungen ermittelt werden.

Tatsache ist, dass trotz bisher erfolgtem Radwegebau noch erheblicher Bedarf an Baumaßnahmen besteht. Kostenschätzungen sind in diesem Rahmen nicht möglich und auch nicht zielführend, da diese nur in Vorbereitung von konkreten Baumaßnahmen erfassbar sind.

Für die Realisierung von Radverkehrsanlagen können Kommunen Zuschüsse je nach aktuellen Förderrichtlinien bzw. -programmen beantragen. Insbesondere sind hier derzeit das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und das Programm zur „Förderung der wirtschaftsnahen Infrastruktur“ zu nennen. Darüber hinaus sind ggf. sich bietende Sonderfördermöglichkeiten zu erkunden und zu prüfen.

Auch **Städtebaufördermittel** für Erneuerungsmaßnahmen können zur Verbesserung der Fahrradverkehrsinfrastruktur verwendet werden. Insbesondere in den Sanierungsgebieten sollte auf diese Zusatzfinanzierungsmöglichkeit zurückgegriffen werden.

Die Höhe der **Investitionskosten für einen Fahrradstellplatz** hängt von der technischen Ausrüstung, den Grunderwerbskosten und den Baukosten ab. Bei einfachen verzinkten Bügeln wird von ca. 100 - 150 Euro ausgegangen, bei Fahrradboxen und automatischen Parkhäusern liegen die Kosten erheblich höher. Zu beachten sind anfallende Betriebskosten zur Reinigung, Wartung und Instandhaltung der Anlage. Die Verwendung von Ablösegebühren zur Schaffung von Fahrrad-Stellplätzen ist laut Brandenburgischer Bauordnung § 43 (4) vom 16.07.2003 (zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 15.09.2005) möglich.

Über **Beschäftigungsinitiativen** können Projekte gestartet aber nicht dauerhaft finanziert werden. Insbesondere die Ausschilderung der Radrouten und die Instandsetzung und -haltung der Wege im Landschaftsraum ist über Beschäftigungsinitiativen vorstellbar. Auch für die Initialphase einer bspw. am Bahnhof möglichen Mobilitätsstation ist die Finanzierung über diese Art und für anschließende oder parallele Umschulungsmaßnahmen (finanziert durch die Agentur für Arbeit) zu prüfen.

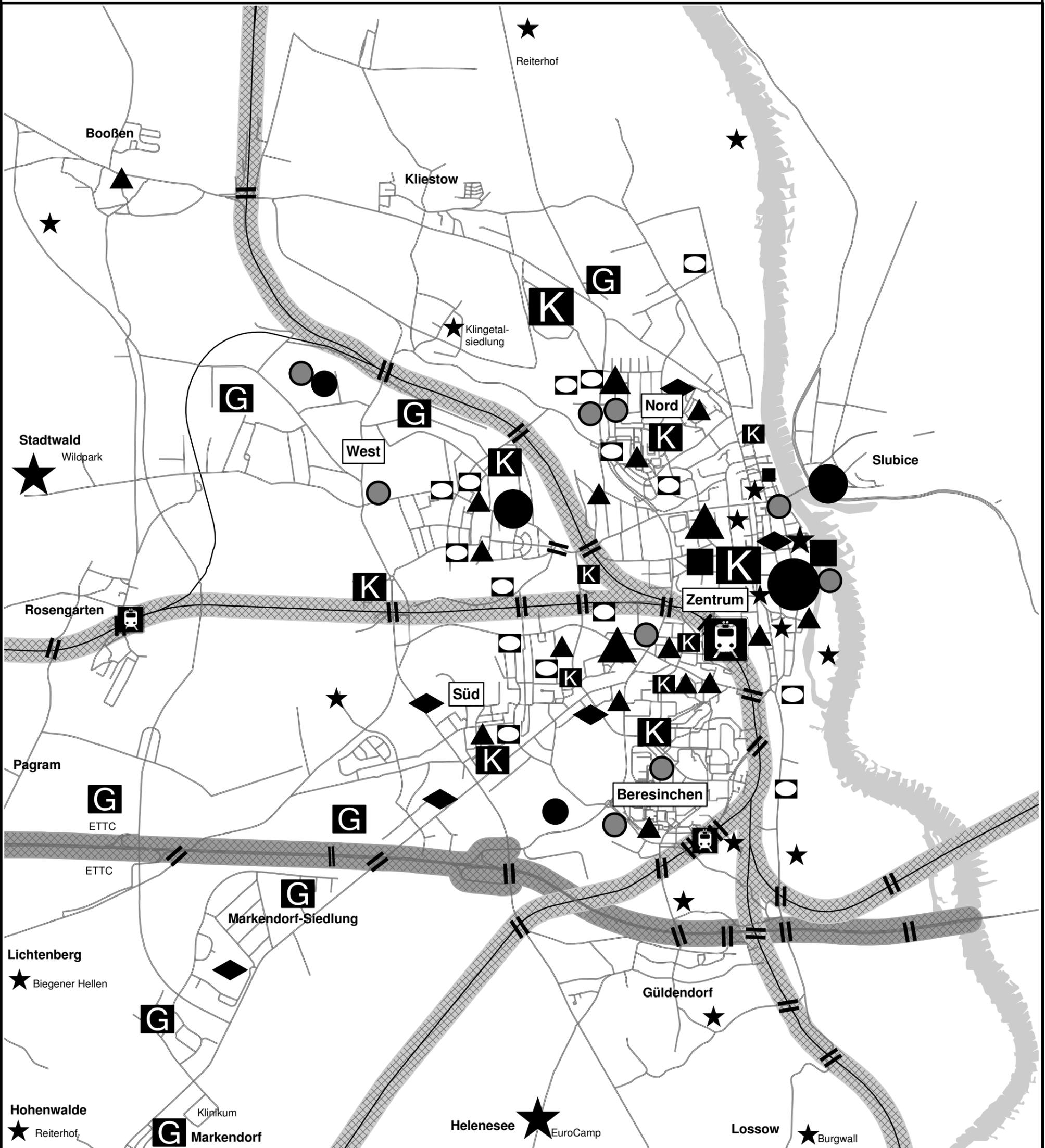
Radfahrer sind auch bereit, für besondere Serviceleistungen **Gebühren** zu bezahlen, bspw. für eine abschließbare Fahrradbox. Wie hoch der Anteil der Radfahrer ist, die eine gebührenpflichtige Abstellanlage wählen, hängt von der Qualität der Anlage und der Höhe der Gebühr ab.

Fördermittel aus der **Tourismusförderung** sollten insbesondere zur Anlage und Pflege der Freizeitradwege (Oder-Neiße-Radweg, Heleneseeradweg, usw.) verwendet werden.

Zusätzliche Finanzmittel sind über die Euroregion Pro Euro Viadrina durch die Nutzung der spezifischen **europäischen Förderprogramme** zu prüfen.

Weitere Mittel können unter Umständen über die Förderung von Maßnahmen des Umweltschutzes im grenznahen Raum geprüft werden, da Radverkehr als umweltfreundlichste Fortbewegungsart neben dem Laufen gilt.

Unter Ausnutzung all dieser Finanzquellen und kreativer Umsetzungsmöglichkeiten sowie durch die Zusammenarbeit aller an der Förderung des Radverkehrs interessierten Bürger ist es möglich, Frankfurt (Oder) zu einer Stadt mit fahrradfreundlicherem Klima werden zu lassen.



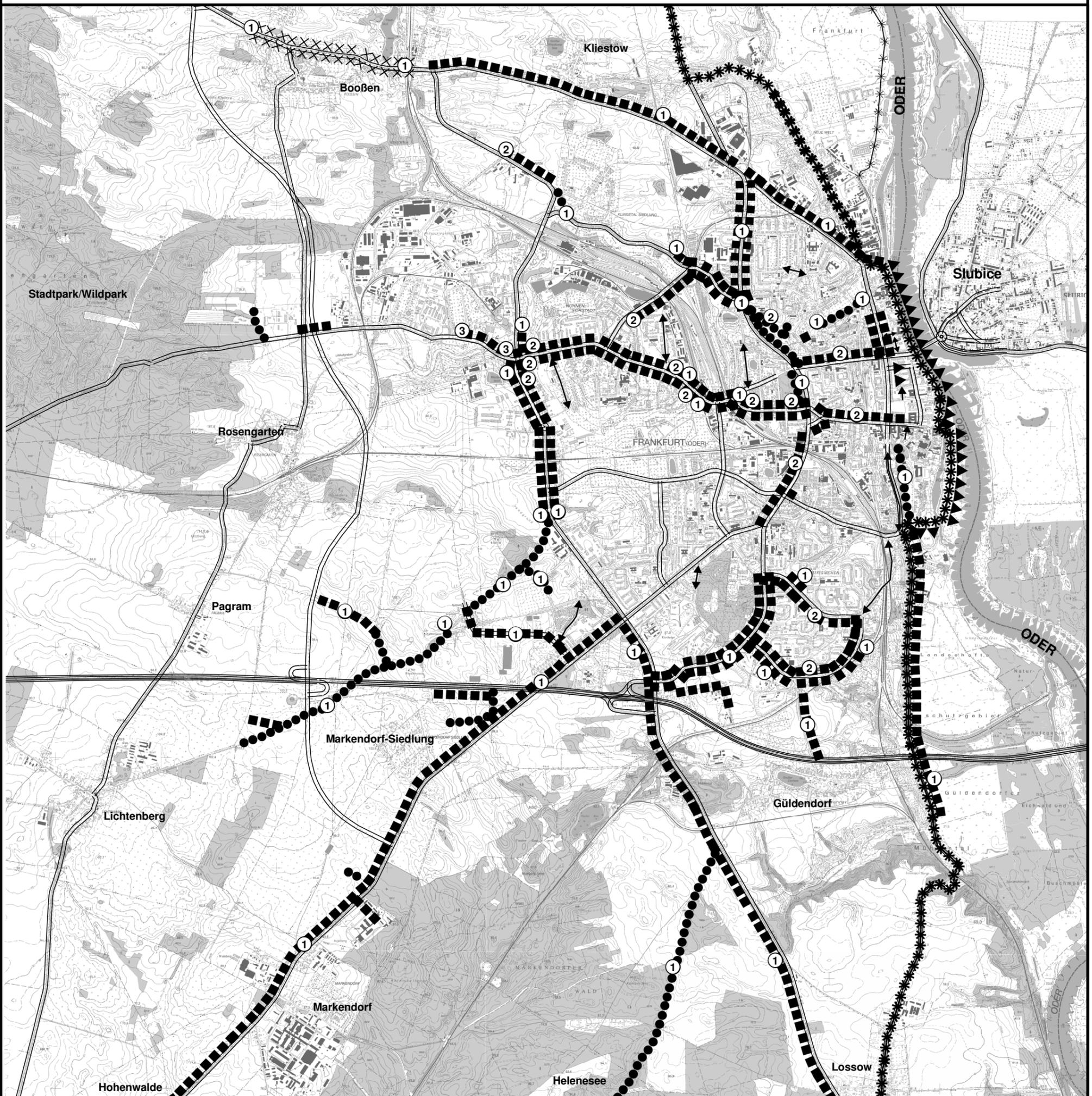
## Legende

- G** Größere Gewerbestandorte
- K** Einkaufsbereiche/-stätten
- ▲ Schulen gem. Schulentwicklungsplanung
- 🚂 Bahnhof, Haltepunkt
- ★ Sehenswürdigkeiten / Naherholung
- Kultureinrichtungen
- ◆ Öffentliche Verwaltung
- Universität, Ausbildungsstätten
- Internate, Wohnheime
- ◻ Ausgewählte Sportstätten (inneres Stadtgebiet)  
(Hallenbad, Turnhallen, Sportfreigelände, Kegelbahnen)

- ▨ Stadträumliche Barrieren (Eisenbahngelände, Autobahn)
- == Durchlässe (Brücken, Tunnel)

Stand Januar 2007





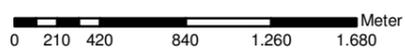
**Legende:**

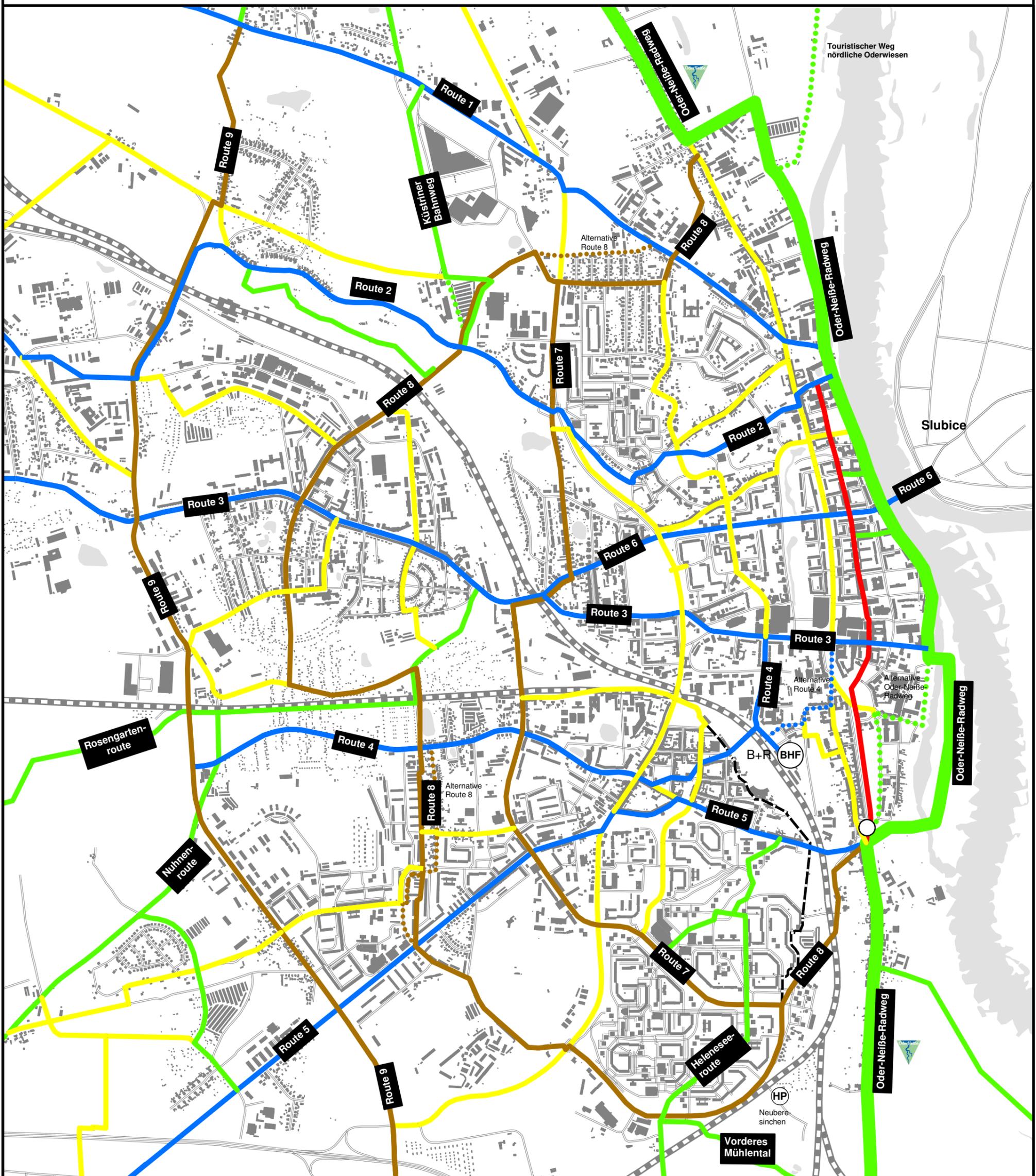
-  Hauptnetzstraßen
-  Radweg, straßenbegleitend  
bzw. Rad-/Gehweg, bzw. Gehweg "Radfahrer frei",  
sonstiger Radweg Abschnitt A.-Bebel-Straße
-  Radweg, straßenunabhängig  
bzw. Geh-/Radweg,  
(nördlicher und südlicher Heleneeseradweg  
kurzer Abschnitt Fahrradstraße)
-  Radfahrstreifen auf der Fahrbahn  
bzw. Schutzstreifen
-  Radfahren erlaubt  
in Fußgängerbereichen/Grünanlagen
-  Öffnung von Einbahnstraßen
-  Oder-Neiße-Radweg  
ausgeschilderte Wegweisung (Stand Januar 2007)
-  Touristischer Weg nördliche Oderwiesen  
nicht ausgeschildert  
Nutzung eingeschränkt, hochwasserabhängig

**Zustand**

- ① gut befahrbar
- ② mit Einschränkungen befahrbar
- ③ schlecht befahrbar

Stand Januar 2007

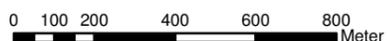




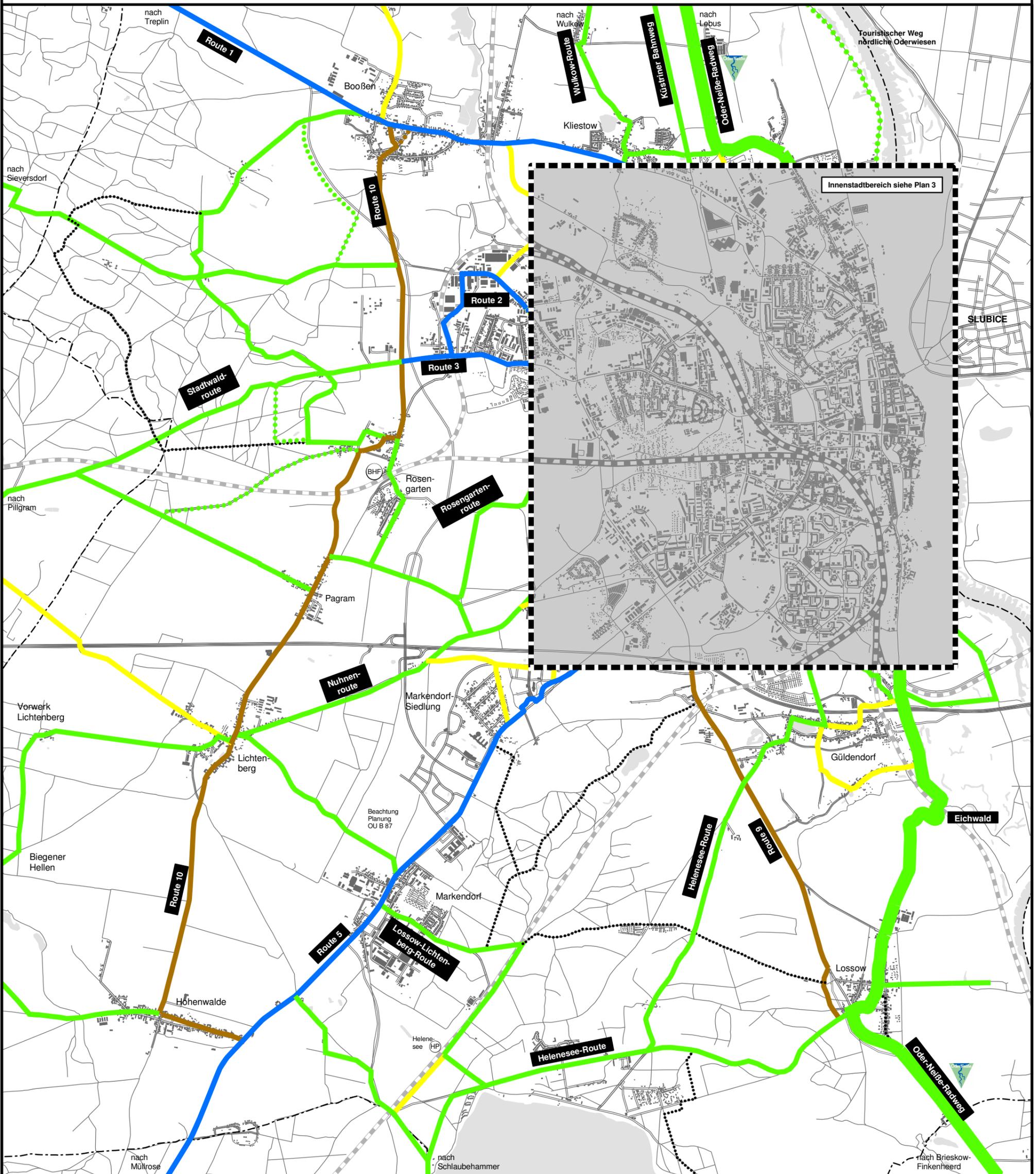
**Legende**

- Nord-Süd-Route (Innenstadtachse)
- Radiale Hauptrouten
- Ringförmige Hauptrouten
- Grüne Routen mit Oder-Neiße-Radweg
- Verbindungs- und Ergänzungswege / -straßen
- - - Varianten bzw. Alternativen langfristig als Option
- ROUTE 2 Bezeichnung der Route

Stand Januar 2007



Kartgrundlage: ALK-Daten des Kataster- und Vermessungsamtes Frankfurt (Oder)



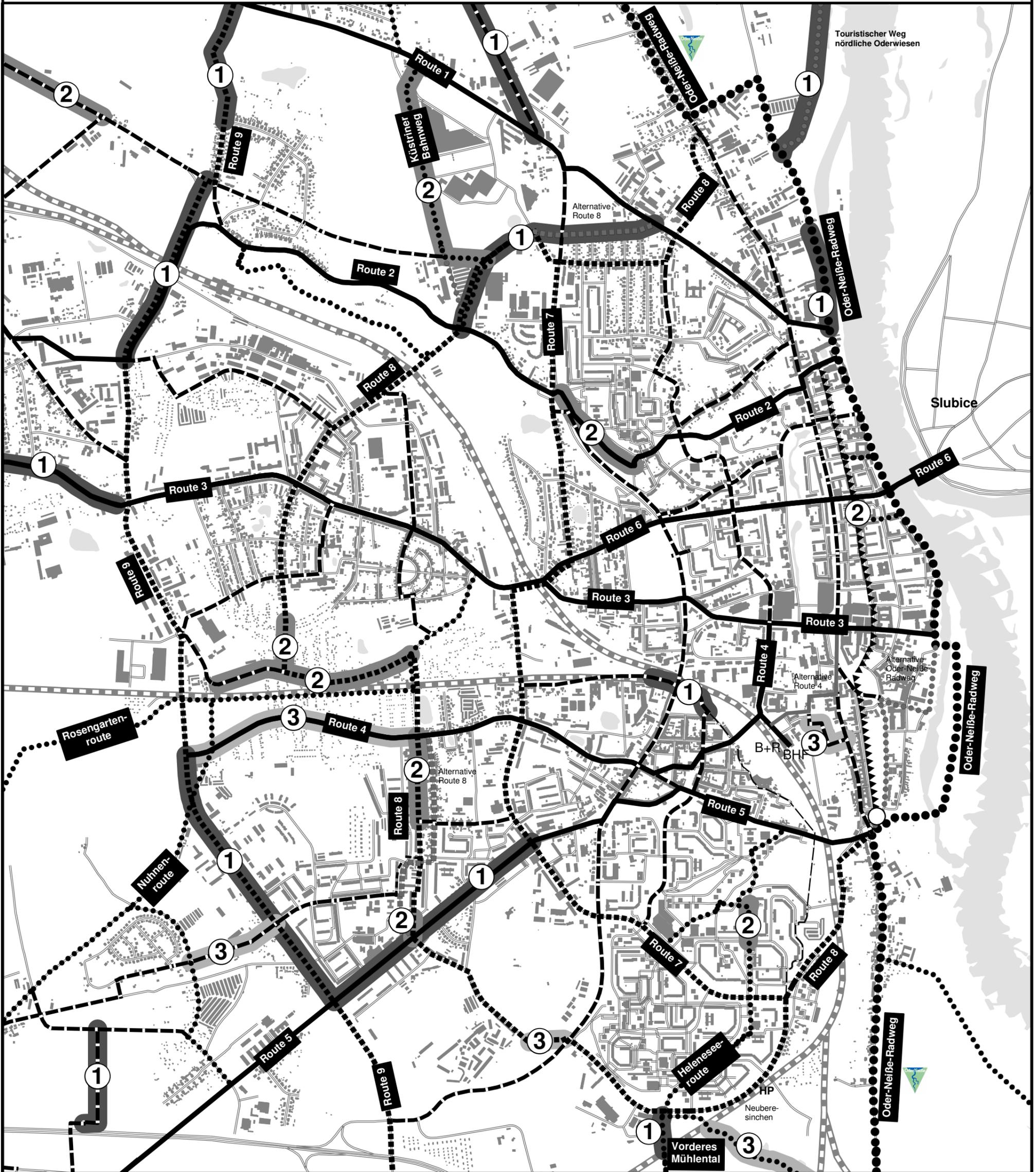
### Legende

- Radiale Haupttruten
- Ringförmige Haupttruten
- Grüne Routen mit Oder-Weiße-Radweg
- Verbindungs- und Ergänzungswege / -straßen
- Alternativen
- Waldwege / Sonstige Wege
- ROUTE 2 Bezeichnung der Route
- - - - - Stadtgrenze

Stand Januar 2007



Kartgrundlage: ALK-Daten des Kataster- und Vermessungsamtes Frankfurt (Oder)



- 1** Ausbau Priorität 1
- 2** Ausbau Priorität 2
- 3** Ausbau Priorität 3

Stand Januar 2007



Kartengrundlage: ALK-Daten des Kataster- und Vermessungsamtes Frankfurt (Oder)

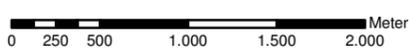


**Legende**

- 1** Ausbau Priorität 1
- 2** Ausbau Priorität 2
- 3** Ausbau Priorität 3

Grundlage: Plan 4 - Radroutennetz

Stand Januar 2007



Kartgrundlage: ALK-Daten des Kataster- und Vermessungsamtes Frankfurt (Oder)