Gemeinde Zeuthen

Radverkehrskonzept

Juni 2022

ews Stadtsanierungsgesellschaft mbH

Gemeinde Zeuthen

Radverkehrskonzept

Auftraggeberin:

Gemeinde Zeuthen
Schillerstraße 1, 15738 Zeuthen
Tel.: 033762 753-0, gemeinde@zeuthen.de

Bearbeitung:

ews Stadtsanierungsgesellschaft mbH
Grünberger Straße 26 c, 10245 Berlin
Tel.: 030 293811-0, E-Mail: info@ews-stadtsanierung.de
Ralf Schmidt, Ellen Wiemer, Stephanie Scheu

[durch die Gemeindevertretung am 28.06.2022 beschlossen]

Juni 2022

Inhalt

1 Einführung 2

1.1 Anlass, Ziel, Vorgehensweise 2

1.2 Radverkehrsförderung als Bestandteil zukunftsfähiger Gemeindeentwicklung 3

1.3 Rechtliche Grundlagen des Radverkehrs 4

1.4 Bausteine der Radverkehrsförderung 4

2 Bestandssituation in Zeuthen 10

2.1 Plangrundlagen 12

2.2 Akteure des Radverkehrs in Zeuthen 15

2.3 Quellen und Ziele des Radverkehrs 15

2.4 Vorhandenes Radwegenetz 16

2.5 Ruhender Radverkehr 21

2.6 Wegweisung, Beschilderung 26

2.7 Betriebliche Radverkehrsförderung, Mobilitätsbildung, Service und Dienstleistungen 26

2.8 Unfallanalyse 28

2.9 Fazit 30

3 Konzept 31

3.1 Grundsätze 31

3.2 Zielnetz 32

3.3 Bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen 32

3.4 Ruhender Radverkehr 40

3.5 Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas 44

3.6 Service und Dienstleistungen 46

3.7 Betriebliche Radverkehrsförderung 47

3.8 Maßnahmen, Prioritäten, Kosten, Finanzierung 48

4 Ausblick 49

5 Anlagen 50

1 Einführung

1.1 Anlass, Ziel, Vorgehensweise

Anlass und Ziel des Radverkehrskonzepts

Wegen der zunehmenden Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel und der in den vergangenen Jahren gestiegenen öffentlichen Aufmerksamkeit auf und die Forderung nach verbesserter Radverkehrsinfrastruktur hat die Gemeinde Zeuthen die Erstellung eines Radverkehrskonzeptes beauftragt. Das Radverkehrskonzept verfolgt als Strategie die Förderung des Radverkehrs, weshalb nicht nur bauliche Maßnahmen für das Radwegenetz thematisiert, sondern ebenso Elemente für den ruhenden Radverkehr sowie Öffentlichkeits- und Netzwerkarbeit (= flankierende Maßnahmen) bedacht werden. Die Radverkehrsförderung wird also als System gedacht, das mehrere Handlungsebenen beinhaltet. Unter der Abstimmung auf vorliegende Konzepte, Analysen und zu erwartende künftige Entwicklungen wird ein Konzept mit einem Zeithorizont von etwa 10 bis 15 Jahren entworfen. Das Konzept soll als Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung dienen, das es in allen betreffenden Bereichen einzubeziehen gilt. Ziel des Konzeptes ist Förderung des Radverkehrs und somit die Erhöhung des Radverkehrsanteils an allen zurückgelegten Wegen. Das Konzept bewertet die vorhandenen Rahmenbedingungen, ermittelt Handlungsbedarf, enthält Grundsätze der Radverkehrsförderung in Zeuthen und leitet Maßnahmen mit Kostenschätzungen, Rangfolgen und Priorisierungen sowie Finanzierungsoptionen ab.

Vorgehensweise der Konzepterarbeitung

Wie in Punkt 2.1 näher erläutert wird, liegen für das Gemeindegebiet Zeuthen und das Umland zahlreiche radverkehrsrelavante Untersuchungen vor, die in einem ersten Schritt gesichtet wurden. Durch regelmäßigen Austausch mit der Gemeindeverwaltung und weiteren relevanten Akteuren (u. a. Gemeinde Eichwalde, DESY) sowie eine gemeinsame Befahrung mit Mitarbeitenden der Gemeindeverwaltung und Mitgliedern der Radfahrgruppe Zeuthen konnten Informationen eingeholt, Standpunkte ausgetauscht und mögliche Maßnahmen besprochen werden. Konzeptansätze wurden im Ortsentwicklungsausschuss der Gemeinde am 6.10.2020, am 19.10.2021 und am 08.03.2022 vorgestellt. Außerdem wurden mit der Radfahrgruppe Zeuthen und dem Bauamt am 27.04.2022 die Vorschläge der Radfahrgruppe und die vorgeschlagenen Maßnahmen des Konzeptes aufeinander abgestimmt.

Abb. 1: Gemeinsame Befahrung des Gemeindegebiets durch die Radfahrgruppe, das Bauamt, die Bearbeiter

1.2 Radverkehrsförderung als Bestandteil zukunftsfähiger Gemeindeentwicklung

Vorteile der Radverkehrsförderung

Mit der Radverkehrsförderung, deren Ziel die Steigerung des Radverkehrsanteils ist, kann ein Beitrag zu zahlreichen gesamtgesellschaftlichen Zielen geleistet werden, zu denen folgende zählen:

- Umweltentlastung und Klimaschutz,
- Stärkung des Umweltverbunds (vor allem durch die Verknüpfung mit ÖPNV),
- Reduzierung des Flächenverbrauchs,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- Erhöhung der Lebensqualität,
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, durch die die Attraktivität innerstädtischer Bereiche gefördert wird,
- Gesundheitsförderung,
- Förderung von Generationengerechtigkeit, da das Fahrrad auch Kindern und älteren Menschen (bei entsprechender Kenntnis und Ausstattung) Mobilität ermöglicht,
- Förderung sozialer Gerechtigkeit, da das Fahrrad auch Menschen mit geringen Einkommen Mobilität ermöglicht,
- Kostensenkung für Bürger*innen,
- Kostensenkung für die Gemeinde, da der Bau von Radverkehrsinfrastruktur deutlich günstiger ist als der Bau von Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr (MIV).

Die Förderung des Radverkehrs ist demnach nicht nur eine Förderung für bestimmte gesellschaftliche Gruppen, sondern erzielt für alle Bewohner*innen Vorteile und trägt zur Attraktivitätssteigerung einer Kommune bei. Eine Kommunikation in diese Richtung kann dementsprechend auch die Akzeptanz der Maßnahmen erhöhen.

Politische Grundlage

Maßgeblich für die Radverkehrspolitik in Deutschland sind der "Nationale Radverkehrsplan 2020" (herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2012) sowie dessen Fortschreibung aus dem Jahr 2021 "Nationaler Radverkehrsplan 3.0" (herausgegeben vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr). In den nationalen Radverkehrsplänen sind die Ziele und Strategien zur Radverkehrsförderung enthalten, die auch für das vorliegende Konzept als Orientierung dienen.

Entwicklung des Radverkehrs

Die Bedeutung des Fahrrads als Alternative zu anderen Verkehrsmitteln ist in den vergangenen Jahren deutlich gestiegen. Dies wird durch die Ergebnisse der repräsentativen Umfragen im Rahmen des "Fahrrad-Monitors Deutschland" bestätigt. Der Fahrrad-Monitor Deutschland 2019 stellte zum Beispiel fest, dass im Vergleich zu 2017 die regelmäßige Nutzung des Fahrrads um 3 %, im Vergleich zu 2015 um 6 % stieg.
Im Fahrrad-Monitor 2021, der auch die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf den Radverkehr mitbetrachtete, wurde im Rahmen der durchgeführ-

ten Befragungen festgestellt, dass das Fahrrad bzw. Elektrofahrrad im Verkehrsmittelvergleich das Fortbewegungsmittel mit dem höchsten Wachstumspotential ist. In Zukunft wollen es 41 % der Menschen im Alter zwischen 14 und 69 Jahren häufiger nutzen. Auch wurde festgestellt, dass bundesweit das Sicherheitsgefühl beim Radfahren steigt: 63 % der Radfahrenden fühlen sich sehr oder eher sicher (2019: 56 %, 2017: 53 %). Als die dringlichsten Forderungen an die Politik nannten die Befragten den Bau von Radwegen, die bessere Trennung der Radfahrenden von den Pkw-Fahrenden und den Fußgänger*innen, die Einrichtung von mehr Schutz- und Radfahrstreifen, den Bau sicherer Fahrradabstellanlagen und die Einrichtung von mehr Fahrradstraßen.
Hieraus kann geschlussfolgert werden, dass durch Maßnahmen in diesen Feldern die Nutzung des Fahrrads am effektivsten gesteigert werden kann. Zudem ändern sich mit der Weiterentwicklung der Bandbreite an Fahrrädern auch die Anforderungen an die Infrastrukturen: So ist der Platzbedarf für Lastenräder oder Räder mit Anhängern gegenüber einfachen Rädern deutlich erhöht.

1.3 Rechtliche Grundlagen des Radverkehrs

Rechtliche Grundlagen

Die Ermittlung möglicher Maßnahmen für den Zeuthener Radverkehr orientiert sich an verbindlichen Richtlinien und Empfehlungen. Dazu zählen die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), die in den vergangenen Jahren mehrfach zugunsten des Radverkehrs geändert wurde, wodurch Tendenzen und Innovationen im Radverkehr deutlich werden[1]. Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) enthält verbindliche Vorgaben zur Umsetzung der Regelungen der StVO und zur Ausführung von Verkehrseinrichtungen wie Radverkehrsanlagen. Des Weiteren enthalten die von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) herausgegebenen Empfehlungen und Richtlinien, u. a. die "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)", wichtige Richt- und Orientierungswerte für den Radverkehr und Radverkehrsanlagen.

1.4 Bausteine der Radverkehrsförderung

Zur Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs bedarf es komplexer Bausteine, die von baulichen und verkehrsorganisatorischen Maßnahmen über Verbesserungen des ruhenden Radverkehrs, dem Angebot von Servicedienstleistungen bis hin zur Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas reichen. Dabei müssen diese Bausteine immer an die Situation vor Ort angepasst werden. Ziel solcher Maßnahmen ist die Erhöhung der objektiven und subjektiven Si-

[1] Radfahrnovelle 1997: u. a. Benutzungspflicht von Radwegen gilt nur noch bei entsprechender Beschilderung und entsprechender Qualität der Wege, Parkverbot auf Schutzstreifen; Novelle 2009: weitere Lockerung der Benutzungspflicht, Breitenvorgaben für Radverkehrsanlagen, Gestattung von Fahrradanhängern zur Personenbeförderung, Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für Radverkehr; Novelle 2016: Einführung des Sinnbilds für E-Bikes, Nutzung von Gehwegen durch Rad fahrende Kinder bis acht Jahren mit einer Aufsichtsperson; Novelle 2020: neue Verkehrszeichen für den Radverkehr (Fahrradzone, Grünpfeil für Radfahrende, Radschnellweg, Lastenrad), Mindestüberholabstand für Kfz, Gestattung des Nebeneinanderfahrens von Radfahrenden, Halteverbot auf Schutzstreifen

cherheit, sodass das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel an Attraktivität gewinnt und letztlich der Radverkehrsanteil am Modal Split steigt. Heiner Monheim, renommierter deutscher Verkehrswissenschaftlicher, äußert sich zur Realisierung von Radverkehrsmaßnahmen wie folgt: "Kommunen können bei der Verkehrsplanung viel erreichen, wenn sie den nötigen Mut aufbringen" (WDR-Nachrichten, 15.04.2019)[2].

Im Folgenden werden Möglichkeiten solcher Bausteine zur Radverkehrsförderung beschrieben, die Lösungen zu wiederkehrenden Problemlagen bieten und das Spektrum möglicher Verbesserungsansätze darstellen. Die Beispiele aus größeren Städten dienen hier der generellen Verdeutlichung des Maßnahmenspektrums. In kleineren Kommunen, wie in der Gemeinde Zeuthen, sind die umzusetzenden Maßnahmen entsprechend anzupassen.

Bauliche Maßnahmen

Die Steigerung der Attraktivität des Radfahrens beinhaltet die bauliche Anpassung an die Bedarfe der Nutzer*innen. Radfahrmetropolen wie Kopenhagen, Amsterdam oder Utrecht können sinnbildlich hierfür stehen und Möglichkeiten in der Radverkehrsförderung aufzeigen. Hier wurden neue Wegeverbindungen geschaffen und Barrieren überwunden, wobei neben der Erhöhung der Sicherheit und des Fahrspaßes auch dem architektonischen Mehrwert hoher Stellenwert beigemessen wird. Die in Kopenhagen geschaffenen Brückenverbindungen schaffen Radfahrstrecken fernab des Kfz-Verkehrs und ermöglichen so ein schnelles und sicheres Vorankommen für den Radverkehr.

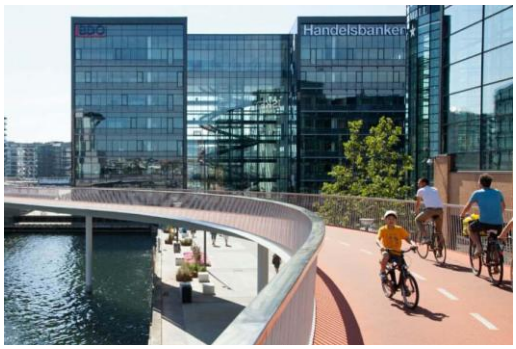


Abb. 2: Kopenhagen, links: Schnellradweg Bicycle Snake (DISSING+WEITLING Architecture), rechts: Fahrrad- und Fußgängerbrücke Lille-Langebro (WilkinsonEyre)

Gerade Querungs- und Abbiegepunkte stellen bei unzureichenden Sichtbeziehungen besondere Gefahrenstellen dar. Für die Umstrukturierung von Querungsstellen können entsprechende Fahrbahnmarkierungen sowie Wegweisungen für eine gesteigerte Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmenden und das frühzeitige Erkennen der Radfahrenden sorgen. Das in den Niederlanden entwickelte Konzept der "Schutzinselkreuzungen" ist dabei ein erprobtes Instrument zur Steigerung der Verkehrssicherheit, das sich durch die Er-

[2] WDR (2019): Umweltspuren: "Kommunen sind hasenfüßig", Interview abrufbar unter: https://www1.wdr.de/nachrichten/rheinland/umweltspur-duesseldorf-aussichten-interview-100.html

höhung des geschützten Bereichs der Radfahrer*innen, die Schaffung direkter Sichtbeziehungen und die Entzerrung von Wahrnehmungsereignissen durch eine verlängerte Streckenaufteilung auszeichnet (ADFC 2020)[3]. Das Zusammenspiel aus baulichen und optischen Maßnahmen steigert die intuitive Orientierung aller Verkehrsteilnehmenden. Auch in Deutschland wird die Umsetzung von Schutzinselkreuzungen bereits diskutiert.

Abb. 3: Schematische Beispiele von Schutzinselkreuzungen, Niederlande (changing cities, Nick Falbo)

Eine Anpassung der nutzbaren Oberflächen trägt ebenfalls zu einer gesteigerten Verkehrssicherheit und -wahrnehmung bei. Gerade einige Natursteinpflasterbeläge können durch ihre Beschaffenheit (besonders Großpflaster und Polygonalpflaster bei schlechtem baulichen Zustand) ein Risiko für die Nutzer*innen darstellen, sodass ein Ziel die Herstellung einer sicheren, ebenen und rutschfreien Fahrbahn ist. Für Pflasterstraßen, die nicht vollständig umgebaut oder überplant werden können, werden verschiedene Verfahren angewandt bzw. befinden sich in der Erprobung. So kann eine Teilasphaltierung erfolgen oder Bereiche der Fahrbahn werden durch das Abfräsen des Natursteins geglättet und die Fugen aufgefüllt. Da diese Verfahren jedoch kostenaufwändig sind und auch neue Nachteile mit sich bringen können, muss in jedem Fall situativ bewertet werden, ob der Komfort- und Sicherheitsgewinn in Relation zum Aufwand steht.

Abb. 4: Beispiele zur Aufwertung der Fahrbahnoberfläche,
links: Oranienburg (Stadt Oranienburg), rechts: Hamburg (ADFC Hamburg)

[3] ADFC (2020): "Kreuzungsdesign aus den Niederlanden", Artikel abrufbar unter: https://www.adfc.de/artikel/kreuzungsdesign-aus-den-niederlanden

In Oranienburg erfolgte die Umgestaltung eines Straßenraumes zu einer Straße mit beidseitigen Schutzstreifen in Asphalt und die Pflasterung wurde auf der Fahrbahn als Abgrenzung zu den Radverkehrsanlagen erhalten. Durch die Anlegung von Parkbuchten wurden die bestehenden Parkmöglichkeiten geordnet und reduziert (vgl. Abb. 5).

Verkehrsorganisatorische Maßnahmen

Durch verkehrsorganisatorische Regelungen kann der Radverkehr gefördert werden. Dazu zählen Geschwindigkeitsreduzierungen, z. B. durch Tempo-30-Zonen, verkehrsberuhigte Bereiche oder punktuelle Reduzierungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Park- und Halteverbote können Platzbedarfe für den Radverkehr ermöglichen und sichern. Die beidseitige Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr oder die Ausnahme "Radverkehr frei" bei Verboten für Fahrzeuge aller Art (Zeichen 250 StVO) führt zur Bevorrechtigung und direkteren Verbindungen des Radverkehrs. Eine jüngere Möglichkeit zur Bevorrechtigung der Radfahrenden ist die Einrichtung einer Fahrradstraße.

Abb. 5: Beispiele für verkehrsorganisatorische Maßnahmen, links: beidseitige Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in der Zeuthener Ebereschenallee, rechts: Fahrradstraße in Darmstadt (Verkehrswende Darmstadt)

Ruhender Radverkehr

Eine wesentliche Bedeutung zur Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs kommt der Förderung des ruhenden Radverkehrs zu, denn nur wer sein Fahrrad an Quellen und Zielen des Radverkehrs sicher und bequem abstellen kann, nutzt es auch. Neben Sammelabstellanlagen und modulierbaren Fahrradboxen sind in den letzten Jahren auch in Deutschland Fahrradparkhäuser, vor allem als B+R-Anlagen, entstanden, in denen Fahrräder sicher und witterungsgeschützt abgestellt werden können. So wurde in der Stadt Bernau bei Berlin in direkter Bahnhofsnähe das erste Fahrradparkhaus Brandenburgs mit 570 Stellplätzen auf drei Etagen geschaffen, dem zudem eine Fahrradwerkstatt samt Verleih angeschlossen ist.

Abb. 6: Beispiele für qualitativ hochwertige Abstellanlagen, links: Fahrradparkhaus in Bernau (Stadt Bernau bei Berlin), rechts: vollautomatisierter Fahrradturm in Rutesheim (WÖHR)

Service und Dienstleistungen

Angebote zu Service und Dienstleistungen rund um den Radverkehr können die Wahrnehmung und Akzeptanz des Radverkehrs ebenfalls erhöhen. Die Bereitstellung von Reparatursäulen oder Luftstationen an wichtigen Orten des Radverkehrs wie Bahnhöfen, Anlagen des ruhenden Radverkehrs, Schulen lässt sich in dieser Kategorie auflisten. Des Weiteren fördern fahrradbezogene Dienstleistungen, z. B. qualitativ hochwertige Fahrradhändler, -werkstätten und -verleihe, die auch über spezielle Räder wie Lastenräder oder Elektrofahrräder verfügen, den Radverkehr. Für die Bereitstellung entsprechender Räder können Kooperationen mit kommunalen Nahversorgern und Unternehmen angedacht werden.

Abb. 7: Links: Fahrradluftpumpe an Fahrradabstellanlage am Güterboden in Zeuthen, rechts: Lastenradverleih in Hannover (ADFC Hannover)

Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas

Die Information über die bestehenden Angebote steigert die Annahme dieser innerhalb der Bevölkerung und begünstigt die Anwerbung neuer Nutzer*innen. Zur Öffentlichkeitsarbeit zählen u. a. Werbeaktionen, die Initiierung und Teilnahme an städtischen und regionalen Wettbewerben und Aktionen. Ein sogenanntes Scherbentelefon kann eingerichtet werden, über das Beschädigungen und Verunreinigungen auf den Fahrbahnen gemeldet werden können. Ein Vorzeigeprojekt stellt die Verpflichtung eines Radwegewarts in Rostock dar, der das Radwegenetz seit 2011 selbst auf Verschmutzungen und Schäden überprüft, Mängel beseitigt und als mobiler Ansprechpartner agiert. Mittlerweile ganzjährig ist ein Mitarbeiter der Stadtreinigung in diesem Auftrag unterwegs.

Abb. 8: Radwegewart in Rostock (Kloock)

Betriebliche Radverkehrsförderung

Die Rolle der betrieblichen Radverkehrsförderung wird zukünftig weiter steigen. Arbeitgebende können mithilfe verschiedener Stellschrauben die Attraktivität des eigenen Unternehmens erhöhen und einen Beitrag zur Verkehrswende leisten. So kann die Umstellung geeigneter betrieblicher Verkehrsabläufe, beispielsweise die Überwindung kleinerer Distanzen mit Werksfahrrädern, geprüft werden. Zudem kann der Arbeitgeber einen Impuls durch die Bezuschussung der Anschaffungskosten von Elektrofahrrädern geben. Dass sich dieses Handeln langfristig lohnt, verdeutlichen die Beispiele der Potsdamer und der Schweriner Stadtverwaltungen, die 2019 und 2020 vom ADFC als fahrradfreundliche Arbeitgeber ausgezeichnet und zertifiziert wurden. Die Schaffung zahlreicher sicherer Radabstellanlagen für Mitarbeitende und Besucher*innen, die Bereitstellung von Luftpumpen und Werkzeugen, die Anschaffung von Diensträdern und Lastenrädern, die Durchführung zahlreicher Fahrradaktionen verdeutlichen das Engagement der Verwaltungen. Auch in der Gemeindeverwaltung Zeuthen sind bereits Dienstfahrräder im Einsatz.

2 Bestandssituation in Zeuthen

Lage der Gemeinde

Die Gemeinde Zeuthen liegt im Norden des Landkreises Dahme-Spreewald und südöstlich des Berliner Stadtrands, von dem sie nur die Gemeinde Eichwalde trennt. Zum Stand 31.12.2020 lebten 11.355 Personen in der Gemeinde. Die Verflechtungen mit den umliegenden Gemeinden Eichwalde, Schulzendorf und Wildau sind eng, da die Siedlungsflächen an den Gemeindegrenzen ineinander übergehen.

Zu ausgewählten Orten in der Umgebung betragen die Entfernungen (per Fahrrad) vom Bahnhof Zeuthen:

- Amazon-Sortierzentrum Kiekebusch: 5,9 km
- Stadtzentrum Königs Wusterhausen: 7,0 km
- Flughafen BER: 11,2 km
- Altstadt Berlin-Köpenick: 13,1 km
- Berlin Alexanderplatz: 26,4 km

Räumliche Prägung

Das Gemeindegebiet ist vor allem durch ausgedehnte Einfamilienhausgebiete geprägt, die nach 1900 um die ursprünglichen Dörfer Zeuthen und Miersdorf entstanden sind. Daneben gibt es – verteilt im Gemeindegebiet – einzelne gewerbliche und Gemeinbedarfsschwerpunkte sowie einige Standorte mit Mehrfamilienhausbebauung aus der DDR-Zeit sowie aus der Zeit nach 1990. Eine deutliche räumliche Zäsur besteht durch die nord-südlich verlaufende Bahntrasse, die nur an zwei Bahnübergängen (Forstweg und Heinrich-Heine-Straße (Nordschranke)) und durch den Fußgängertunnel am S-Bahnhof (momentan aufgrund von Bauarbeiten nicht nutzbar) gequert werden kann und damit das Gemeindegebiet teilt. Durch den S-Bahnhaltepunkt besteht Anschluss nach Berlin und Königs Wusterhausen mit den dortigen Zugängen zum Regional- und Fernverkehr. Das Pendelaufkommen ist mit etwa 6.250 täglichen Ein- und Ausstiegen hoch (LBV) und wird weiter steigen[4].

Durch das Gemeindegebiet verlaufen zudem die zwei Landesstraßen L 401 und L 402: Die L401 führt in nord-südlicher Richtung östlich der Bahntrasse und die L 402 in ost-westlicher Richtung durch das Gebiet westlich der Bahntrasse. Die Kreisstraße K 6160 verläuft ab Miersdorf von der L 402 nach Süden in Richtung Wildau. Die Handlungsfähigkeit der Gemeinde Zeuthen ist auf diesen Straßen aufgrund der Baulastträgerschaft des Landes eingeschränkt.

Radverkehr in Zeuthen

Zeuthen hat aufgrund der größtenteils flachen Topografie in Kombination mit den geringen Entfernungen innerhalb der Gemeinde und auch zu den umliegenden Gemeinden grundsätzlich günstige Voraussetzungen für den Rad-

[4] Gründe für ein zukünftig weiter steigendes Pendelaufkommen sind der Betrieb des Flughafens BER, das Amazon-Sortierzentrum in Kiekebusch (Gemeinde Schönefeld) sowie ein zu erwartender weiterer Zuzug in die Gemeinde und ihr Umfeld.

verkehr. Laut Nationalem Radverkehrsplan werden derzeit rund 90 % der Fahrradfahrten für Strecken von bis zu fünf Kilometern zurückgelegt. Das Fahrrad ist auf diesen Strecken das zeiteffizienteste Verkehrsmittel und spielt auch in Zeuthen in den vergangenen Jahren eine zunehmend präsente Rolle im gemeindlichen Verkehr.

Auf der nachstehenden Karte sind die Fahrzeiten ausgehend vom Zeuthener S-Bahnhof mit dem Fahrrad dargestellt. Die zugrunde gelegten Fahrzeiten entsprechen der Geschwindigkeit eines relativ zügig fahrenden Radfahrers. Deutlich wird die fast vollständige Abdeckung des Zeuthener Gemeindegebiets in weniger als zehn Fahrminuten – ausgenommen sind hiervon der Miersdorfer Werder und das Waldgebiet um die Försterei Wüstemark. Auch große Teile der Nachbargemeinden Eichwalde, Schulzendorf und Wildau sind in wenigen Fahrminuten mit dem Fahrrad erreichbar. Das Fahrrad eignet sich demnach optimal für das Zurücklegen von Wegen innerhalb von Zeuthen als auch zu Zielen in der Umgebung.

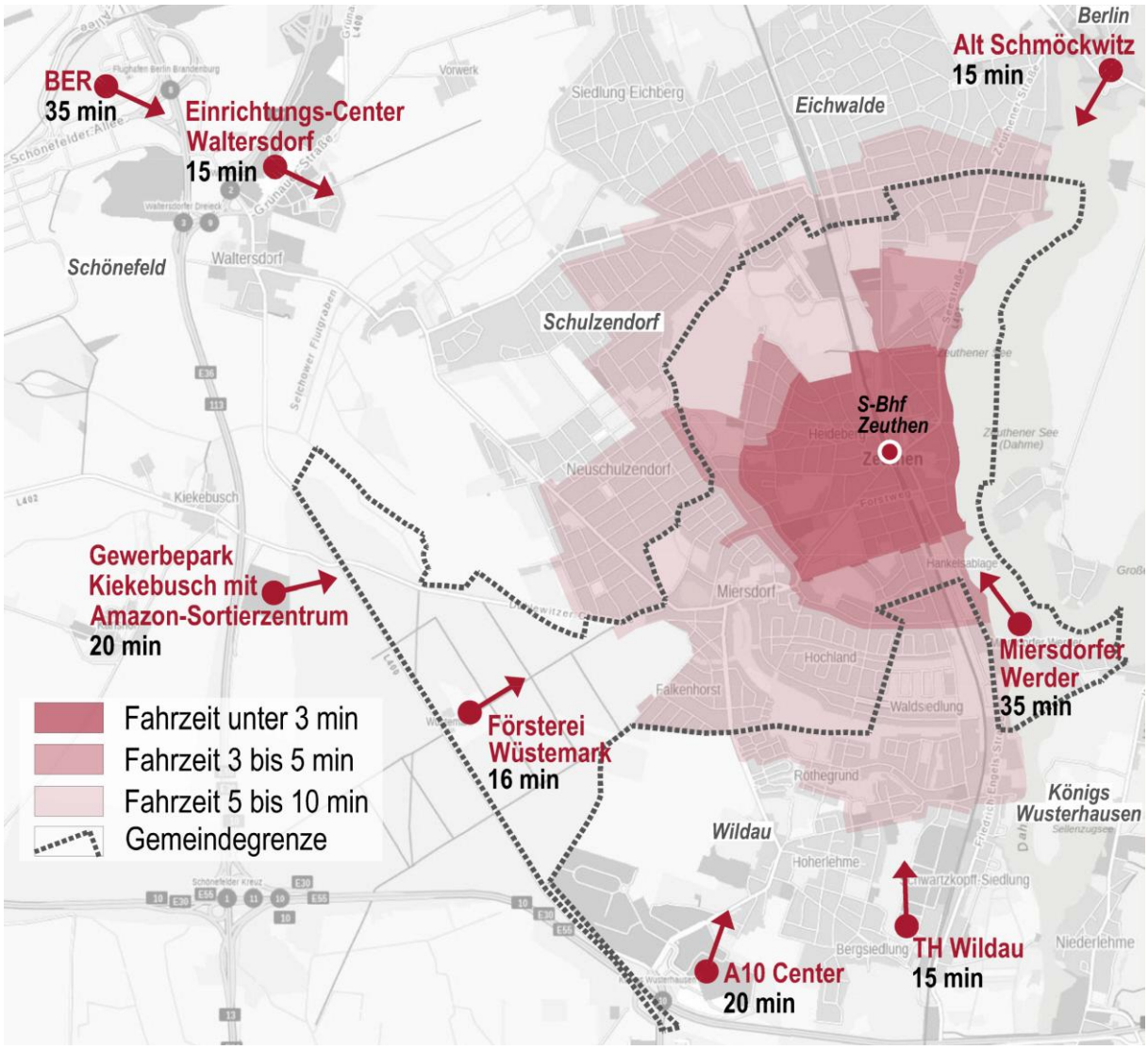


Abb. 9: Radfahrzeiten ab Bahnhof Zeuthen

Der Radverkehrsanteil am Modal Split lag 2008 gemäß des Ersten Fahrradberichts für das Land Brandenburg im Berliner Umland bei 16 %. Es kann davon ausgegangen werden, dass dieser Wert in den vergangenen Jahren gestiegen ist und das Fahrrad demnach auch in Zeuthen auf etwa einem Fünftel der Strecken als Verkehrsmittel gewählt wird.

Aufgrund der infrastrukturell bisher eher weniger guten Bedingungen für den Radverkehr und der nicht bzw. nur in Anfängen existierenden organisatorischen Strukturen kann Zeuthen nur als "Einsteigerkommune"[5] in der Radverkehrsförderung eingestuft werden. Beispielhaft kann hierfür der ADFC Fahrradklima-Test 2018 herangezogen werden, in dem die Bedingungen für den Radverkehr in Zeuthen mit einer Schulnote von 4,1 bewertet wurden und Zeuthen somit im Stadtgrößenvergleich relativ schlecht abschneidet. Als größte Schwächen wurden die Kriterien Fahrradförderung, Werbung für das Radfahren sowie öffentliche Fahrräder bewertet. Stärken werden dagegen im Radfahren durch Jung und Alt, der Erreichbarkeit des Zentrums sowie zügigem Radfahren gesehen.

2.1 Plangrundlagen

Für das Zeuthener Gemeindegebiet, die umliegenden Gemeinden und den Landkreis Dahme-Spreewald liegen zahlreiche Untersuchungen vor, die sich auf die Radverkehrsinfrastruktur beziehen. Diese Plangrundlagen werden im Folgenden kurz vorgestellt.

Radverkehrskonzept 2030, Landkreis Dahme-Spreewald

Der Landkreis hat das "Radverkehrskonzept 2030 für den Landkreis Dahme-Spreewald" aufgestellt (Verfasser: IGS Ingenieurgesellschaft STOLZ GmbH), das im Juni 2021 durch den Kreistag beschlossen wurde. Das Konzept behandelt die Themenbereiche Alltags- und touristischer Radverkehr, Verknüpfung von Radverkehr mit ÖPNV und SPNV sowie Elektromobilität auf Maßstabsebene des Landkreises. Die Gemeinden wurden im Erstellungsprozess beteiligt.
Für die Gemeinde Zeuthen wird unter anderem die Errichtung einer Mobilstation und von (weiteren) B+R-Anlagen am S-Bahnhof Zeuthen vorgeschlagen.

Radschnellverbindung Berlin – BER – Königs Wusterhausen

Außerdem hat der Landkreis Dahme-Spreewald eine Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung zwischen Berlin, Flughafen BER, Königs Wusterhausen erarbeiten lassen, die ebenfalls im Juni 2021 durch den Kreistag beschlossen wurde. Die Streckenführung der Radschnellverbindung wurde zunächst in drei potenziellen Trassenkorridoren untersucht, die südlich des BER teilweise einen unterschiedlichen Verlauf aufweisen. Die Trassenvariante 3 führt über Miersdorf aus Wildau über Hoherlehmer Straße/Kreisstraße K 6160, Am Tonberg, Am Mühlenberg, Schulzendorfer Straße nach Schulzendorf über Miersdorfer Straße. Diese Variante wurde jedoch wegen ver-

[5] Im Nationen Radverkehrsplan 2020 wird zwischen Einsteiger-, Aufsteiger- und Vorreiterkommunen in der Radverkehrsförderung unterschieden. Das Modell dient der Orientierung zur besseren Auswahl angemessener Maßnahmen für die Förderung und Steigerung des Radverkehrs.

schiedener Umsetzungshindernisse und wegen des Umweges aus Richtung Königs Wusterhausen zum BER verworfen. Stattdessen wurden die beiden anderen Trassenvarianten weiter verfolgt und schließlich die Trassenvariante 1 (über Waltersdorf) als Vorzugstrasse und die Trassenvariante 2 (über Kiekebusch) als Alternativtrasse festgelegt und weiter untersetzt.
Beide Trassen verlaufen ab Kreisverkehr L 400/L 402 nach Süden, die Trassenvariante 1 auch nach Norden, über die L 400. Da die östliche Straßenseite der L 400 mit dem dort vorhandenen Radweg auf Zeuthener Gemeindegebiet verläuft, ist die Gemeinde Zeuthen von der Radschnellverbindung betroffen.
Die Zubringerfunktion geeigneter Radverkehrstrassen zur geplanten Radschnellverbindung, insbesondere entlang der L 402 aus Miersdorf (noch fehlend) wird in der Untersuchung betont.

NuDaFa/ZESplus

Im Rahmen des Wettbewerbs "MobilitätsWerkStadt 2025" des Bundesministeriums für Bildung und Forschung wird für die Kommunen **Z**euthen, **E**ichwalde, **S**chulzendorf und den sie umgebenden Großraum (ZESplus) im Sinne eines Forschungsprojektes eine **Nu**tzer**da**tengestützte Planung eines integrierten **Fa**hrradverkehrsnetzes (NUDAFA) durchgeführt.

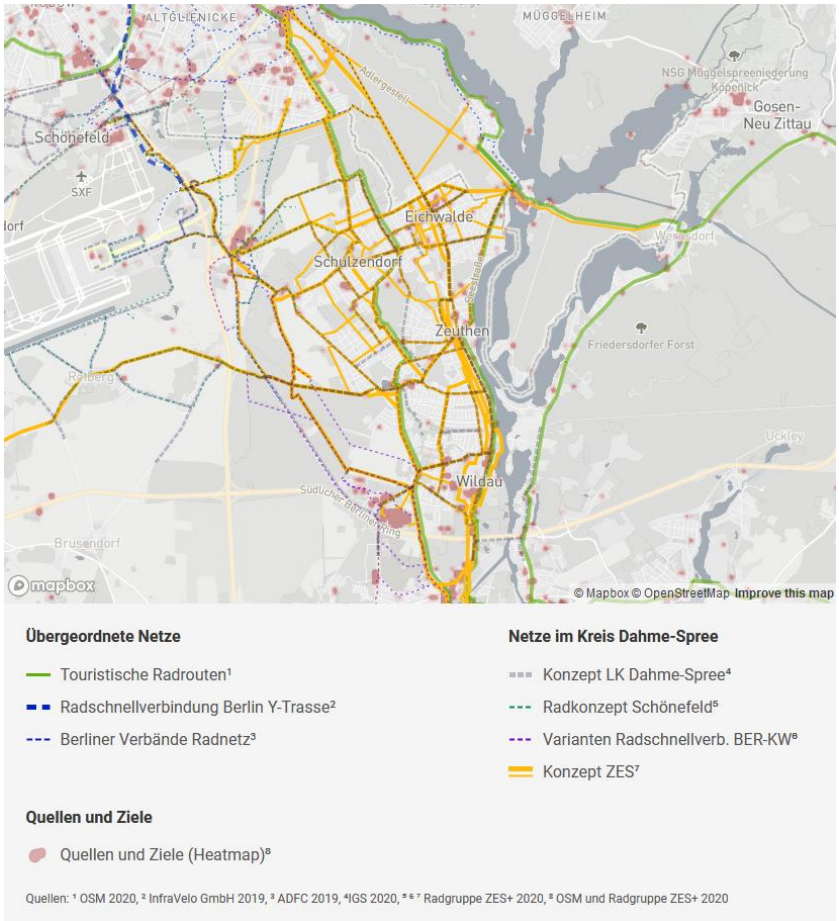


Abb. 10: Modellprojekt ZES+: Entwurf des Zielnetzes

Federführend in diesem Projekt ist die Gemeinde Eichwalde, die mit der TU Berlin und dem Entwicklungsteam von FixMyCity kooperiert. In einem dreistufigen Prozess werden Kommunen von der Konzepterarbeitung bis zur Projektumsetzung und anschließenden Nachbearbeitung begleitet. Wegweisend für die Region ZESplus ist dabei die Frage, wie unter den lokalen Voraussetzungen (z. B. für den Radverkehr nicht geeigneter Straßenbelag, Umgang mit wichtigen Verbindungen in Verantwortung des Landes) die Bedingungen für den Radverkehr verbessert werden können. Hierbei werden via App zusammengetragene Nutzerdaten in die Analyse einbezogen. Unter Nutzung dieser Daten sowie der Beteiligung zahlreicher Akteure wird u. a. ein Zielnetz für das Planungsgebiet erarbeitet.
Das NUDAFA-Projekt wurde 2021 in die Phase 2 der "MobilitätsWerkStadt 2025" aufgenommen. Bis 2024 sollen unter zusätzlicher Einbeziehung der Gemeinden Schönefeld und der Städte Wildau und Königs Wusterhausen und mit Unterstützung durch die FH Wildau innovative, übertragbare Planungsmethoden zur Förderung des Radverkehrs entwickelt und erprobt werden. Unter anderem ist die Durchführung und Evaluierung von Modellvorhaben geplant. Die Gemeinde Zeuthen ist über den Regionalausschuss (Gemeinde Zeuthen, Gemeinde Eichwalde, Gemeinde Schulzendorf, Stadt Wildau) sowie über die Zusammenarbeit der Kommunalverwaltungen an das Projekt angeschlossen.

Netzwerk Fahrradfreundliches LDS

Das Netzwerk Fahrradfreundliches LDS ist ein zivilgesellschaftlicher Zusammenschluss zur Förderung des Radverkehrs in der Region. Die Aktivist*innen haben bereits zahlreiche Vorschläge zur Verbesserung für ein erweitertes Netz aus Hauptrouten angebracht.

Netzwerk Fahrradfreundliches Zeuthen (Radfahrgruppe Zeuthen)

Das Netzwerk Fahrradfreundliches Zeuthen (Radfahrgruppe Zeuthen) ist eine Untergruppe des Netzwerks Fahrradfreundliches LDS und fokussiert auf die Erarbeitung und Einbringung von Maßnahmen zur Verbesserung der innerörtlichen Erschließung für den Radverkehr in Zeuthen. Konflikt- und Gefahrenstellen sollen beseitigt sowie Abstellmöglichkeiten erweitert werden.

Zukunftswerkstatt Lausitz

Im Projekt "Herausforderungen auf der letzten Meile" der Zukunftswerkstatt Lausitz wurde die Region Zeuthen – Eichwalde – Schulzendorf modellhaft untersucht. Auf Grundlage einer Analyse wurden Maßnahmenvorschläge erarbeitet, die zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur in Bezug auf die letzte Meile, also der Strecke von einem Verknüpfungspunkt (z. B. Bahnhof) zu einem Ziel, das nicht an den ÖPNV angeschlossen ist, beitragen können. Die Untersuchung wurde in die Erarbeitung des vorliegenden Konzepts einbezogen und bietet hilfreiche Anknüpfungspunkte.

Flächennutzungsplan Zeuthen

Schon im Erläuterungsbericht des Flächennutzungsplans der Gemeinde Zeuthen vom Juli 2000 sind wichtige Radwegeverbindungen, Zielpunkte des Radverkehrs sowie B+R-Anlagen dargestellt. Die Radwegeinfrastruktur wird zum damaligen Zeitpunkt als unbefriedigend beschrieben.

Straßenausbaukonzept

Das Straßenausbaukonzept der Gemeinde Zeuthen aus dem Jahr 2009 (zzt. in Überarbeitung) wird für das Radverkehrskonzept genutzt, da dort u. a. Straßenzustände, Fahrbahnbeläge und Prioritäten der Straßenraumerneuerung enthalten sind. Im Straßenausbaukonzept wurden auch radverkehrsrelevante Kriterien bei der Bestandsbewertung und Prioritätenfestlegung einbezogen.

2.2 Akteure des Radverkehrs in Zeuthen

Akteure des Radverkehrs

Wie bereits die zahlreich vorhandenen Plangrundlagen vermuten lassen, finden sich in Zeuthen zahlreiche Akteure, die Einfluss auf den Radverkehr nehmen und die für die Konzepterarbeitung zu bedenken sind. Diese sind:

- die Gemeindeverwaltung Zeuthen sowie die Verwaltungen der Nachbarkommunen Eichwalde, Schulzendorf und Wildau,
- der Landesbetrieb Straßenwesen als Baulastträger der Landesstraßen L401 und L402,
- zivilgesellschaftliche Gruppen wie die Radfahrgruppe Zeuthen,
- Lokaler Fahrradhandel,
- Einzelhandelseinrichtungen,
- Betriebe, v. a. das DESY,
- Nutzungsgruppen: Pendler*innen, Schüler*innen und Senior*innen.

2.3 Quellen und Ziele des Radverkehrs

Quelle und Ziele in Zeuthen

→ **vgl. Anl. 1: Karte "Quellen und Ziele des Radverkehrs**

Die wichtigen Quellen und Ziele des Radverkehrs in Zeuthen stellen die zahlreichen zentralen Einrichtungen dar, die Funktionen wie Kindertagesbetreuung und Bildung, Mobilität, Arbeit, Versorgung, Kultur, Freizeit oder Verwaltung bedienen. Der S-Bahnhof im Zeuthener Zentrum stellt als Bindeglied nach Berlin und nach Königs Wusterhausen ein wichtiges Ziel des Radverkehrs dar, wobei das Fahrrad zur Überbrückung "der letzten Meile" dient. Der S-Bahnhof wird zudem auch von Einwohner*innen der benachbarten Gemeinden genutzt.

Die beiden Schulstandorte (Grundschule am Wald in der Forstallee und die Gesamtschule Paul Dessau in der Schulstraße) müssen dahingehend als Ziele bedacht werden, dass der Verkehrssicherheit auf den Schulwegen besonderer Stellenwert zukommt. Die Entscheidung für einen weiteren Grundschulstandort in der Schillerstraße bedeutet, dass ein weiteres Ziel des Radverkehrs zu bedenken ist. Die sonstigen Radverkehrsziele im Zeuthener Gemeindegebiet konzentrieren sich im Zentrumsbereich Zeuthen um den Bahnhof sowie im Zentrum Miersdorf.

Quellen und Ziele in der Umgebung

Über die Zeuthener Gemeindegrenzen hinaus sind die Bahnhöfe in Eichwalde, Wildau und Königs Wusterhausen (Anschluss an den Regionalbahn- und IC-Verkehr) relevant. Weitere Ziele stellen die arbeitsplatzintenisven großen Wirtschaftsstandorte wie das Amazon-Sortierzentrum in Kiekebusch (Ge-

meinde Schönefeld) und der Flughafen BER dar. Das A10 Center Wildau übernimmt eine überörtliche Versorgungsfunktion.

2.4 Vorhandenes Radwegenetz

Das Fahrrad ist als Fortbewegungsmittel in Zeuthen v. a. für den Alltagsverkehr relevant. Es führen zwar einige touristische Radrouten durch das Gemeindegebiet, diese decken sich jedoch mit den Alltagsrouten, die eine deutlich höhere Relevanz besitzen.

Alltagsrouten

Sich ergebend aus den Quellen und Zielen des Radverkehrs setzen sich die Hauptradverkehrsrouten aus den Verbindungen der oben genannten Einrichtungen zusammen. Zudem führen diese Radrouten größtenteils entlang der Hauptverkehrsstraßen (Forstallee/Forstweg, Schulzendorfer Straße, Miersdorfer Chaussee, Friesenstraße, Seestraße, Lindenallee, Schulstraße), da es sich meist um die kürzesten Verbindungen zwischen Quellen und Zielen handelt .
Verbindungen zwischen den Nachbargemeinden bestehen für den Radverkehr nicht in gesonderter Form und entsprechen der Qualität der innerörtlichen Verbindungen. Schnelle überörtliche Verbindungen gibt es bisher nicht.

Touristische Radrouten

Zeuthen spielt als Ziel des Tourismus zwar keine überörtlich bedeutende Rolle, unter anderem, da das Ufer des Zeuthener Sees nur punktuell zugänglich ist und da keine überregional bedeutenden Sehenswürdigkeiten vorhanden sind. Aber es führen einige touristische Radrouten durch die Gemeinde, die wie folgt bezeichnet sind:

- "Architektonische Zeitreise vor den Toren Berlins" bzw. "Radtour rund um Berlin",
- "7-Brücken-Tour" (Hoherlehmer Straße, Schulzendorfer Straße).

Die Routenführung ist dabei teilweise ungünstig, da sie abschnittsweise über Natursteinpflasterstraßen mit sehr geringem Fahrkomfort führen (z. B. Seestraße). Neben diesen ausgewiesenen Routen können in Zeuthen auch Touren mittels der Knotenpunktwegweisung individuell zusammengestellt werden. Aktuell existieren sechs Knotenpunkte im bzw. nah am Gemeindegebiet (77, 78, 91, 92, 94, 97), wobei im Anschluss an die Fertigstellung des Bahnhofs weitere Punkte entstehen sollen.

Abb. 11: Knotenpunktwegweisung in Zeuthen

vorhand. Radverkehrsanlagen

→ **vgl. Anl. 2: Karte "Radverkehrsanlagen und verkehrsrechtliche Anordnungen"**

Es sind nur wenige Radverkehrsanlagen in Zeuthen vorhanden, was vorrangig auf die für gesonderte Radverkehrsflächen zu geringen Straßenraumbreiten zurückzuführen ist. Radfahrende können sich auf folgenden Verkehrsflächen bewegen:

- im Mischverkehr, z. T. in verkehrsberuhigten Bereichen sowie in Tempo-30-Zonen,
- auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg (Heinrich-Heine-Straße/ Nordschranke),
- auf für den Radverkehr freigegebenen Gehwegen,
- auf ausgewählten Waldwegen, die teilweise jedoch allgemein für den Verkehr gesperrt sind (Zeichen 250 "Verbot für Fahrzeuge aller Art") und für den Radverkehr freigegeben werden sollten.

Der Radverkehr wird in Zeuthen aufgrund der geringen Straßen- und Gehwegbreiten fast ausschließlich im Mischverkehr geführt. Vor allem in verkehrsberuhigten Bereichen, z. B. im neu gestalteten Bereich Falkenhorst, bietet dies für den Rad- und Fußverkehr Vorteile, da hier eine gleichberechtigtere Nutzung für alle Verkehrsteilnehmenden gilt (Schrittgeschwindigkeit, Parken nur auf gekennzeichneten Flächen, Vorrang für Fußgänger*innen, gegenseitige Rücksichtnahme). Auch in den Tempo-30-Zonen, die die ausgedehnten Wohngebiete prägen, können sich Radfahrende auf der Fahrbahn (bei geeigneten Straßenbelägen) sicher fortbewegen. Problematisch ist die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn jedoch auf den Hauptverkehrsstraßen ohne Geschwindigkeitsbeschränkung, mit hohem Verkehrsaufkommen und/oder mit am Fahrbahnrand parkenden Kfz.

Ein gemeinsamer Geh- und Radweg ist entlang des westlichen Abschnitts der Heinrich-Heine-Straße (Nordschranke) angelegt und stellt damit als einziger benutzungspflichtiger Radweg eine Ausnahme im Zeuthener Gemeindegebiet dar.

Abb. 12: Links: Verkehrsberuhigter Bereich Am Mühlenberg,
rechts: Gemeinsamer Geh- und Radweg Heinrich-Heine-Straße Bereich Nordschranke

Möglich, aber nicht benutzungspflichtig, ist zudem die Nutzung der für den Radverkehr freigegebenen Gehwege, die in Zeuthen zahlreich vorhanden sind. Nutzen Radfahrende diese Gehwege müssen sie dem Fußverkehr Vorrang gewähren sowie Schrittgeschwindigkeit fahren; es besteht zudem eine

erhöhte Unfallgefahr an Einmündungen und Einfahrten (vgl. Pkt. 2.8). Die in den ERA 2010 empfohlene Breite für Gehwege, die für den Radverkehr freigegeben sind, beträgt 2,50 m, die allerdings in Zeuthen größtenteils nicht erfüllt wird. Des Weiteren bestehen zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden zahlreiche Konflikte, die durch geringe Abstände und hohe Geschwindigkeiten des Radverkehrs entstehen. Die Bedingungen für den Radverkehr sind auf diesen Wegen dementsprechend nicht überall optimal. Eine Gehwegnutzung findet darüber hinaus auch häufig ohne entsprechende Freigabe statt, was mit der hier subjektiv höher empfundenen Sicherheit und dem höheren Fahrkomfort aufgrund ungeeigneter Zustände der Fahrbahnen (v. a. Großpflaster), hoher Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs und/oder eines hohen Verkehrsaufkommens zusammenhängt.

An den Straßen Miersdorfer Chaussee (L 402) und Wüstemarker Weg (nur teilweise) ist zudem nur einseitig ein Gehweg vorhanden, der auch für den Radverkehr freigegeben ist. Folge dieser einseitigen Führung ist die Nutzung des Gehwegs von Radfahrenden auch in die (nicht erlaubte) Gegenrichtung, da die Straße als zu gefährlich empfunden wird. Diese Zwei-Richtungs-Nutzung birgt v. a. an der Miersdorfer Chaussee aufgrund des starken Gefälles hohes Gefahrenpotenzial.

Abb. 13: Links: für den Radverkehr freigegebener Gehweg in der Schillerstraße, rechts: widerrechtliche Gehwegnutzung an der Parkstraße

Zustand des Radwegenetzes

Der aktuelle Zustand des Radwegenetzes ist aufgrund fehlender sicherer Verbindungen unbefriedigend und bedarf eines weiteren Ausbaus. Da der maßgebliche Anteil des Radverkehrs in Zeuthen auf den Gehwegen und im Mischverkehr – also unabhängig von ausgewiesenen Radverkehrsanlagen – stattfindet, geht die Verbesserung von Gehwegen und Straßen auch immer mit einer Verbesserung für andere Verkehrsarten (zu Fuß Gehende, MIV, Busse) einher.

Baulicher Zustand

→ **vgl. Anl. 3: Karte "Eignung der Fahrbahnen für den Radverkehr (Bestand)"**

Bezüglich des Zustands der Straßen stellen das ortsbildprägende Groß- sowie schadhaftes Kleinpflaster eine Beeinträchtigung für Fahrkomfort und Sicherheit für Radfahrende dar. Im Großpflaster können die Fahrradreifen in den Pflasterfugen leicht einspuren, wodurch das Lenken und Ausweichen erschwert wird. Die erhöhte Aufmerksamkeit für die Fahrbahn senkt die Aufmerksamkeit für das Verkehrsgeschehen. Bei Nässe und Schnee besteht auf Großpflaster zudem eine erhöhte Rutschgefahr. Neben dem Pflaster können

auch unbefestigte Fahrbahnen und Wege eine Gefahr für den Radverkehr darstellen, die v. a. bei Niederschlag besteht.

Ebenso gibt es Gehwege, deren Zustand für zu Fuß Gehende und Radfahrende Gefahren birgt und Ausbesserungen bedarf. Da Kinder unter zehn Jahren und eine Begleitperson – unabhängig von der Gehwegfreigabe für Radfahrende – auf Gehwegen Rad fahren dürfen, ist der Zustand aller Gehwege relevant. Im aktuellen Gehwegezustandsbericht (18.10.2021) sind Mängel dargestellt und aufzuwertende Gehwege zusammengetragen.

Eine weitere Gefahrenquelle können am Fahrbahnrand parkende Autos darstellen. Neben der hierdurch eingeschränkten Sicht für Rad- und Kfz-Fahrende besteht die Gefahr von sogenannten Dooring-Unfällen, bei denen Radfahrende mit sich plötzlich öffnenden Fahrzeugtüren zusammenstoßen.

Abb. 14: Links: Für den Radverkehr nicht geeigneter Straßenbelag und Gehwegzustand (ohne Freigabe für den Radverkehr) auf der Seestraße, rechts: am Fahrbahnrand parkende Kfz in der Maxim-Gorki-Straße

Verkehrsrechtliche Anordnungen

Das Netz an Hauptverkehrsrouten und Nebenstraßen ist in Zeuthen hierarchisiert. Die zulässigen Geschwindigkeiten liegen auf den Hauptrouten, die zumeist auch die kürzesten Verbindungen für den Radverkehr darstellen, größtenteils bei den innerorts zulässigen 50 km/h (mit einzelnen Beschränkungen auf 30 km/h). Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr birgt bei diesen Geschwindigkeiten große Gefahren, auch die subjektive Sicherheit ist hier niedrig. Die Nebenstraßen sind hauptsächlich als Tempo-30-Zonen ausgewiesen, das Wohngebiet Am Falkenhorst ist nach der Straßenraumumgestaltung überwiegend verkehrsberuhigter Bereich.

Barrieren

Wie bereits beschrieben, stellt die Bahntrasse eine starke räumliche Zäsur in Zeuthen (wie auch in Wildau und Eichwalde) dar, deren Barrierewirkung auch den Radverkehr betrifft. Die vorhandenen zwei Bahnübergänge (Schranken) am Forstweg und an der Heinrich-Heine-Straße haben eine durchschnittliche Schließzeit von 30 Minuten pro Stunde. Aufgrund geplanter Takterhöhungen und neu entstehender Bahnverbindungen ist mit einem noch stärkeren Aufkommen des Bahnverkehrs zu rechnen und damit noch häufigeren bzw. längeren Wartezeiten. Da der Bedarf an barrierefreien Querungsmöglichkeiten demnach groß ist, werden in der Gemeinde Möglichkeiten für eine weitere Bahnquerung mit Straßen- und Personenunterführung diskutiert (Zeuthener Winkel, Forstweg, Hankelweg, Westkorso).

Eine weitere Barriere in topografischer Hinsicht stellt das Naturschutzgebiet Höllengrund dar, das vom südlichen Miersdorfer Zentrum bis zur südlichen Gemeindegrenze reicht. Mit dem Fahrrad ist das Naturschutzgebiet nicht bzw. nur schiebend durchquerbar.

Aufgrund der großen subjektiven Unsicherheit an der fünfarmigen Kreuzung Forstweg/ Miersdorfer Chaussee/Ebereschenallee/ Elbestraße stellt dieser Standort ebenfalls eine Barriere für den Radverkehr dar, der nach Beobachtung damit begegnet wird, dass Radfahrende ihr Rad zu Fuß über die Kreuzung schieben.

Abb. 15: Links: Bahnübergang Nordschranke an der Heinrich-Heine-Straße,
rechts: Kreuzung Forstweg/ Miersdorfer Chaussee/ Ebereschenallee/ Elbestraße

Schulwege

Da die Schulwege größtenteils auf den Hauptradverkehrsrouten liegen und keine gesonderten Haltemöglichkeiten für den elterlichen Hol- und Bringeverkehr existieren, birgt die Verkehrssituation für die Schüler*innen Risiken. Das Angebot des ÖPNV ist zudem unzureichend, sodass dieser keine alltagstaugliche Alternative zum MIV darstellt. Dem Radverkehr kommt daher für die Anfahrt zu den Schulen eine besondere Bedeutung zu, er muss dementsprechend so sicher gestaltet werden, dass die Vorteile gegenüber dem MIV überwiegen.

Der Radverkehr findet vor den Schulen größtenteils auf den Gehwegen statt, auch wenn diese im Falle der Gesamtschule nicht für den Radverkehr freigegeben sind. Vor der Grundschule am Wald besteht zudem mit der Bushaltestelle und dem Hol- und Bringeverkehr eine unübersichtliche Verkehrssituation, die die Voraussetzungen an die Verkehrssicherheit nicht erfüllt.

Abb. 16: Verkehrssituation vor der Grundschule am Wald

2.5 Ruhender Radverkehr

→ vgl. Anl. 4: Karte "Radabstellanlagen (Bestand)"

Neben dem Radverkehrsnetz ist auch das Vorhandensein qualitativ und quantitativ angemessener Abstellanlagen an Quellen und Zielen des Radverkehrs für die Radnutzung relevant. Radabstellanlagen unterscheiden sich hinsichtlich der Stand- und Diebstahlsicherheit sowie in der Zugänglichkeit, wodurch große Qualitätsunterschiede bestehen. Die gemeindlichen Radabstellanlagen sowie die Anlagen im Bahnhofsumfeld, die teilweise von der Deutschen Bahn betrieben werden, wurden für das vorliegende Konzept vordergründig betrachtet.

Arten von Abstellanlagen für den Radverkehr

In Zeuthen sind die folgenden Typen vertreten:

- Vorderradhalter ("Felgenkiller"),
- Anlehnbügel,
- Überdachte Anlehnbügel,
- ein Fahrradhaus (Wohnanlage Seeresidenz Heinrich-Heine-Straße).

Vorderradhalter besitzen eine geringe Standsicherheit, wodurch ein hohes Beschädigungsrisiko besteht; da der Fahrradrahmen nicht angeschlossen werden kann, besteht ein hohes Diebstahlrisiko; bei hoher Auslastung ist die Zugänglichkeit erschwert. Vorderradhalter sind an zahlreichen öffentlichen Einrichtungen anzutreffen (u. a. am Rathaus Zeuthen).

Anlehnbügel bieten bei ebenem Untergrund eine gute Standsicherheit; die Diebstahlsicherheit kann als mittel eingestuft werden, da der Rahmen angeschlossen werden kann (bei Anlehnbügeln ohne Knieholm können kleinere Räder nur bedingt angeschlossen werden). Anlehnbügel befinden sich in Zeuthen v. a. im Bahnhofsumfeld aber auch an ausgewählten gemeindlichen Einrichtungen.

Überdachte Anlehnbügel stellen in Zeuthen die qualitätvollsten öffentlich nutzbaren Abstellanlagen dar, da die Überdachung die Räder vor Witterungseinflüssen schützt. Diese Anlagen sind als B+R-Anlagen zertifiziert. Zwei solcher Anlagen, die zudem für eine hohe Anzahl von Rädern nutzbar sind, befinden sich im Bahnhofsumfeld.

Zugehörig zur seniorengerechten Wohnanlage Seeresidenz in der Heinrich-Heine-Straße wurde ein Fahrradhaus errichtet, das durch die exklusive Zugänglichkeit eine besonders hohe Diebstahlsicherheit aufweist, die Räder sind zudem in der Anlage vor Witterungseinflüssen geschützt.

Abb. 17: Oben links: Vorderradhalter am Rathaus Zeuthen, oben rechts: Anlehnbügel am Jugendclub Miersdorf, unten links: überdachte Anlehnbügel am Zeuthener S-Bahnhof, unten rechts: Fahrradhaus an der seniorengerechten Wohnanlage "Seeresidenz" Heinrich-Heine-Straße

Radabstellanlagen an Wohnbebauung

Ebenfalls relevant sind die Möglichkeiten für den ruhenden Radverkehr an den kommunalen Wohnstandorten, wobei dem Geschosswohnungsbau an den Standorten Heinrich-Heine-Straße 47-49 (130 Wohneinheiten), 32-34 sowie 35-37 (jeweils 27 Wohneinheiten) sowie an der Schillerstraße 134 und 135 (33 Wohneinheiten) durch die hohe Anzahl an Bewohner*innen und dementsprechend hohem Bedarf an Abstellanlagen besondere Bedeutung zukommt. Aktuell befinden sich hier Vorderradhalter vor den Eingängen, die in der Vergangenheit sukzessive erweitert wurden; zudem werden auch Kellerräume als Abstellmöglichkeit genutzt. Die vorhandenen Anlagen entsprechen jedoch weder in Qualität noch in Quantität dem Bedarf.

Abb. 18: Vorderradhalter am gemeindlichen Mietwohnbestand Heinrich-Heine-Straße

Wild geparkte Räder

An einigen Standorten in Zeuthen fällt zudem die Häufung wild geparkter Räder auf, was auf einen hohen Bedarf an weiteren Abstellanlagen schließen lässt. Dies betrifft v. a. die Flächen vor dem Sport- und Kulturzentrum und dem Sportplatz in der Schulstraße sowie das östliche Bahnhofsumfeld am REWE-Markt. Aufgrund der Überbelegung der Grundschule besteht hier ebenfalls ein hoher Druck auf die Abstellanlagen, darüber hinaus kam es hier

in der Vergangenheit bereits zu Fahrraddiebstählen und -beschädigung auf dem Schulgelände.
An der Gesamtschule befinden sich Vorderradhalter verteilt auf dem gesamten Schulgelände.

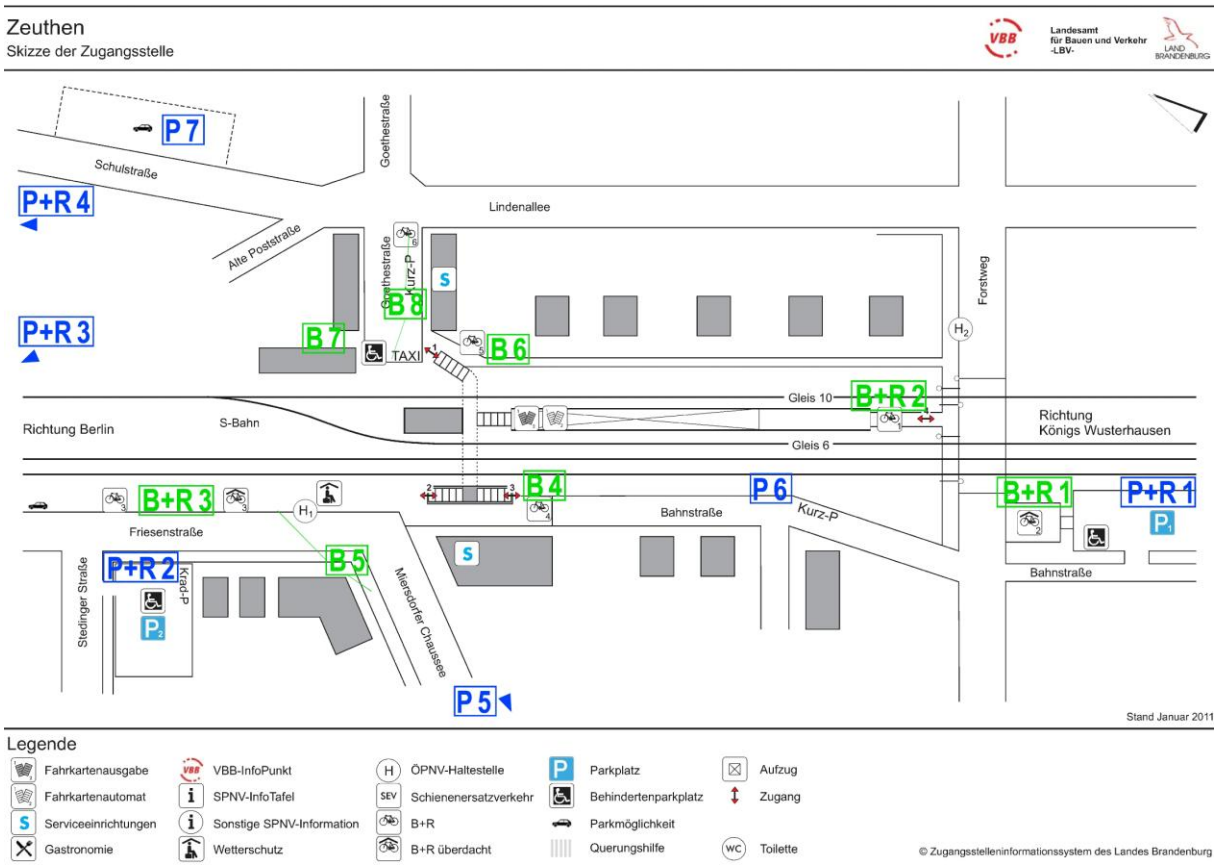
Festzustellen ist zudem auch, dass an einigen öffentlichen Flächen keine Abstellanlagen vorhanden sind (z. B. Grünflächen am Zeuthener See, Kindertagesstätte Räuberhaus in der Maxim-Gorki-Straße).

Abb. 19: Häufung wild geparkter Räder am Sport- und Kulturzentrum/Gesamtschule Paul Dessau

Ruhender Radverkehr im Bahnhofsumfeld

Wie bereits beschrieben spielt der Zeuthener Bahnhof eine herausragende Rolle für den Radverkehr, da das Fahrrad das schnellste Verkehrsmittel zur Überbrückung der sogenannten letzten Meile darstellt und der Bedarf an Abstellanlagen dort dementsprechend groß ist. Die Zuständigkeit für einige dieser Anlagen liegt bei der Deutschen Bahn, die Flächen befinden sich aber alle im Eigentum der Gemeinde.

Aufgrund der aktuellen Baumaßnahmen am Fußgängertunnel am S-Bahnhof Zeuthen ist die Situation der Nutzung der Radabstellanlagen zzt. deutlich verzerrt. Im Rahmen einer Bestandserfassung der P+R-Anlagen am S-Bahnhof Zeuthen im Jahr 2017 wurde von der ews Stadtsanierungsgesellschaft mbH auch der Bestand an B+R-Anlagen erfasst, der aufgrund der aktuell verzerrten Situation durch die Baumaßnahmen am Bahnhof mit provisorischen zusätzlichen Abstellplätzen südlich des S-Bahnhofes für die Beschreibung der Ausgangssituation genutzt wird.



Standort	B+R 1 Bahnstraße (überd. Bügel)	B+R 2 Südl. Bahnst.-abgang	B+R 3 Friesenstraße (überd. Bügel)
Anzahl Stellplätze in B+R-Anlagen im Bestand **	80	90	112
Auslastung der B+R-Anlagen (absolut)	54	43	112

Standort	B 4 Bahnstraße	B 5 Miersd. Ch./ Friesenstraße	B+R 3 Friesenstraße (Felgenkiller)	B 6 Spitzbuben-weg	B 7 Güterboden	B 8 Goethestraße
Anzahl Stellplätze in sonstigen Anlagen im Bestand	24	0	42	32	36	28
Auslastung der sonstigen Anlagen (absolut)	24	0	42	25	10	13
nicht in Anlagen abgestellte Räder	31	86	0	13	0	0
IST-Auslastung	**109**	**129**	**154**	**38**	**10**	**13**
IST-Angebot B+R	80	90	112	0	0	0
IST-Bedarf	**29**	**39**	**42**	**38**	**10**	**13**
IST-Bedarf gesamt	**171**					

** Bei mehr als 3 Standorten bitte weiteren Erhebungsbogen verwenden.*
*** B+R-Anlagen in guter Qualität, Definition siehe Leitfaden*
Die Standorte sind in einer Lageskizze (Anlage 1) einzuzeichnen und mit jeweils 1-2 Fotos (Anlage 2) zu dokumentieren.

Abb. 20: Auszug aus der "Bestandserfassung P+R / B+R am S-Bahnhof Zeuthen" vom 22.06.2017

Zum Zeitpunkt der Zählung 2017 bestand ein großer Parkdruck im nördlichen Bahnhofsumfeld um den Fußgängertunnel zum S-Bahnhof, der sich in der Vielzahl an nicht in Anlagen abgestellten – "wild geparkten" – Rädern verdeutlicht (130). Zudem ist ein Teil der Abstellanlagen nicht optimal, da es sich um Vorderradhalter ("Felgenkiller") handelt oder die Anlagen nicht überdacht sind. Insgesamt waren zum Zählungszeitpunkt 2017 402 Stellplätze an Bügeln und 42 in Vorderradhaltern vorhanden.

Abb. 21: Aktuell ungenutzte Stellplätze am nördlichen Bahnhofszugang (Friesenstraße und Güterboden)

Im Zuge der Bauarbeiten am S-Bahnhof hat sich der ruhende Radverkehr fast ausschließlich auf das südliche Bahnhofsumfeld um den Forstweg verlagert. Die Abstellanlagen entlang der Friesenstraße sowie der Goethestraße (B 3 bis B 8) werden dementsprechend wenig genutzt, die Anlagen in kurzer Entfernung zum südlichen Gleiszugang sowie in guter Sichtbarkeit sind jedoch voll ausgelastet und teilweise überbelegt. Auf den erhöhten Bedarf am südlichen Bahnhofszustieg wurde mit der Aufstellung zum Teil provisorischer Abstellanlagen in Form von Vorderradhaltern und Anlehnbügeln reagiert. Angrenzend an die Anlage B+R 1 wurden zudem Parkflächen für die Aufstellung von 26 Anlehnbügeln umgewandelt. Da die Bügel in einem nicht ausreichenden Abstand zueinander installiert wurden, kann das Nutzungspotenzial (beidseitige Nutzung eines Bügels) nicht ausgeschöpft werden. Im Zuge der Bauarbeiten wurden im südlichen Bahnhofsumfeld 178 Stellplätze an Anlehnbügeln und 130 in Vorderradhaltern geschaffen.

Der Bedarf an Abstellanlagen ist generell auf der westlichen Bahnhofsseite größer als auf der östlichen, da dieser auch von Radfahrenden aus den Einzugsbereichen Wildau und Schulzendorf genutzt wird.

Abb. 22: Abstellanlagen am südlichen Bahnhofszugang, links: provisorische "Felgenkiller", rechts: zu eng aufgestellte Anlehnbügel

2.6 Wegweisung, Beschilderung

Neben der bereits erwähnten touristischen Knotenpunktwegweisung, die in Verantwortung des Landkreises Dahme-Spreewald steht, sind Zielorte mit innerörtlicher Bedeutung in einer gemeindlichen Wegweisung dargestellt. Dieses System wurde jedoch nicht durchgängig angewendet. Die Grundlagen für Wegweisung und Beschilderung sind im Dokument "Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr im Land Brandenburg" (kurz HBR Brandenburg) von 2008 zusammengefasst. Es ist einzuschätzen, dass in Zeuthen gegenwärtig – neben weiteren geplanten Knotenpunktwegweisungen - keine zusätzlichen Wegweiser für den Radverkehr erforderlich sind.

Abb. 23: Links: Knotenpunktwegweisung, rechts: gemeindliche Wegweisung

2.7 Betriebliche Radverkehrsförderung, Mobilitätsbildung, Service und Dienstleistungen

Gemeindeverwaltung

In der Gemeindeverwaltung Zeuthen gewinnt die Radverkehrsförderung zunehmend an Bedeutung. Mittlerweile sind sechs Diensträder vorhanden, die den Angestellten zur Verfügung gestellt werden, um Wege in der Gemeinde ohne Pkw zurücklegen zu können. Am Rathausstandort befindet sich ein Fahrradschuppen und am Standort Schillerstraße eine überdachte Abstellmöglichkeit. Die Anschaffung weiterer Dienstfahrräder wird überlegt.

Abb. 24: Dienstrad der Gemeindeverwaltung am Standort Schillerstraße

DESY

Eine Vorreiterrolle in der betrieblichen Radverkehrsförderung, die auch über die Zeuthener Gemeindegrenze hinauswirkt, nimmt das Deutsche Elektronen-Synchrotron (DESY) ein. Auf dem Gelände zwischen Platanen- und Lindenallee ist in den vergangenen zwei Jahren eine beachtliche Infrastruktur für Radfahrende geschaffen worden, die von Umkleidemöglichkeiten, einer Fahrradreparaturstation, zahlreichen Abstellmöglichkeiten bis hin zu gemeinsamen Betriebsausflügen mit dem Fahrrad und gemeinsamer Streckenplanung reicht. Die Aktivitäten des DESY beschränken sich bisher auf den eigenen Campus; der Austausch mit der Gemeindeverwaltung bedarf einer Verstetigung.

Abb. 25: Zertifikatsübergabe an das DESY durch den ADFC im März 2020 (DESY)

Mobilitätsbildung

Die Angebote zur Mobilitätsbildung beschränken sich in Zeuthen auf wenige und als nicht ausreichend einzustufende Maßnahmen. Neben der obligatorischen Radfahrprüfung in der vierten Klasse wird den Eltern der einzuschulenden Grundschüler*innen eine Übersicht zum Zeuthener Gemeindegebiet samt Hinweiszettel zu Gefahrenstellen zur Verfügung gestellt, der zwar informativ, jedoch wenig anschaulich gestaltet ist. Notwendige Angebote zur (sensiblen) Aufklärungsarbeit in Hinblick auf zukunftsfähige Mobilitätsmöglichkeiten fehlen für alle Altersgruppen.

Service und Dienstleistungen

Die Infrastruktur an Service- und Dienstleistungsangeboten für den Radverkehr ist in Zeuthen gering entwickelt. Ausnahmen bilden der Fahrradhändler mit Fahrradwerkstatt an der Bahnstraße beim S-Bahnhof und die öffentliche Fahrradpumpe an den Abstellanlagen am Güterboden, wobei diese schlecht sichtbar positioniert ist.

Abb. 26: Öffentliche Fahrradpumpe am Güterboden

2.8 Unfallanalyse

→ vgl. Anl. 5: Karte "Statistik der Unfälle unter Radfahrerbeteiligung 2015-2020"

Auf Basis der Unfalldaten der Polizeiinspektion Dahme-Spreewald können Unfallschwerpunkte unter Radfahrbeteiligung und weitere Informationen der gemeldeten Unfälle ausgewertet werden. Im Zeitraum vom 01.01.2015 bis zum 20.08.2020 wurden auf dem Gemeindegebiet von Zeuthen 57 Unfälle polizeilich gemeldet (zum Vergleich: in der Gemeinde Eichwalde wurden im gleichen Zeitraum 42 und in der Gemeinde Schulzendorf 28 Unfälle gemeldet). Auszugehen ist jedoch von einer deutlich höheren Dunkelziffer, da vor allem Unfälle ohne motorisierte Verkehrsbeteiligte häufig nicht gemeldet werden.

Unfallursachen und räumliche Schwerpunkte

Unfallursache waren in 65 % Querungs- und Abbiegesituationen was auch dem Bild in anderen Gemeinden entspricht. Knotenpunkte – Kreuzungen, Einmündungen und Zufahrten – stellen demnach eine besondere Gefahrenstelle für den Radverkehr dar. Die Unfälle ereigneten sich dabei vor allem an den Hauptverkehrsrouten des Radverkehrs mit anderen Fahrzeugen, jedoch nicht an den Stellen, an denen subjektiv große Mängel in der Ausstattung für den Radverkehr bestehen, wie z. B. an den Landesstraßen Forstweg, Miersdorfer Chaussee (L402) und Seestraße (L401). Unfallschwerpunkte bilden dahingegen die versetzte mehrarmige Kreuzung Schillerstraße/Heinrich-Heine-Straße/Gorki-Straße/Schulstraße, Forstallee/Waldpromenade sowie die Kreuzung Hoherlehmer Straße/Ostpromenade bzw. Kirschenallee. Des Weiteren stellen die Zentrenstrukturen im Bahnhofsumfeld sowie in Miersdorf Unfallschwerpunkte dar.

Abb. 27: Ältere Menschen sind im Radverkehr besonders gefährdet

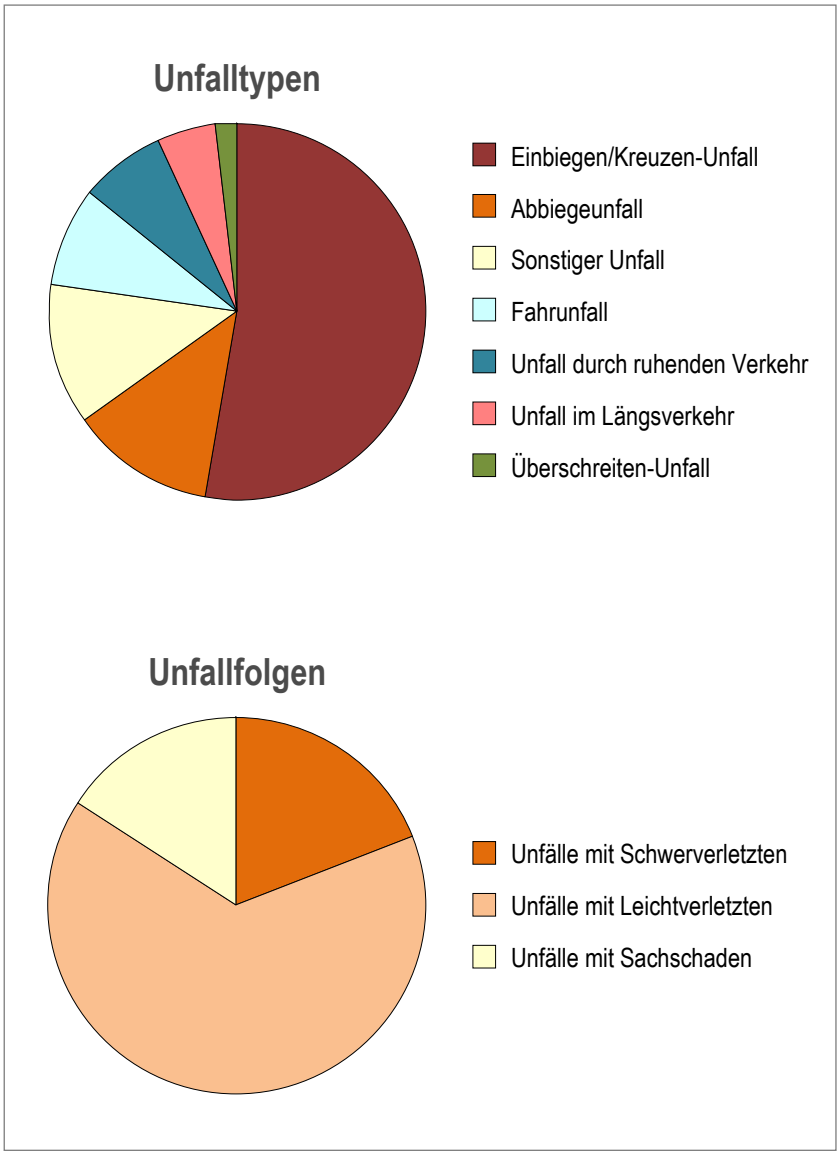


Abb. 28: Unfalltypen und Unfallfolgen unter Radfahrerbeteiligung zwischen 2015 und 2020 (Datenquelle: Polizeiinspektion Dahme-Spreewald)

Unfallfolgen

Folgen der Unfälle waren meist Personenschäden mit leichten bis schweren Verletzungen (65 % leicht-, 19 % schwer verletzt), nur neun Unfälle (16 %) mit Sachschaden wurden gemeldet. Hieraus wird das hohe Verletzungsrisiko für den Radverkehr deutlich, wobei wiederum Unfälle mit kleineren Sachschäden häufig nicht gemeldet werden.

Unfallbeteiligte

Bezüglich der Unfallbeteiligten ist die Altersgruppe ab 65 Jahre hervorzuheben, die an 22 der 57 im Zeitraum gemeldeten Unfälle (knapp 40 %) beteiligt war. Ältere Personen stellen zudem sieben der elf Schwerverletzten dar, sie sind demnach im Zeuthener Radverkehr besonders stark gefährdet. Kinder bis 12 Jahren waren an sieben Unfällen (12 %) beteiligt.

Schlussfolgerungen

Die Häufung von Unfällen aufgrund von Querungs- und Abbiegesituationen verweist auf die Relevanz guter Sichtbeziehungen zwischen MIV und Radverkehr, die v. a. an Knotenpunkten gegeben sein muss. Erschwert werden die Sichtbeziehungen durch unübersichtliche Kreuzungssituationen, am Fahrbahnrand parkende Kfz sowie durch die Radverkehrsführung auf dem Gehweg bzw. die widerrechtliche Gehwegnutzung mit dem Fahrrad, wobei die Gehwegnutzung in falscher Richtung die Sichtbeziehungen nochmals verschlechtert und das Unfallrisiko erhöht. An diese Ursachen muss angeknüpft werden um eine sichere Fortbewegung in Zeuthen zu ermöglichen.

2.9 Fazit

In Zeuthen besteht großes Potenzial, dass ein größerer Anteil der Wegstrecken mit dem Fahrrad zurückgelegt werden kann. Der Erreichung dieses Ziels stehen jedoch zahlreiche Herausforderungen gegenüber. In der folgenden Tabelle sind diese Potenziale und Herausforderungen zusammengefasst.

✚ Potenziale	! Herausforderungen
– Kurze Wege – Weitgehend flaches Geländeprofil – Hoher Radverkehrsanteil – Radverkehrsaktivist*innen vor Ort – Fahrradladen im Ort – S-Bahnanschluss – DESY als engagiertes Unternehmen – Kooperation mit Nachbargemeinden	– Flächenverfügbarkeit: geringe Fahrbahn- und Gehwegbreiten sowie Flächenknappheit am Bahnhof bezüglich ruhender Radverkehr – Fahrbahn- und Gehwegzustand – Verkehrssicherheit an ausgewählten Knotenpunkten – Abhängigkeit vom Straßenbaulastträger – Zunahme des Pendelverkehrs – Unzureichende Abstellanlagen an Quellen und Zielen, Schwerpunkte: S-Bahnhof, Mietwohnbestand – Querungsbedarf Bahnstrecke – Finanzierung

3 Konzept

3.1 Grundsätze

Grundsätze zur Entwicklung des Radverkehrs in Zeuthen

An folgenden Grundsätzen der Entwicklung des Radverkehrs sollen sich Maßnahmen der Radverkehrsförderung in Zeuthen ausrichten:

- Radverkehrsförderung muss als Bestandteil der Förderung des Umweltverbundes sowie als Förderung des Miteinanders aller Verkehrsarten begriffen werden.
- Das Fahrradfahren in der Gemeinde Zeuthen als umweltfreundliche Verkehrsart soll unter Berücksichtigung aller Alters- und Nutzergruppen gefördert werden. Ein wichtiger Orientierungsmaßstab der Radverkehrsförderung sind die "schwächsten" Verkehrsteilnehmer*innen – in erster Linie Kinder und Senior*innen.
- Gemeindliche Radverkehrsförderung ist eine Querschnittsaufgabe und daher in vielen Handlungsfeldern, unter Einbeziehung und Mitwirkung zahlreicher Akteure sowie im fachlichen Austausch mit anderen Kommunen und Fachexpert*innen umzusetzen.
- Es soll keine Radverkehrsförderung zulasten des Fußgängerverkehrs durchgeführt werden.
- Alltags-, Freizeit- und Wirtschaftsradverkehr müssen zusammengedacht werden.
- Im Gemeindegebiet sollen möglichst gleichartige und durchgängige Lösungen und Netzelemente bei baulichen Maßnahmen des Radverkehrs umgesetzt werden, da das die Orientierung und Erfahrbarkeit für alle Verkehrsteilnehmer*innen erleichtert.
- Wegen der geringeren Belegung durch den motorisierten Verkehr sind im Nebenstraßennetz der Gemeinde – außerhalb der Hauptradverkehrsverbindungen sowie des Schülerverkehrs im Umfeld der Schulen – grundsätzlich keine gesonderten baulichen Maßnahmen für den Radverkehr erforderlich. Die Straßenraumneugestaltung in Umsetzung des Straßenausbaukonzeptes der Gemeinde sowie die Gehwegerneuerung ist kontinuierlich fortzusetzen und kommt auch dem Radverkehr zugute.
- Für den Erfolg der Radverkehrsförderung sind neben baulichen Maßnahmen zwingend ergänzende Maßnahmen zur Schaffung eines "radverkehrsfreundliches Klimas" erforderlich.
- Radverkehrsförderung ist ein langfristiger Prozess und bedarf daher vorausschauender Handlungsweise und des Bedenkens und Berücksichtigens sich schrittweise (zugunsten des Radverkehrs) verändernder gesetzlicher Rahmenbedingungen und Fördermöglichkeiten.
- Durchgeführte Maßnahmen der Radverkehrsförderung sind regelmäßig kritisch zu bewerten, um Erfahrungen zu sammeln und um nachschärfen zu können.

3.2 Zielnetz

→ vgl. Anl. 6: Karte "Zielnetz – Hauptradverkehrsverbindungen"

Das Zielnetz der Hauptradverkehrsverbindungen in Zeuthen stellt eine Ergänzung und Modifizierung des bestehenden Radverkehrsnetzes dar und bildet das Grundgerüst des fließenden Radverkehrs in Zeuthen sowie die Grundlage zur Festlegung konkreter baulicher und verkehrsorganisatorischer Maßnahmen. Die dargestellten Radverkehrsverbindungen sollen langfristig sicher und komfortabel befahrbar sein und die Verbindungen zwischen wichtigen Siedlungsteilen sowie den Quellen und Zielen des Radverkehrs innerhalb und außerhalb der Gemeinde ermöglichen. Neben den Hauptradverkehrsverbindungen spielen natürlich im Alltags- und Freizeitbereich auch die Radverkehrseignung des übrigen Straßen- und Wegenetzes eine Rolle.

Hauptradverkehrsverbindungen

In der Karte "Zielnetz – Hauptradverkehrsverbindungen" (Anlage 6) sind die geplante Radvorrangroute "Interkommunaler Radweg westlich der Bahn" sowie die weiteren geplanten Hauptradverkehrsverbindungen, die sowohl im Bereich der überörtlichen Hauptverkehrsstraßen (Landesstraßen L 401,L 402, Kreisstraße 6160) als auch im Bereich kommunaler Haupterschließungsstraßen und sonstiger örtlicher Straßen verlaufen, dargestellt.
Als Ausnahme ist die L 401 im bisher unsanierten Abschnitt zwischen Einmündung Alte Poststraße und Maxim-Gorki-Straße nicht als Bestandteil einer Hauptradverkehrsverbindung ausgewiesen, da hier auch nach der geplanten Straßenraumneugestaltung keine Radverkehrsflächen (inkl. Gehweg/ Radverkehr frei) vorgesehen sind und sich für Radfahrende als Alternative die Verbindung über die Schulstraße (als Fahrradstraße vorgesehen) und Maxim-Gorki-Straße anbietet.

Hauptnetzergänzende Radverkehrsverbindungen

Hauptnetzergänzende Radverkehrsverbindungen vervollständigen das Hauptnetz. Es handelt sich dabei zum Teil um Waldwege und Wege in der offenen Landschaft, für die keine besonderen baulichen Maßnahmen vorgeschlagen werden. Teilweise ist die ergänzende verkehrsrechtliche Anordnung "Radverkehr frei" bei Verboten für Fahrzeuge aller Art (Zeichen 250 StVO) auf diesen Wegen erforderlich.

Touristische Radrouten

Als Zusatzinformation sind in der Karte "Zielnetz – Hauptradverkehrsverbindungen" (Anlage 6) die aktuellen touristischen Radrouten sowie die 6 Standorte der Knotenpunktwegweiser vermerkt. Der Verlauf touristischer Radrouten wird erfahrungsgemäß regelmäßig aktualisiert unter Berücksichtigung des aktuellen Ausbauzustandes und Wegekomforts der Routenstrecken.

3.3 Bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen

→ vgl. Anl. 7: Karte "Maßnahmen"

→ vgl. Anl. 8: Tabelle "Maßnahmen"

Die in Auswertung der Bestandssituation der Ziele und Grundsätze der Radverkehrsförderung in Zeuthen vorgeschlagenen baulichen und verkehrsorganisatorischen Maßnahmen sind in der Karte und der Tabelle "Maßnahmen" (Anlagen 7, 8) verortet sowie beschrieben. Kostenschätzungen (tlw.) sowie Prioritäten und Umsetzungszeiträume sind den Maßnahmen zugeordnet.

Bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen

Aufgrund der im gesamten Gemeindegebiet geringen Fahrbahnbreiten ist die Schaffung von ausreichend breiten gesonderten Radverkehrsanlagen wie Hochbordradwegen, Radfahr- oder Schutzstreifen größtenteils nicht möglich. Umsetzbar wäre das nur mit starken Eingriffen in den motorisierten Individualverkehr (z. B. Einbahnstraßen) oder in Eigentumsverhältnisse (Straßenraumverbreiterungen). Dennoch ist eine Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur durch die schrittweise Umsetzung baulicher und verkehrsorganisatorischer Maßnahmen erreichbar, die nachfolgend näher erläutert werden.

Radvorrangroute "Interkommunaler Radweg westlich der Bahn"

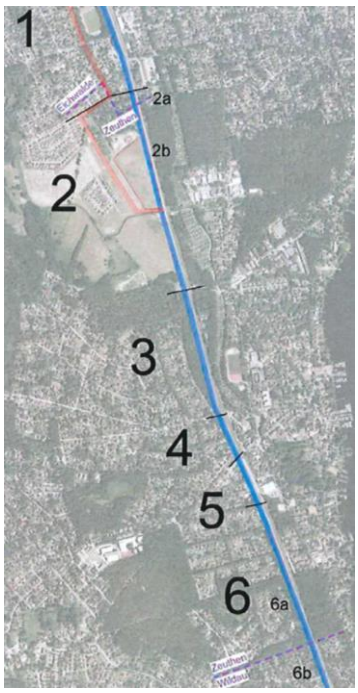


Abb. 29: Interkommunaler Radweg westl. der Bahn – Abschnitt Zeuthen

(Quelle: Gemeinde Eichwalde)

Auf einer interkommunalen Initiative beruhend, die durch die Radfahraktivisten angeregt wurde, wird gegenwärtig der "Interkommunaler Radweg westlich der Bahn" zwischen Eichwalde über Zeuthen und Wildau bis nach Königs Wusterhausen als – möglichst eigenständiger – Zweirichtungsradweg strategisch und planerisch vorbereitet. Die Wegeverbindung soll im Sinne einer Radvorrangroute geplant und umgesetzt werden und hat große Bedeutung für die beteiligten Kommunen. Die genaue (möglichst kreuzungsarme) Führung in direkter westlicher Nachbarschaft der Bahnstrecke ist noch genauer zu untersuchen und erfordert im Verlauf der Gesamtstrecke in den Gemeinden/Städten auch Alternativenprüfungen hinsichtlich des Verlaufes. Neben der Anlage neuer Radverkehrsflächen auf nicht mehr bahnerforderlichen Flächen sowie auf gegenwärtigen Freiflächen (teilweise deutlicher Baumersatz erforderlich) wird eine abschnittsweise Führung über vorhandene Straßen erforderlich werden (z. B. Friesenstraße mindestens im Süden, Bahnstraße), in denen der Straßenraum für gesonderte Radverkehrsführungen zu schmal und der Radverkehr im "Mischverkehr" möglichst zu bevorteilen ist.
Im Norden der Gemeinde Zeuthen soll als Alternative zur Führung durch den Zeuthener Winkel auf teilweise neuer Trasse (wie in der Karte "Maßnahmen", Anlage 7 dargestellt) auch eine Trassenvariante direkt an der Bahnstrecke untersucht werden.
Zur Planung des interkommunalen Radweges (bis Leistungsphase 3 – Entwurf) stehen ab 2022 Fördermittel des Landkreises (Kreisstrukturfonds) zur Verfügung, wobei die Stadt Königs Wusterhausen für die vier beteiligten Kommunen die Regie übernommen hat.

Radweg entlang der L 402 zwischen Wüstemarker Weg und Kreisverkehr L 400

Die dringend erforderliche Schaffung eines straßenbegleitenden Radwegs entlang der L402 zwischen Miersdorf (Wüstemarker Weg) und dem Kreisverkehr L400/L402 westlich von Miersdorf wird auf Initiative der betroffenen Gemeinden Schulzendorf und Zeuthen und in Absprache mit dem Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg planerisch vorbereitet, obwohl es sich um eine Landesstraße und somit um die Baulast des Landes handelt. Ab 2022 stehen dafür ebenfalls Fördermittel des Landkreises (Kreisstrukturfonds) für die Planung (bis Leistungsphase 3 – Entwurf) zur Verfügung. Diese Verbindung besitzt aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommens durch die Eröffnung des Flughafens BER und des Amazon-Sortierzentrums in Kiekebusch sowie dem geplanten Radschnellweg entlang der L 400 hohe Priorität. Die Zuständigkeit und Finanzierung der Baumaßnahme ist noch zu klären.

Birkenallee - Zweirichtungs-Geh- und Radweg (zw. Waldpromenade und Forstallee)

Für eine Verbesserung der Zuwegung zur Grundschule am Wald aus südlicher Richtung mit dem Fahrrad ist der derzeit unbefestigte Weg (Birkenallee) als gemeinsamer Geh- und Radweg zu ertüchtigen mit Erhalt der vorhandenen Beleuchtung. Dabei könnte auch geprüft werden, ob von diesem Weg im Sinne "kurze Wege" ein (generell nutzbarer) westlicher Zugang zum Schulgrundstück ermöglicht werden kann und ob in diesem Bereich weitere Fahrradabstellplätze für die Schule möglich sind.
Die Wegeverbindung dient nicht nur dem Schülerverkehr, sondern stellt auch für den sonstigen Alltagsradverkehr eine wichtige Verbindung aus Miersdorf in Richtung Zeuthen/S-Bahnhof dar, solange es keine Radverkehrsfläche an der L 402 (Miersdorfer Chaussee) von Südwesten nach Nordosten gibt.

Abb. 30: Weg Birkenallee: Zuwegung zur Grundschule aus Richtung Zentrum Miersdorf

Bereich Grundschule - Sicherung Schülerverkehr (Birkenallee, Wilhelmshavener Straße, Forstweg, Miersdorfer Chaussee)

Netzwerk Verkehrssicherheit Brandenburg

Im Bereich der Grundschule am Wald sind außerdem weitere Möglichkeiten der Schulwegsicherung (Rad- und Fußgängerverkehr) durchzuführen bzw. zu prüfen und zwar mit hoher Priorität. Es wird empfohlen, dies sinnvollerweise in einer gesonderten Planungsuntersuchung zur Schulwegsicherung/Schulwegplanung für die Grundschule Am Wald mit einem Schwerpunkt Radverkehr durchzuführen. (Bestandteil kann dabei auch die Ermittlung des Stellplatzbedarfes an der Schule sein.) Eine Beteiligung der Elternschaft, die bereits auf die Verbesserung der Verkehrssituation drängt, ist sinnvoll. Der Untersuchung vorausgehen kann eine Kooperation mit dem Netzwerk Verkehrssicherheit Brandenburg, das üblicherweise nach gemeinsamer Vorortbesichtigung und Besprechung Empfehlungen für eine Verbesserung der Schulverkehrssituation formuliert.
In die Überlegungen zum Radverkehr sind als Optionen einzubeziehen die Gehwegverbreiterung in Abgleich zum Baumbestand und –zustand (ggf. Fällung/Neupflanzung) in der Birkenallee, die Festlegung Gehweg/Radverkehr frei in der Wilhelmshavener Straße, die Festlegung Gehweg/Radverkehr frei in der Miersdorfer Chaussee zwischen Forstweg und Delmenhorster Straße und eine alternative Führung des Radverkehrs über Ebbestraße – Dahmestraße – Bahnstraße statt Forstweg (L402) zur Bahnquerung.

Schulstraße als Fahrradstraße

Um die Verkehrssicherheit und den Radfahrkomfort im Bereich der Gesamtschule "Paul Dessau", speziell für den Schülerverkehr, zu verbessern, ist die Schulstraße als Fahrradstraße festzulegen. Dazu sind baulich Anpassungen der Aufpflasterungen in der Fahrbahn, die markierende Aufpflasterung der Einmündung Wilhelm-Guthke-Straße sowie natürlich die Beschilderung und Markierung der Straße als Fahrradstraße erforderlich. Die Freigabe der Fahr-

radstraße für den Busverkehr ist zwingend und mit dem Busunternehmen (Regionale Verkehrsgesellschaft Dahme-Spreewald mbH – RVS) abzustimmen. Außerdem ist eine Freigabe für Anlieger (dazu gehört auch der Schul-Hol- und Bringeverkehr) und für Lieferverkehr sinnvoll.
Wichtig ist eine intensive und offensive Öffentlichkeitsarbeit seitens der Gemeinde und der Gesamtschule zu den Regeln der "Fahrradstraße", damit die Bevorrechtigung des Radverkehrs bekannt wird. Außerdem sind nach Einführung gelegentliche Verkehrskontrollen angeraten.
Der motorisierte Individualverkehr ist somit in Nord-Süd-Relation dieses Bereiches auf die L 401 (Goethestraße, Seestraße) sowie auf die Schillerstraße angewiesen.

Abb. 31: Schulstraße vor der Gesamtschule (links)

Forstallee

Die Forstallee ist nicht nur eine wichtige kommunale Haupterschließungsstraße, sondern stellt auch eine wichtige Hauptradverkehrsverbindung zwischen Zeuthen und Miersdorf dar. Zudem hat die Straße große Bedeutung für den Schülerverkehr der Grundschule am Wald. Der größere, noch nicht umgestaltete Straßenabschnitt zwischen Grundschule am Wald und Schulzendorfer Straße soll kurzfristig neu gestaltet werden, wozu gegenwärtig die Planungen laufen. Innerhalb des Planverfahrens werden verschiedene Optionen zur abschnittsweisen Aufteilung des Straßenraumes unter Erhalt der Bestandsalleebäume oder bei Neupflanzung geprüft. Unter Berücksichtigung von Straßenbäumen sind Radverkehrsflächen (Gehweg/Radverkehr frei, Radfahr- oder Schutzstreifen) nicht möglich, so dass sich als Lösung die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn bei Einschränkung des Parkens und Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h anbietet.

Lückenschlüsse im Radwegenetz

Zwischen Am Papenberg und Am Mühlenberg in Miersdorf besteht großer Bedarf für eine Radwegverbindung, so dass ein gemeinsamer Zweirichtungs-Geh-/Radweg (auf kommunalem Grundstück) als Lückenschluss (ca. 80 m) im Radwegenetz mit sehr hoher Priorität vorgesehen ist.
Ein weiterer erforderlicher Lückenschluss (ca. 35 m) mit hoher Priorität besteht in Miersdorf zwischen Am Pulverberg und Am Feld. Hier ist die Umsetzung des Bebauungsplanes Nr. 001 erforderlich (festgesetzte Straßenverkehrsfläche) nach Klärung eigentumsrechtlicher Fragen und mindestens eine Verbindung für den Rad- und Fußgängerverkehr herzustellen. Dadurch verkürzen sich Wege in diesem Bereich deutlich.

Hankelweg

Die Schaffung einer neuen Radwegeverbindung als Ergänzung des Hauptradwegenetzes von Miersdorf nach Osten in Richtung Zeuthen/Flussviertel/S-Bahnhof ist im Hankelweg als gemeinsamer Zweirichtungsgeh- und Radweg (mit Beleuchtung) mit hoher Priorität vorgesehen. Im westlichen Abschnitt zwischen Dorfstraße und Elbestraße handelt es sich derzeit um einen Forstweg (kommunale Fläche) in ausreichender Grundstücksbreite. Weiter westlich zwischen Elbestraße und Bahnstraße dient der Hankelweg als Erschließungsstraße und besitzt auf der südlichen Straßenseite ausreichend Fläche für die Weiterführung des gemeinsamen Zweirichtungsgeh- und Radweges (zwischen Elbe- und Havelstraße) und als zweiseitiger Radweg (zwischen Havel- und Bahnstraße).

Abb. 32: Hankelweg, links: westlicher Abschnitt, rechts: östlicher Abschnitt

Dieser Weg bindet an den geplanten interkommunalen Radweg an und kann außerdem als weitere alternative sichere Verbindung aus Miersdorf in Richtung Zeuthen/S-Bahnhof dienen, solange es keine Radverkehrsfläche an der L 402 (Miersdorfer Chaussee) von Südwesten nach Nordosten gibt.

Große Zeuthener Allee

Außerhalb der Fahrbahn im Bereich des Grünstreifens der Großen Zeuthener Allee soll zur Ergänzung des Radhauptwegenetzes mit hoher Priorität ein gesonderter Zweirichtungs-Radweg mit nördlichem Anschluss an das Flussviertel (Weserstraße) und südlichem Anschluss nach Wildau (über das NSG Höllengrund) geschaffen werden. Die Anbindung an den Hankelweg im Norden kann durch die Festlegung Gehweg/Radverkehr frei in der Donaustraße erreicht werden (hohe Priorität). Der vorhandene unbefestigte Pfad durch das NSG in unmittelbarer Nähe des Galgenberges wird nach Beobachtung tatsächlich rege als Verbindung von und nach Wildau (Springfeldallee) genutzt und verdient daher eine bauliche Aufwertung. Gespräche wurden hierzu bereits geführt und sollen fortgeführt werden. Im Sinne einer guten Nutzbarkeit für den Radverkehr ist eine Asphaltierung des Weges als Gemeinsamer Geh- und Radweg anzustreben, zudem ist der Weg möglichst zu beleuchten.

Abb. 33: Südliche Verlängerung der Großen Zeuthener Allee Richtung Wildau

Straße am Höllengrund

Eine ähnliche aber etwas geringere Bedeutung im Radhauptwegenetz besitzt – ebenfalls im Bereich Hochland gelegen – die Straße am Höllengrund. Auch hier soll außerhalb der Fahrbahn im Bereich des Grünstreifens bis zur Straße Am Feld (Höffner-Siedlung) ein gesonderter Zweirichtungs-Radweg angelegt werden, wofür eine normale Priorität besteht.

Miersdorfer Chaussee

An der Miersdorfer Chaussee im Bereich der L 402 (Abschnitt zwischen Forstweg und Querungshilfe Höhe Birkenallee) ist mit hoher Priorität die Beseitigung der unzureichenden Situation für Radfahrende Richtung Norden erforderlich, die gegenwärtig zwingend die Fahrbahn nutzen müss(t)en aber mehrheitlich verbotenerweise entgegen der Fahrtrichtung auf dem nordwestlichen Gehweg/Radverkehr frei fahren. Hier sind eine Planung mit Prüfung möglicher Optionen zur Errichtung eines Radweges auf der südöstlichen Seite (z. B. nach Aufschüttung) und eine Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßenwesen (Straßenbaulastträger) erforderlich.

Abb. 34: Miersdorfer Chaussee: nur einseitiger Gehweg mit "Radverkehr frei" (nur nach Südwesten)

Netzergänzung südlich Spitzbubenweg

Als hauptnetzergänzende Radverkehrsverbindung ist die radfahrerfreundliche Herstellung der (vorhandenen) Wegeverbindung in Verlängerung des Spitzbubenweges nach Süden vom Forstweg bis zur Anbindung An der Eisenbahn als Zweirichtungsradweg mit normaler Priorität vorgesehen.

Goethestraße östlich des S-Bahnhofes als verkehrsberuhigter Bereich

Zur weiteren Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger sollte die Goethestraße – Stich östlich des S-Bahnhofes – als verkehrsberuhigter Bereich festgelegt werden (zzt. verkehrsberuhigter Geschäftsbereich = Tempo-20-Zone). Dafür ist gemeinsam mit der Straßenverkehrsbehörde zu prüfen, ob die in verkehrsberuhigten Bereichen erforderliche Kennzeichnung der Kfz-Stellflächen z B. durch wenige schlichte Markierungsnägel erfolgen könnte.

Miersdorfer Chaussee/ Friesenstraße (Süd) als verkehrsberuhigter Bereich

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger und vor allem zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Bereich des westlich der Bahntrasse gelegenen Teils des Zentrums Zeuthen ist die Gestaltung als Mischverkehrsfläche mit hoher Aufenthaltsqualität für die Miersdorfer Chaussee zwischen Oldenburger Straße und Bahnhofszugang sowie für den südlichsten Abschnitt der Friesenstraße vorgesehen. Diese Fläche ist für das Image und die Ausstrahlung der Gemeinde von großer Bedeutung und dient außerdem dem Wochenmarkt. Im Bereich der Friesenstraße ist jedoch ein Abgleich mit der Planung des interkommunalen Radweges "Achse westlich der Bahn"

erforderlich. Ggf. könnte z. B. eine Einbahnstraßenregelung (mit Radverkehr in der Gegenrichtung frei) festgelegt werden oder der verkehrsberuhigte Bereich beschränkt sich auf die Miersdorfer Chaussee.

Verbindung Fährstraße zum Miersdorfer Werder, Kurt-Hoffmann-Straße

Die Verbindung vom Zeuthener Gemeindeteil Miersdorfer Werder zu den zentralen gemeindlichen Einrichtungen ist äußerst umständlich und wegeintensiv. Daher soll nach Möglichkeit langfristig eine Brückenverbindung für Radfahrer/Fußgänger im Bereich der Fährstraße geschaffen werden. Die technische Machbarkeit und die Finanzierbarkeit dieser Maßnahme mit normaler Priorität müssen dazu vorgeklärt werden. Kurzfristig kann in der Kurt-Hoffmann-Straße (Hauptnetzergänzung) Gehweg/Radverkehr festgelegt werden (hohe Priorität).

Wegeverbindung Regensburger Straße – Otto-Nagel-Allee/ interkommunaler Radweg

Die Einbindung des geplanten neuen Grundschulstandortes an der Schillerstraße an das Radwegenetz ist von großer Bedeutung für die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad. Um die Siedlungsteile westlich der Bahn, vor allem den Zeuthener Winkel, gut an die Schule anzubinden, soll eine Wegeverbindung mit Bahnquerung (vorzugsweise Tunnel) zwischen der Regensburger Straße im Osten und der Oldenburger Straße im Westen geschaffen werden. Auch hierfür sind die technische Machbarkeit und die Finanzierbarkeit vorzuklären.

Kreuzung Heinrich-Heine-/ Schillerstraße

Der Kreuzungsbereich Heinrich-Heine-Straße/Schillerstraße ist ein Unfallschwerpunkt unter Radfahrerbeteiligung und bedarf der Herstellung einer gesicherten Radverkehrsführung. Es sind mit sehr hoher Priorität bauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit vor allem für Radfahrende und Fußgänger durchzuführen. Ein Verkehrssicherheitsaudit-Bericht (2022) liegt vor, bei dem eine Gesamtbetrachtung inklusive der Einmündung der Schulstraße in die Schillerstraße durchgeführt wurde. Es sind vorrangig Markierungen, Beschilderungen und die Einsehbarkeit des Kreuzungsbereiches zu verbessern.

Kreuzung Miersdorfer Chaussee (L 402)/Forstweg/ Ebereschenallee/Elbestraße

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrende und Fußgänger an der "Fünfarm-Kreuzung" Miersdorfer Chaussee/Forstweg/Ebereschenallee/ Elbestraße durch Herstellung einer gesicherten Radverkehrsführung ist ebenfalls mit hoher Priorität durchzuführen (Unfallschwerpunkt). Da an diesem Knotenpunkt für alle Verkehrsarten Unzulänglichkeiten bestehen, sollten mit hoher Priorität unter Berücksichtigung des Verkehrssicherheitsaudit-Berichtes (2022) und in Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßenwesen (Straßenbaulastträger L 402) kurz- und langfristige Lösungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit gefunden werden. Als langfristige Möglichkeit sollte die Umgestaltung in einen Kreisverkehrsplatz geprüft werden.

Teichstraße/Amselstraße

Es wird vorgeschlagen, den kürzlich ausgebauten Straßenabschnitt Teichstraße/Amselstraße mit Anbindung an die Parkstraße kurzfristig als Fahrradstraße (Zusatzzeichen "Kfz frei") festzulegen (hohe Priorität). Dieser Straßenzug kann damit der Funktion als hauptnetzergänzende Radverkehrsverbindung gerecht werden. Richtung Osten stellt diese Verbindung über die Wil-

helmshavener Straße (mit vorgesehener Regelung Gehweg/Radverkehr frei) die Anbindung an den geplanten interkommunalen Radweg westlich der Bahn her und ist außerdem insgesamt eine Alternative in Ost-West-Richtung für die Parkstraße/ Delmenhorster Straße bis zu deren erst sehr langfristig abzusehender fahrradfreundlicher Neugestaltung. Neben der Beschilderung sind ergänzend Markierungen für die Verdeutlichung des Vorranges des Radverkehrs an den Knotenpunkten sinnvoll. Für diese Maßnahme ist die Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde erforderlich.

Punktuelle bauliche Maßnahmen/Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit

Zur Verbesserung des Radfahrkomforts sind zahlreiche kleinere punktuelle bauliche Maßnahmen erforderlich, wozu Radfahrerfurten/Bordsteinabsenkungen (u. a. im Bereich von Großpflasterstraßen sowie z. B. am Beginn und Ende von Gehweg/Radverkehr frei), Bordabsenkungen, Querungshilfen (für Fußgänger und Radfahrer, insbesondere an den Landes- und Kreisstraßen) und Zusatzschilder "Radverkehr frei" an Durchfahrtverbotsschildern gehören. Neben den vorhandenen sind weitere Begrenzungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erforderlich, was besonders die L 401 betrifft – sowohl im südlichen, schon umgestalteten Abschnitt (Fontaneallee, Lindenallee), wie auch im nördlichen, noch nicht umgestalteten Abschnitt (Goethestraße, Seestraße), wo auch nach den geplanten Neugestaltungsmaßnahmen Beschränkungen auf 30 km/h notwendig sind.

Weitere Maßnahmen

Grundsätzlich ist zu betonen, dass der seit Jahren laufende gemeindliche Straßen- und Gehwegausbau generell dem Radverkehr zugutekommt durch die Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit und somit des Fahrkomforts sowie durch die Schaffung von verkehrsberuhigten Bereichen. Speziell für Großpflasterstraßen, die für Radfahrende nicht optimal geeignet sind, nur radverkehrsverbessernde bauliche Maßnahmen umzusetzen (z B. aufgetragene Asphaltstreifen am Fahrbahnrand, Abschliff der Pflasteroberflächen etc.) ist sehr kostenaufwändig und/oder technisch unbefriedigend (z. B. Straßenentwässerung betreffend). Insofern sollte der kontinuierliche Straßenausbau der ja teilweise immer noch vorhandenen unbefestigten Straßen im Vordergrund stehen, womit auch dem Radverkehr gedient ist. Die Belange und Anforderungen des Radverkehrs sind dabei natürlich besonders zu berücksichtigen. Unter anderem sollen künftig verkehrsberuhigende Aufpflasterungen in Kreuzungsbereichen so erfolgen, dass Radfahrende die Kreuzung ungehindert queren können ohne die "Kissen" überfahren zu müssen.
Die laufenden Diskussionen in Zeuthen und den Nachbargemeinden zur erforderlichen Schaffung von niveaufreien Bahnquerungen sind auch von großer Relevanz für den Zeuthener Rad- und Fußverkehr. Jede zusätzliche Bahnquerung – möglichst niveaufrei – ist von Vorteil für das Radverkehrsnetz.

Im vorliegenden Radverkehrskonzept mit einem Planungshorizont von rund 15 Jahren können und müssen nicht alle Maßnahmen benannt werden, die möglicherweise nach diesem Zeitraum durchgeführt werden sollten oder die sich erst in einigen Jahren als prioritär herausstellen.

Wegweisung

In Abstimmung mit den umliegenden Gemeinden Schulzendorf, Eichwalde, Wildau und ggf. auch Königs Wusterhausen kann eine einheitliche und durchgehende Beschilderung für den Alltags- und Freizeitradverkehr geschaffen werden. Richtlinie bilden die Vorgaben der HBR Brandenburg, sodass u. a. die Ziele durchgängig bis zum Ziel und überall dort, wo Richtungsentscheidungen zu treffen sind, im vorgegebenen Format angegeben werden. Wie weiter oben schon benannt, sind in Zeuthen gegenwärtig – neben weiteren geplanten Knotenpunktwegweisungen - keine zusätzlichen Wegweiser für den Radverkehr zwingend erforderlich.

Park- und Halteverbote

Da haltende und parkende Kfz eine Gefährdung für den sich auf der Fahrbahn fortbewegenden Radverkehr darstellen, sind auf ausgewählten Routen des Radverkehrs Park- und Halteverbote zu prüfen (z. B. Heinrich-Heine-Straße, Maxim-Gorki-Straße, Waldpromenade, Forstweg/Forstallee).

3.4 Ruhender Radverkehr

→ **vgl. Anl. 7: Karte "Maßnahmen"**

→ **vgl. Anl. 8: Tabelle "Maßnahmen"**

Hohe Priorität kommt bei der Radverkehrsförderung in Zeuthen der Schaffung qualitativ hochwertiger und quantitativ ausreichender Abstellanlagen zu, wobei der Fokus auf dem Bahnhofsumfeld, den Schulstandorten und weiteren gemeindlichen Einrichtungen sowie auf dem kommunalen Wohnungsbestand in mehrgeschossiger Bauweise liegt.

Ruhender Radverkehr im Bahnhofsumfeld

Aufgrund der aktuellen Baumaßnahmen am S-Bahnhof Zeuthen ist eine Prognose des zukünftigen Bedarfs an Abstellanlagen zzt. nur bedingt möglich. Mit der weiteren Zunahme des Radverkehrs insgesamt und der beschriebenen Zunahme des Pendelverkehrs am Zeuthener S-Bahnhof kann jedoch von einer deutlichen Steigerung des Bedarfs an Abstellanlagen ausgegangen werden. Dabei werden vor allem Abstellanlagen mit einer sehr hohen Diebstahlsicherheit an Bedeutung gewinnen, da die Qualität und der den Rädern beigemessene Stellenwert steigen. Insbesondere im Zuge der Fertigstellung des Zugangs zum S-Bahnhof wird insbesondere von einem deutlichen Wiederanstieg des Parkdrucks im nördlichen Bahnhofsbereich (Bahnstraße/Friesenstraße) auszugehen sein. Mit dem Ziel der weiteren Stärkung des Umweltverbunds sind die Abstellanlagen im Bahnhofsumfeld quantitativ als auch qualitativ aufzuwerten.

Abb. 35: Sammelschließanlage mit Anlehnbügeln in Hamburg (ADFC Hamburg)

Es wird empfohlen, nach Abschluss der Baumaßnahmen am S-Bahnhof (evtl. 2022) eine planerische Gesamtbetrachtung zum ruhenden Radverkehr im Bahnhofsumfeld Zeuthen anzustellen mit dem Ziel, die Abdeckung des zu ermittelnden Bedarfes an Stellplätzen im Umfeld des Bahnhofes zu sichern. Bei den erforderlichen Bestandserfassungen kann ein Abgleich mit den 2017 ermittelten Bestands- und Bedarfsdaten zu B+R (vgl. Pkt. 2.5) erfolgen. Außerdem sind die Ergebnisse der Studie "Bike+Ride / Park+Ride im Land Brandenburg" (07/2020) des VBB im Auftrag des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung einzubeziehen, wonach (allerdings während der Baumaßnahmen am S-Bahnhof ermittelt) für den S-Bahnhof Zeuthen bei 2019 vorhandenen 196 Fahrradabstellplätzen ein zusätzlicher Bedarf bis 2030 an 354 (!) Fahrradabstellplätzen ermittelt wurde. Dies macht deutlich, dass bei der planerischen Gesamtbetrachtung angesichts des jetzt schon großen Flächenbedarfes für den ruhenden Radverkehr am S-Bahnhof alle potenziellen Standorte einbezogen werden müssen und moderne flächensparende Lösungen inkl. der Erweiterung/ Aufstockung vorhandener Standorte in den Fokus zu nehmen sind. Es sollten unbedingt auch progressive beispielhafte Lösungen vorgeschlagen werden, für die dann schließlich Finanzierungen zu suchen sind.

Abb. 36: Doppelstockparker am S-/U-Bhf. Pankow, Berlin (Manhart)

In nachfolgender Abbildung (S. 42) sind potenzielle Standorte für zusätzliche Stellplätze im Bahnhofsbereich markiert. Abwägend sollte – trotz des auch hohen Bedarfes an P+R-Stellplätzen im S-Bahnhofsbereich – überlegt werden, ob vorhandene P+R-Plätze nach ausgelaufener Zweckbindungsfrist zumindest teilweise für B+R-Stellplätze nachgenutzt werden sollten.

Im Zuge der kurzfristig geplanten Straßenraumneugestaltung der Mozartstraße sind an der Bahnstraße – neben zusätzlichen P+R-Stellplätzen – auch ca. 50 zusätzliche Fahrradabstellplätze vorgesehen.

Abb. 37: Optionale zusätzliche Standorte für die Erweiterung des Fahrradstellplatzangebotes am S-Bahnhof

Ruhender Radverkehr im weiteren Gemeindegebiet

Neben dem S-Bahnhof sollen auch an weiteren öffentlichen Einrichtungen neue Radabstellanlagen entstehen, die ebenfalls die oben genannten Kriterien erfüllen.

Hohe Priorität hat die Installation neuer Abstellanlagen am Rathaus, an den beiden Schulstandorten, am Freibad (teilweise Nutzung der Pkw-Parkplatzfläche möglich) sowie an der Bibliothek in Miersdorf. Am besten geeignet sind Anlehnbügel mit Knieholm, die in ausreichendem Abstand zueinander und nah am Ziel aufgestellt und nach Bedarf überdacht werden sollten.

Schulen

An den beiden Schulstandorten ist das Angebot an Stellplätzen zu gering und – insbesondere an der Gesamtschule mit ausschließlich Vorderradhaltern ("Felgenkiller") – auch qualitativ nicht ausreichend.

Gegenwärtig verfügt die Grundschule am Wald mit 662 Schülern und 42 Lehrkräften über nur 282 Fahrradabstellplätze. Auf dem Gelände der Gesamtschule sind nur 250 Fahrradabstellplätze mit 778 Schülern und 66 Lehrkräften vorhanden.

Abb. 38: Vorhandene Fahrradabstellplätze, links: an der Grundschule, rechts: an der Gesamtschule

Die Schulen sollten zu verschiedenen Wochen- und Tageszeiten eine Zählung der vorhandenen abgestellten Räder vornehmen und durch Befragungen bei Schülern und Eltern den möglichen zusätzlichen Bedarf ermitteln. Dann müssten Flächen für die zusätzlich erforderlichen Stellplätze auf oder neben den Schulgeländen ermittelt werden. Da die Flächenverfügbarkeit beschränkt ist, sollte auch die Einrichtung sogenannter Doppelstockparker überlegt werden.

Kommunaler Wohnungsbestand in mehrgeschossiger Wohnbebauung

An den Wohnungen fehlende bequem erreichbare und sichere Fahrradabstellplätze können dazu führen, dass die Anschaffung und somit Nutzung eines Fahrrades gar nicht erst in Betracht gezogen wird. Das betrifft besonders auch ältere Menschen, für die beispielsweise das Verbringen des Fahrrades in den Abstellraum im Gebäudekeller Schwierigkeiten bereitet.
Dem Bedarf nach einer quantitativen sowie qualitativen Aufwertung der Fahrradabstellanlagen an den kommunalen Geschosswohnungsbauten in der Heinrich-Heine-Straße sowie der Schillerstraße kann am besten mit dem Bau von Sammelschließanlagen begegnet werden, die auf Frei- oder Parkflächen aufgestellt werden. Zu bedenken ist hier die Platzierung möglichst nah an den Gebäudeeingängen, sodass die Anlagen z. B. auch für das Abstellen von Rollatoren genutzt werden können. Zudem bietet sich die Kombination von sogenannten Doppelstockparkern und Anlehnbügeln an. Für das temporäre Abstellen von Rädern sollten die bestehenden Vorderradhalter ("Felgenkiller") durch Anlehnbügel ersetzt werden.
Der Bedarf und das Interesse an Fahrradabstellplätzen kann ggf. durch Mieterbefragungen ermittelt werden.

Abb. 39: Beispiel Abstellanlage an Wohnbebauung: Fahrradhaus in Krefeld (Aktionskreis Fahr Rad)

Fahrradstellplatzsatzung

Grundsätzlich können gem. § 87 BgBO in einer kommunalen Satzung Festlegungen zur Zahl, Qualität und Ablösung der erforderlichen Fahrradabstellplätze in Abhängigkeit von der baulichen Nutzung getroffen werden. Die Gemeinde Zeuthen könnte diese Regelungen auch in ihre bestehende Stellplatzsatzung aufnehmen. In Zeuthen gibt es aber, durch den hohen Anteil an Ein- und Zweifamilenhausbau an den gesamten Neubauvorhaben (und Umnutzungen), keinen besonderen Bedarf für solche Regelungen.

3.5 Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas

Wird Radverkehr als System verstanden, bedarf es mehr als der Verbesserung der baulichen und verkehrsorganisatorischen Bedingungen, die sich auf bzw. an den Straßen befinden. Zeuthen – Verwaltung, Einwohner*innen und Betriebe – soll ein Selbstverständnis als fahrradfreundliche Kommune entwickeln. Hierfür sind eine intensive und strukturierte Öffentlichkeitsarbeit und Akteursvernetzung notwendig, die durch die nachfolgend beschriebenen Maßnahmen umgesetzt werden können.

Radverkehrsbeauftragte/r oder Mobilitätsbeauftragte/r

Mit der Einsetzung eines/einer Radverkehrsbeauftragten, der/die z. B. auch gemeindeübergreifend (z. B. Bereich ZES+) agieren könnte, können die Belange des Radverkehrs engagiert und gebündelt vertreten werden. Radverkehrsbeauftragte können durch vielfältige Tätigkeiten das Bewusstsein für die Möglichkeiten der Radverkehrsförderung steigern. Radverkehrsbeauftragte agieren vor allem als Schnittstelle zwischen Bewohnerschaft, Verwaltung und den weiteren Akteuren des Radverkehrs (in Zeuthen z. B. das DESY, die Radfahrgruppe Zeuthen, Schulen und Polizei). Hierfür bietet sich auch die Gründung eines "Runden Tisches Radverkehr" an, durch den die Akteure kontinuierlich zusammengebracht und Netzwerke geknüpft werden können. Durch regelmäßige gemeinsame Befahrungen können weitere Interessierte in den Radverkehr einbezogen werden und ihre Belange vor Ort anbringen. Die Position von Radverkehrsbeauftragten kann ehrenamtlich besetzt oder durch eine/n Mitarbeiter/in der Verwaltung ausgefüllt werden. Statt "Radverkehrsbeauftragte/r" kann die Position auch "Mobilitätsbeauftragte/r" mit einem erweiterten Auftragsradius im Sinne der Förderung des Umweltverbundes (Fuß-/Rad-/öffentlicher Verkehr) benannt werden.

Radwegepat*innen

Um die Identifikation der Zeuthener Einwohner*innen mit ihrer Gemeinde und dem Radverkehr zu stärken sowie gleichzeitig den Zustand der Radverkehrsrouten zu erhalten, können ehrenamtliche Radwegepat*innen ernannt werden. Die Pat*innen führen z. B. regelmäßige Kontrollfahrten auf ihren Routen durch, können mit ihnen zur Verfügung gestellten Werkzeugen einfache Instandhaltungsarbeiten vornehmen und weitere Handlungsbedarfe an die Gemeindeverwaltung oder die/den Radverkehrsbeauftragte/n melden.

Mitgliedschaft AGFK

Eine Mitgliedschaft in der seit 2015 bestehenden und stetig wachsenden Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Brandenburg (AGFK) bietet die Möglichkeit, Unterstützung, Handlungsempfehlungen und fachlichen Austausch zu Radverkehrsbelangen über ein erfahrenes Netzwerk zu erhalten. Zeuthens Nachbarkommunen Eichwalde und Königs Wusterhausen sowie der Landkreis Dahme-Spreewald sind bereits Mitglieder in der AG.

Aktionen zum Radverkehr

Durch die Teilnahme an bzw. die Initiierung von Aktionen für den Radverkehr können breite Teile der Bewohnerschaft auf vielfältige Weise angesprochen, für Themen des Radverkehrs sensibilisiert und für die Radnutzung mobilisiert werden. Beispiele für Aktionen sind "Mit dem Rad zur Arbeit" von ADFC und AOK, das "Stadtradeln" und die Veranstaltung von Klimaaktionstagen, in die auch der Radverkehr als praxisnahes Thema einbezogen werden kann. Mit dem Angebot eines kostenlosen Frühstücks für Fahrradpendelnde am Zeuthener S-Bahnhof könnte einerseits Wertschätzung ausgedrückt werden und es könnten zugleich neue Fahrradpendelnde gewonnen werden.

Mobilitätsbildung

Angebote der Mobilitätsbildung zielen auf die Ermöglichung des Treffens bewusster und informierter Entscheidungen und die Förderung eines verkehrssicheren, umwelt- und sozialgerechten sowie gesunden Mobilitätshandelns. Angebote der Mobilitätsbildung sollten in Zeuthen für alle Altersgruppen geschaffen werden und können von der Verwaltung bei den jeweiligen Akteuren (Einrichtungen der Kindertagesbetreuung, Schulen, Vereine etc.) angestoßen werden – die Verwaltung bzw. z. B. die/der Radverkehrsbeauftragte initiiert die Angebote und kann mit Maßnahmenträgern in Kontakt treten. Für die jeweiligen Zielgruppen müssen dabei passgenaue Angebote ausgewählt werden, wobei aus einem breiten Fundus geschöpft werden kann. Die Ansprache muss dabei immer sensibel erfolgen und den gesamtgesellschaftlichen Nutzen einer umweltgerechten und sicheren Mobilität in den Vordergrund stellen. Im Folgenden sind mögliche Angebote für die Zielgruppen aufgeführt.

Zielgruppenübergreifend:

- Programm "FahrRad… aber sicher!" – Veranstaltung zur Verkehrssicherheit (Deutsche Verkehrswacht)
- Angebote zu Probefahrten und Radfahrtrainings

Junge Kinder und Grundschüler*innen:

- Theater-Aufführungen (z. B. ZeBra-Theater)
- Sinnes- und Bewegungsspiele
- Ausbildung von Verkehrslots*innen
- Projekt "Kleine Adler für sichere Schulwege" (Netzwerk Verkehrssicherheit Brandenburg)

Betreuungspersonal in Kindertageseinrichtungen:

- Programm "Kinder im Straßenverkehr" (Deutsche Verkehrswacht)
- Programm "Kind und Verkehr" (Deutscher Verkehrssicherheitsrat)

Oberschüler*innen:

- Veranstaltung eines Jugendfahrradturniers (ADAC)
- Verbreiten von Informationen zu Radverkehrsthemen z. B. über die Schulzeitung und soziale Netzwerke
- Initiieren einer Fahrradselbsthilfewerkstatt
- Etablierung eines Radfahrtrainings auch für die Sekundarstufe I (Unfallforschung der Versicherer)

Eltern:

- Aushändigung eines (aktualisierten und ansprechenden) Schulwegeflyers mit Informationen zur sicheren Anfahrt zu Fuß und mit dem Rad
- Aushändigung von sensibel formulierten Informationsmaterialien zu Auswirkungen von Elterntaxis sowie Initiierung von persönlichem Austausch

Senior*innen:

- Programm "sicher mobil" (Deutscher Verkehrssicherheitsrat)

Außerdem könnte die Kommune in ihrer Zeitung "Am Zeuthener See" über (rechtliche) Belange des Radverkehrs informieren, wobei nicht ausschließlich Radfahrende angesprochen werden, sondern alle Verkehrsteilnehmer*innen. Die Artikel könnten z. B. durch die/den Radverkehrsbeauftragte/n verfasst oder durch Außenstehende (z. B. ADFC) zugearbeitet werden. Mögliche Themen für Veröffentlichungen zum Radverkehr sind z. B.:

- Benutzungspflicht und Wahlfreiheit bei der Benutzung von Radverkehrsanlagen,
- Schrittgeschwindigkeit bei Gehwegen "Radverkehr frei" und in verkehrsberuhigten Bereichen,
- Abstandsgebot bei der Überholung von Radfahrenden,
- Regelungen für radfahrende Kinder und die Begleitung von radfahrenden Kindern,
- Vorfahrtregelung bei der Ausfahrt aus verkehrsberuhigten Bereichen,
- Verhalten in Fahrradstraßen,
- Radausflugstipps.

3.6 Service und Dienstleistungen

Da sich das Angebot von Service und Dienstleistungen rund um den Radverkehr in der Gemeinde Zeuthen bisher auf einen Fahrradladen mit –werkstatt sowie eine öffentliche Fahrradpumpe beschränkt, ist zur Erhöhung der Attraktivität und Sichtbarkeit des Radverkehrs eine Ausweitung in diesem Bereich anzustreben. Die Verortung der Angebote an wichtigen Radverkehrsanlagen, vor allem in Bahnhofsnähe bietet sich aufgrund der dort hohen Frequenz von

Radfahrenden an. Eine Möglichkeit hierfür ist z. B. die Aufstellung einer öffentlichen Reparaturstation.

Abb. 40: Öffentliche Reparaturstation in Bad Vilbel (Hessen) (ADFC Frankfurt)

Zudem kann ein Leihsystem für Lastenräder, Fahrradanhänger und Elektrofahrräder die Nutzung dieser in Zeuthen noch wenig vertretenen Möglichkeiten des Radverkehrs erhöhen und dadurch neue Zielgruppen erreichen. In Kombination mit einem Leihsystem für gewöhnliche Räder könnte die Organisation auch über einen kommunalen Verbund der ZES-Gemeinden erfolgen. Zudem können in Abstimmung mit dem lokalen Fahrradhandel Radfahrtrainings sowie Probefahrten für besondere Fahrräder angeboten werden. Um eine Alternative zum Einkauf mit dem Pkw und das Fahrrad als Transportmittel zu etablieren, ist der lokale Einzelhandel zur Entwicklung von Angeboten für Fahrradlieferdienste einzubeziehen. Im Zusammenhang mit der Einführung solcher Angebote muss eine intensive Bewerbung auf vielseitigen Kanälen erfolgen.

3.7 Betriebliche Radverkehrsförderung

Um die betriebliche Radverkehrsförderung in Zeuthen, speziell innerhalb der Gemeindeverwaltung, voranzubringen, können die Maßnahmen und Erfahrungen des DESY genutzt werden, mit denen das Unternehmen eine Vorreiterrolle in der betrieblichen Radverkehrsförderung einnimmt. Die Gemeindeverwaltung sollte sich ihrer Vorbildfunktion für andere Einrichtungen und auch für die Einwohner*innen bewusst werden und ein Verständnis als Fahrradkommune entwickeln. In diesem Sinne können z. B. für die mit dem Fahrrad nach Zeuthen pendelnden Verwaltungsmitarbeitenden Umkleiden, Duschen und eine Fahrradreparaturstation eingerichtet sowie die Abstellanlagen in Qualität und Quantität aufgewertet werden. Auch die Bereitstellung qualitativ hochwertiger Diensträder z. B. als Leasingmodell bietet einen Anreiz zur Fahrradnutzung[6]. Mit der Teilnahme an den bereits vorab genannten Aktionen wie "Mit dem Rad zur Arbeit" können die Mitarbeitenden zum Fahrradfahren animiert werden.

[6] 2012 wurden Diensträder mit Dienstwagen steuerlich gleichgestellt und können demnach steuerlich abgesetzt werden.

3.8 Maßnahmen, Prioritäten, Kosten, Finanzierung

Maßnahmen, Prioritäten, Kosten

→ vgl. Anl. 8: Tabelle "Maßnahmen"

In der Tabelle "Maßnahmen" (Anlage 8) sind für ausgewählte Maßnahmen, bei denen eine gewisse Planungskonkretheit absehbar ist, die Kosten als Anhalt grob geschätzt. Alle Maßnahmen sind hinsichtlich der Priorität (sehr hoch, hoch, normal) sowie des Umsetzungszeitraumes (kurz-, mittel-, langfristig) bewertet. Dabei ist zu berücksichtigen, dass es sich um zwei verschiedene Bewertungskategorien handelt: eine Maßnahme kann eine sehr hohe Priorität besitzen aber aus verschiedenen, z. B. finanziellen, Gründen nicht kurzfristig umgesetzt werden.

Finanzierung

In der Maßnahmentabelle sind keine Finanzierungs-/Förderoptionen angegeben, da diese sich häufig – in letzter Zeit zugunsten von Maßnahmen an der Radinfrastruktur – ändern.

Generelle Fördermöglichkeiten sind auf der Internetseite des nationalen Radverkehrsplans einsehbar:
https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/foerderfibel

Nachfolgend werden einige wesentliche Förderprogramme benannt, die für die Finanzierung von Maßnahmen in Zeuthen infrage kommen:

- Richtlinie zur Förderung von Investitionen im **kommunalen Straßenbau** zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden des Landes Brandenburg (Rili KStB Bbg 2020):
  - Inner- und außerörtliche Verbindungen,
  - Fördersätze: 80 % für Um- und Ausbau bestehender Wege, 75 % für Neubau,
  - Anlage separater Radwege,
  - Herstellung von Radverkehrsstreifen/Schutzstreifen,
  - Wegweisung für den Radverkehr gemäß HBR Brandenburg,
  - Programm unter anderem bis 2023 gespeist aus dem Bundesprogramm zur Radverkehrsförderung "Stadt und Land".

- Richtlinie zur Förderung von **Klimaschutzprojekten** im kommunalen Umfeld "Kommunalrichtlinie" vom 22. Juli 2020 (BAnz AT 14.08.2020 B7):
  - Fördersatz: bis 40 %,
  - Erhöhung des Radverkehrsanteils und somit eine Minderung von Treibhausgasemissionen als Ziel,
  - über Projektträger Jülich,
  - https://www.ptj.de/klimaschutzinitiative/radverkehr.

- Richtlinie des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung zur Förderung von Investitionen für den **Öffentlichen Personennahverkehr** im Land Brandenburg (RiLi ÖPNV-Invest) vom 20. Januar 2020 (ABl./20, [Nr. 5], S.85):
  - Fördersatz: bis zu 90 %,

- B+R an Bahnhöfen: Radabstellplätze, Sammelschließanlagen, Fahrradboxen, Fahrradparkhäuser,
- über LBV,
- Programm unter anderem bis 2023 gespeist aus dem Bundesprogramm zur Radverkehrsförderung "Stadt und Land".

– Förderaufruf für **modellhafte regionale investive Projekte zum Klimaschutz** durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) (Klimaschutz durch Radverkehr):
  - investive regionale Maßnahmen mit Modellcharakter zur klimafreundlichen und radverkehrsgerechten Umgestaltung des Straßenraumes, zur Errichtung notwendiger und zusätzlicher Radverkehrsinfrastruktur sowie zur Etablierung lokaler Radverkehrsdienstleistungen (innovative Leuchtturm-Projekte),
  - Fördersatz: bis zu 75 % (bis 31.12.2021 bis zu 80 %),
  - über Projektträger Jülich,
  - zweistufiges Verfahren,
  - https://www.ptj.de/klimaschutzinitiative/modellprojekte.

– **Kommunalrichtlinie** Bereich Nachhaltige Mobilität:
  - Förderung von Mobilitätsstationen (Verknüpfung Umweltverbund), Wegweisung, Radverkehrsinfrastruktur, Beleuchtung, Radabstellanlagen, Fahrradparkhäuser,
  - unterschiedliche Fördersätze,
  - über Projektträger Jülich,
  - https://www.ptj.de/projektfoerderung/nationale-klimaschutzinitiative/kommunalrichtlinie/nachhaltige-mobilitaet.

4 Ausblick

Monitoring/ Erfolgskontrolle/ Fortschreibung

Das Radverkehrskonzept der Gemeinde Zeuthen soll schrittweise umgesetzt werden und bedarf der regelmäßigen Überprüfung und ggf. Fortschreibung in einigen Jahren, unter anderem dann, wenn sich die Rahmenbedingungen deutlich ändern. Dafür ist als Grundlage das Monitoring bzw. die Erfolgskontrolle bei umgesetzten Maßnahmen ein wichtiger Baustein. Auch können externe Analysen wie der ADFC Fahrradklima-Test oder die Veränderung des Modal Splits, die Belegung von öffentlich zugänglichen Fahrradabstellanlagen usw. als Indikator für die Ergebnisse der Radverkehrsförderung herangezogen werden.
Auch regelmäßige Radverkehrszählungen zur Überprüfung des fließenden und ruhenden Radverkehrs sollten weiter durchgeführt werden, damit Neubedarfe erkannt und entsprechend reagiert werden kann.

Gesetzliche und finanzielle Rahmenbedingungen

Die gesetzlichen Rahmenbedingungen und die Unterstützung von investiven Maßnahmen des Radverkehrs haben sich in den letzten Jahren zum Positiven verändert und werden sich weiter verändern, was bei Planungen und Strategieentwicklungen zu beachten ist.

Radverkehr ist ein Mobilitätsbaustein neben anderen

Wie an anderer Stelle schon herausgestellt, sollte Radverkehr immer als ein gleichberechtigter Mobilitätsbaustein von mehreren betrachtet werden, die stark miteinander verflochten sind. Insofern ist immer über den Radverkehr hinaus zu denken.

Kooperation und Zusammenarbeit

Mit den sich ebenfalls für die Belange des Radverkehrs einsetzenden Nachbarkommunen hat die Gemeinde Zeuthen starke Partner zur Umsetzung anspruchsvoller gemeindeübergreifender Ziele und Maßnahmen. Die Zusammenarbeit sollte unbedingt weiter durchgeführt und verstetigt werden. Außerdem ist die Gemeinde auf das Engagement und die Mitwirkung weiterer Akteure angewiesen, von den ehrenamtlich tätigen Radverkehrsaktivisten in der Gemeinde und den Nachbarkommunen sowie des Landkreises über den lokalen Fahrradhändler, die Schulen in der Gemeinde bis zu den Nahverkehrsunternehmen, mit denen gute Arbeitskontakte gepflegt werden sollten.

5 Anlagen

[1] Karte: Quellen und Ziele des Radverkehrs

[2] Karte: Radverkehrsanlagen und verkehrsrechtliche Anordnungen (Bestand)

[3] Karte: Eignung der Fahrbahnen für den Radverkehr (Bestand)

[4] Karte: Radabstellanlagen (Bestand)

[5] Karte: Statistik der Unfälle unter Radfahrerbeteiligung 2015-2020

[6] Karte: Zielnetz Hauptradverkehrsverbindungen

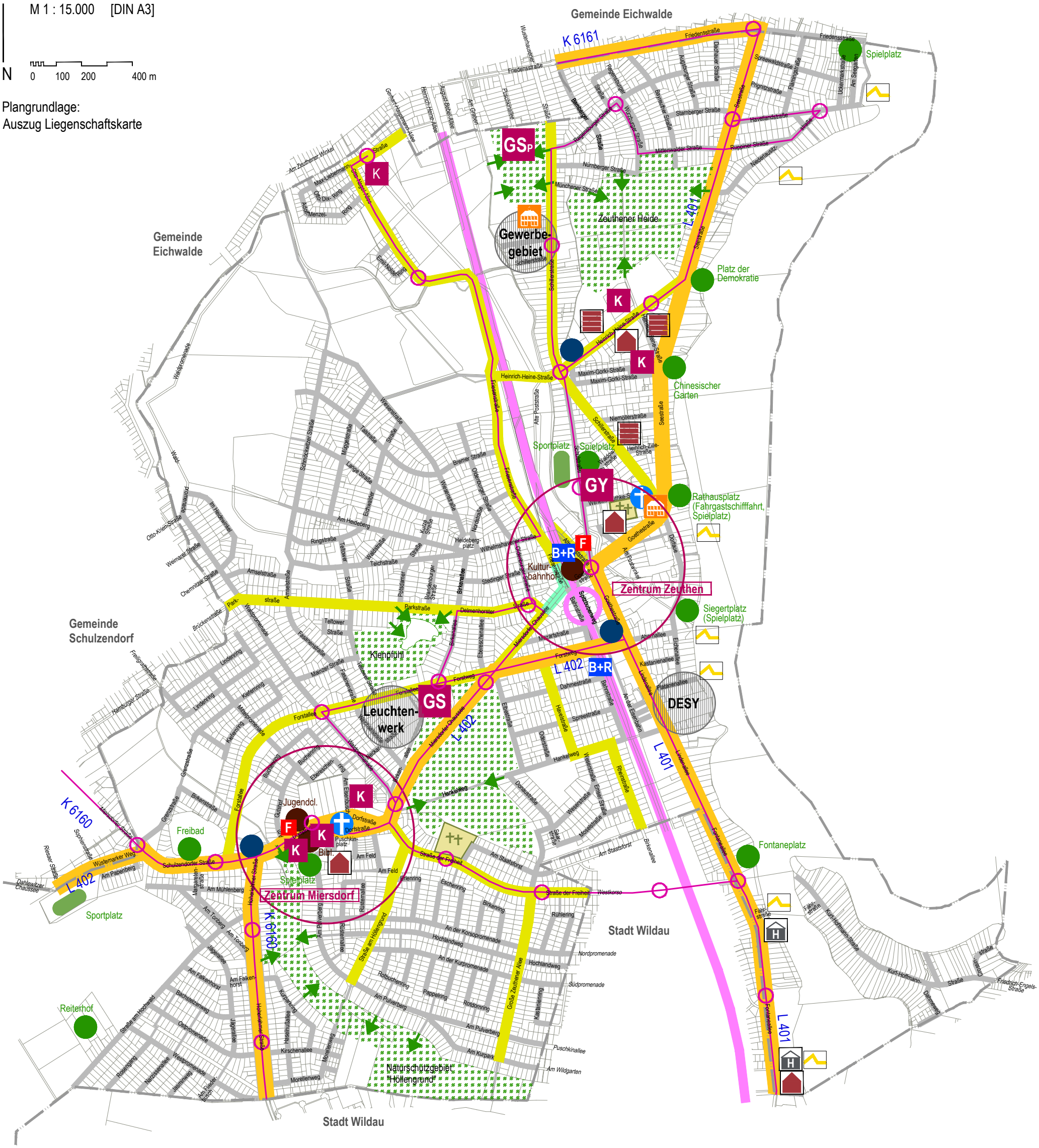
[7] Karte: Maßnahmen

[8] Tabelle: Maßnahmen

M 1 : 15.000 [DIN A3]

N 0 100 200 400 m

Plangrundlage:
Auszug Liegenschaftskarte



Gemeinde Zeuthen | Radverkehrskonzept 06/2022

[1] Quellen und Ziele des Radverkehrs

Öffentliche Einrichtungen

- Rathaus/Verwaltungsstandort
- Grundschule (GS), Grundsch. Planung (GSP), Gesamtschule/Gymnasium (GY), Kita (K)
- sonstige öffentliche Einrichtung
- Feuerwehr
- kirchliche Einrichtung

Verkehr

- Bahntrasse/S-Bahnhof
- Buslinie und -haltestelle
- B+R-Platz

Freiflächen, Erholung

- Sportplatz
- Spiel-, Erholungsfläche
- Friedhof
- Waldgebiet mit Zugang
- Anleger "Gelbe Welle"

Wohnen

- Pflegeheim, Seniorenwohnen
- Beherbergung
- Schwerpunkt mehrgeschossige Wohngebäude

Sonstiges

- Ortszentrum
- Arbeitsstättenschwerpunkt außerhalb der Ortszentren
- größere Einkaufseinrichtung
- übergeordnete Straße (Landes-, Kreisstraße)
- kommunale Haupterschließungsstraße
- Geschäftsstraße
- sonstige kommunale Straßen und Wege
- Gemeindegrenze

Hinweis:

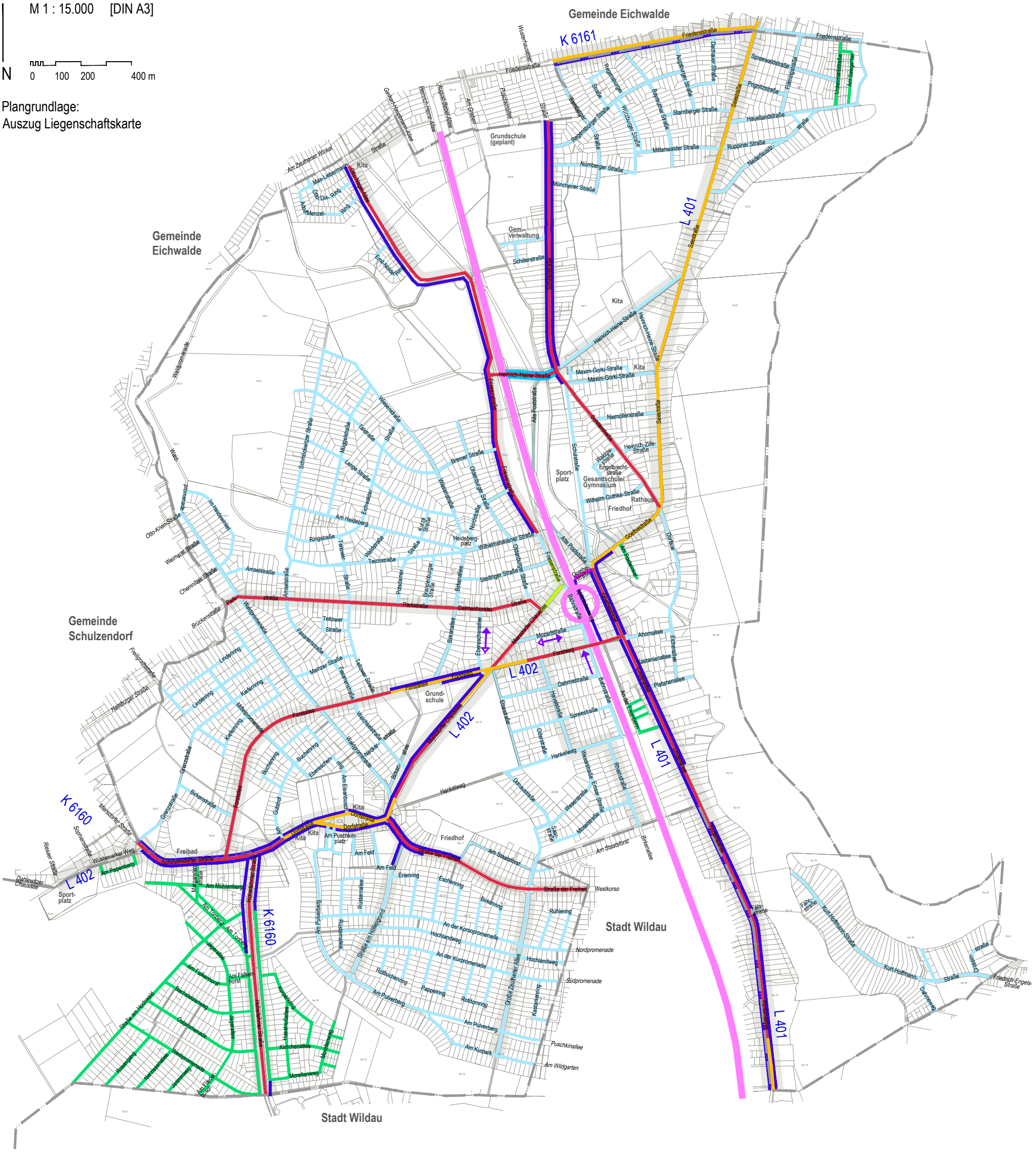
Der Verlauf der Buslinien ändert sich gelegentlich, u.a. wegen Baumaßnahmen (zzt. am S-Bahnhof Zeuthen).

ews Stadtsanierungsgesellschaft mbH
Grünberger Str. 26c 10245 Berlin
info@ews-stadtsanierung.de

M 1 : 15.000 [DIN A3]

N 0 100 200 400 m

Plangrundlage:
Auszug Liegenschaftskarte



Gemeinde Zeuthen | Radverkehrskonzept 06/2022

[2] Radverkehrsanlagen und verkehrsrechtliche Anordnungen [Bestand]

Radverkehrsanlagen

- Gehweg - Radverkehr frei
- Gemeinsamer Geh- und Radweg

Verkehrsorganisatorische Regelungen

- Verkehrsberuhigter Bereich
- Tempo-20-Zone
- Tempo-30-Zone
- 30 km/h, z. T. mit Zeitbeschränkung
- 50 km/h
- Einbahnstraße / mit beidseitiger Öffnung für den Radverkehr

Sonstiges

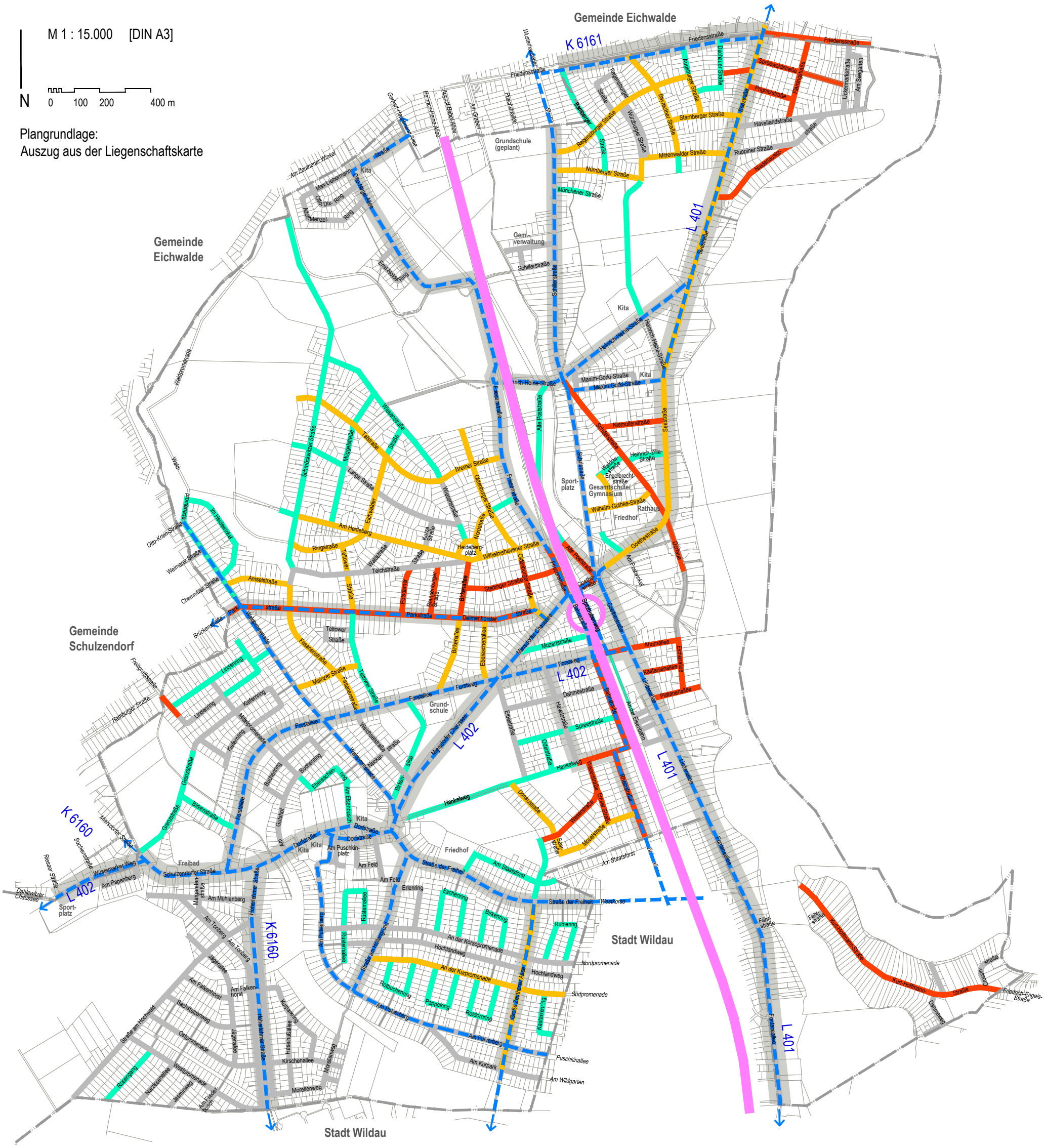
- übergeordnete Straße (Landes-, Kreisstraße)
- kommunale Haupterschließungsstraße
- sonstige kommunale Straße
- Gemeindegrenze
- Bahnhof/Gleise

ews Stadtsanierungsgesellschaft mbH
Grünberger Str. 26c 10245 Berlin
info@ews-stadtsanierung.de

M 1 : 15.000 [DIN A3]

N 0 100 200 400 m

Plangrundlage:
Auszug aus der Liegenschaftskarte



Gemeinde Zeuthen | Radverkehrskonzept 06/2022

[3] Eignung der Fahrbahnen für den Radverkehr [Bestand]

Radverkehrseignung der Fahrbahn

- kein guter Fahrkomfort: Sand/Schotter/Split - unbefestigte Fahrbahn
- kein guter Fahrkomfort: Groß-/ Kleinpflaster
- guter Fahrkomfort: Asphalt oder Beton(pflaster)
- wichtige überörtliche Verbindung
- Hauptradverkehrsverbindung (Bestand)

Sonstiges

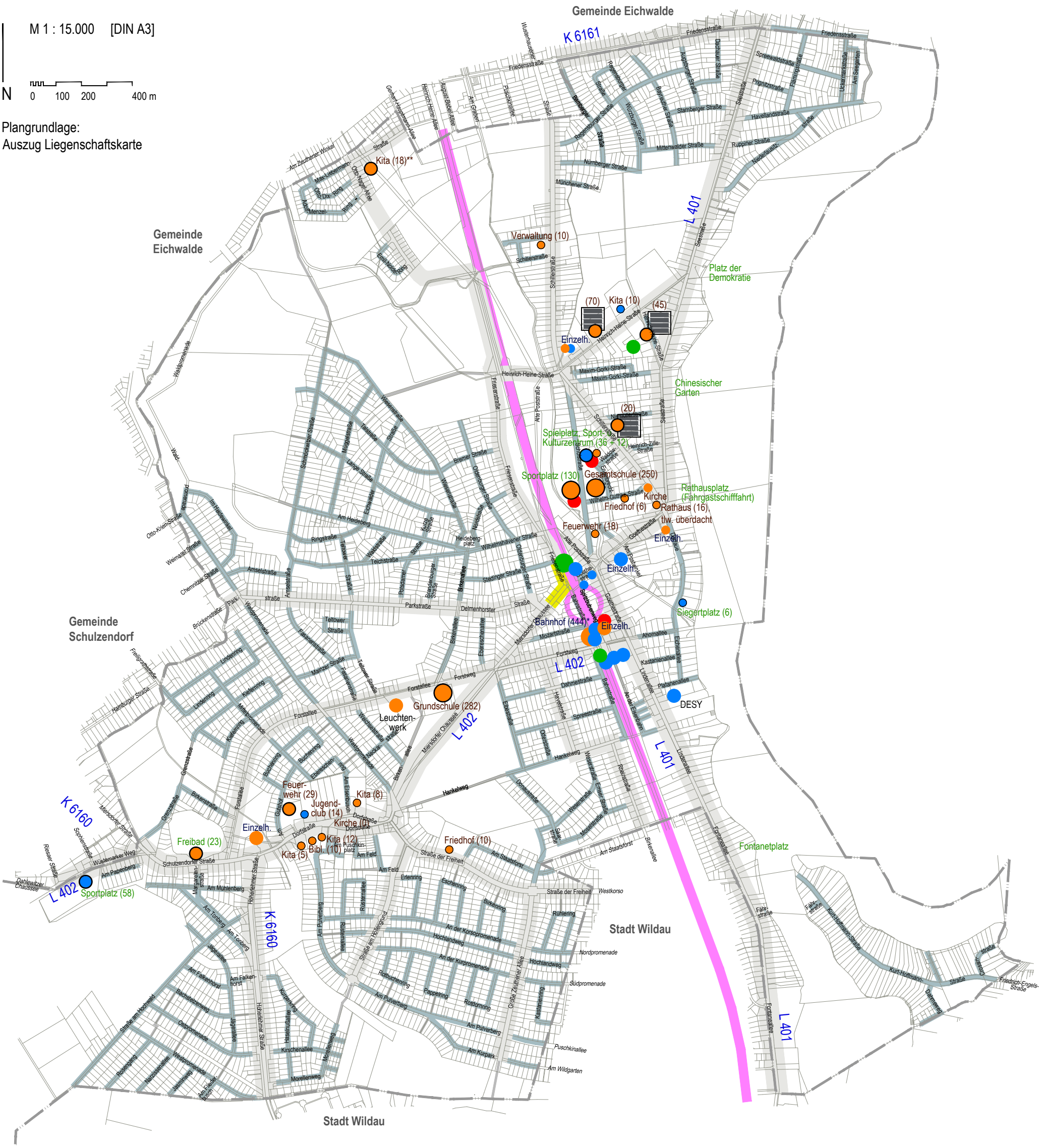
- übergeordnete Straße (Landes-, Kreisstraße)
- kommunale Haupterschließungs-straße
- sonstige kommunale Straßen und Wege
- Gemeindegrenze
- Gleise / S-Bahnhof

ews Stadtsanierungsgesellschaft mbH
Grünberger Str. 26c 10245 Berlin
info@ews-stadtsanierung.de

M 1 : 15.000 [DIN A3]

N 0 100 200 400 m

Plangrundlage:
Auszug Liegenschaftskarte



Gemeinde Zeuthen | Radverkehrskonzept 06/2022

[4] Radabstellanlagen [Bestand]

Art der Radabstellanlage

- Anlehnbügel, überdacht
- Anlehnbügel
- Vorderradhalter
- Häufung wild geparkter Räder
- Anlage an gemeindlicher Einrichtung

Größe der Radabstellanlage (Anz. abzustellender Räder)

- < 20
- 20 - 100
- > 100
- (258) Anzahl Abstellplätze

Sonstiges

- übergeordnete Straße (Landes-, Kreisstraße)
- kommunale Haupterschließungsstraße
- Geschäftsstraße
- Gemeindegrenze
- Bahnhof/Bahntrasse
- kommunaler Geschosswohnungsbau
- sonstige kommunale Straßen und Wege

Hinweise:

* Anzahl Stellplätze gesamt am S-Bhf Zeuthen gemäß Zählung aus dem Jahr 2017 (vor den Baumaßnahmen am Bahnhof)

** Träger: Gemeinde Eichwalde

ews Stadtsanierungsgesellschaft mbH
Grünberger Str. 26c, 10245 Berlin
info@ews-stadtsanierung.de

[5] Statistik der Unfälle unter Radfahrerbeteiligung 2015-2020

Ufallkategorien
- Unfall mit Getöteten
- Unfall mit Schwerverletzten
- Unfall mit Leichtverletzten
- Unfall mit schwerwiegendem Sachschaden
- Unfall mit Sachschaden

Unfalltypen
- Fahrunfall
- Abbiegeunfall
- Einbiegen/Kreuzen-Unfall
- Überschreiten-Unfall
- Unfall durch ruhenden Verkehr
- Unfall im Längsverkehr
- Sonstiger Unfall

Unfallumstände
- Fußgänger
- Radfahrer
- Krafttrad
- Baumunfall
- Alkohol oder Drogen
- Überholunfall

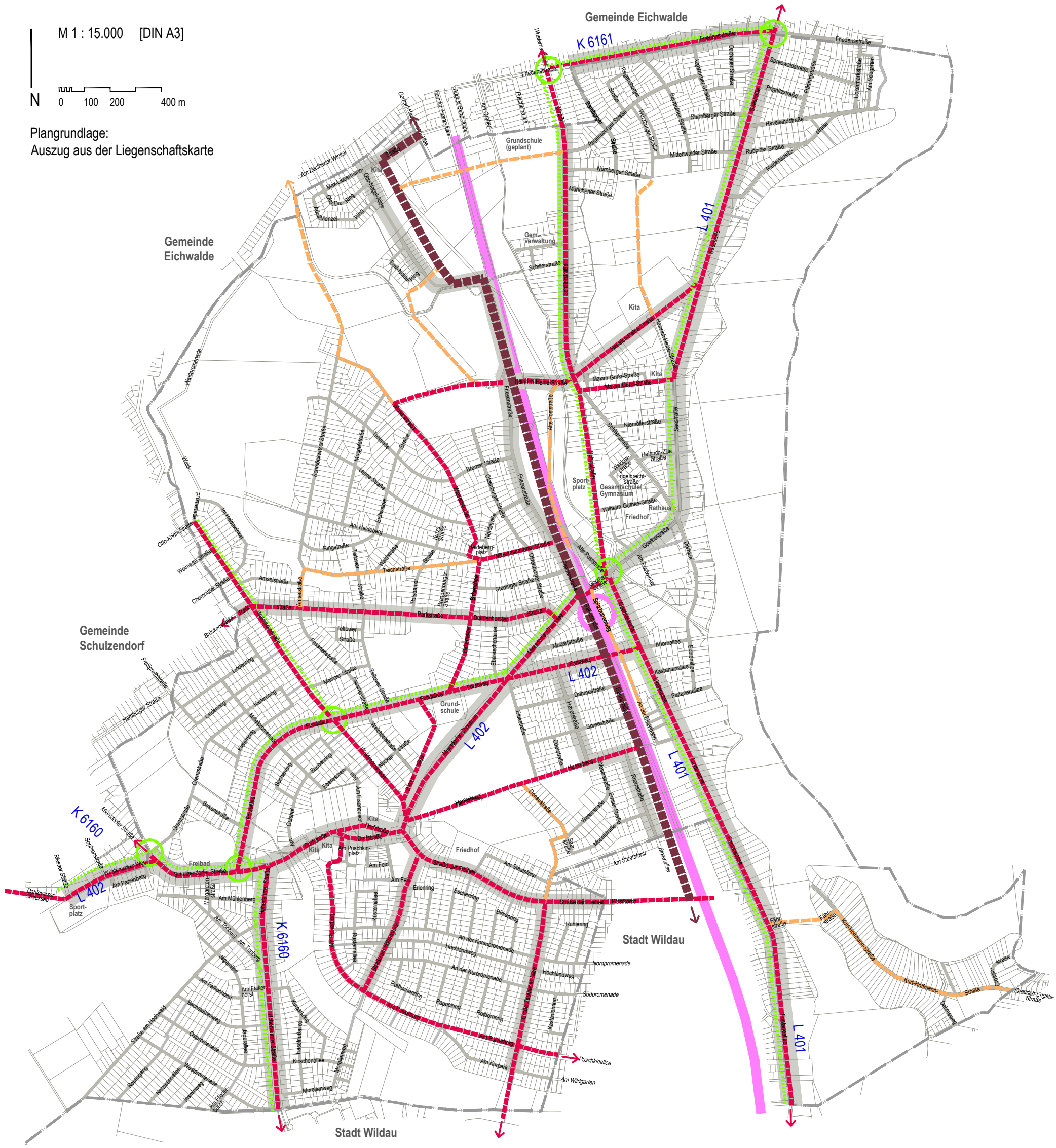
Sonstiges
- Gemeindegrenze

ews Stadtsanierungsgesellschaft mbH
Grünberger Str. 26c, 10245 Berlin
info@ews-stadtsanierung.de

M 1 : 15.000 [DIN A3]

N 0 100 200 400 m

Plangrundlage:
Auszug aus der Liegenschaftskarte



Gemeinde Zeuthen | Radverkehrskonzept

06/2022

[6] Zielnetz - Hauptradverkehrsverbindungen

Hauptradverkehrsverbindungen

- Radvorrangroute "Interkommunaler Radweg westlich der Bahn"
- Hauptradverkehrsverbindung
- hauptnetzergänzende Radverkehrsverbindung
- wichtige überörtliche Anbindungen
- touristische Radroute/ Knotenpunktwegweisung (Bestand)

Sonstiges

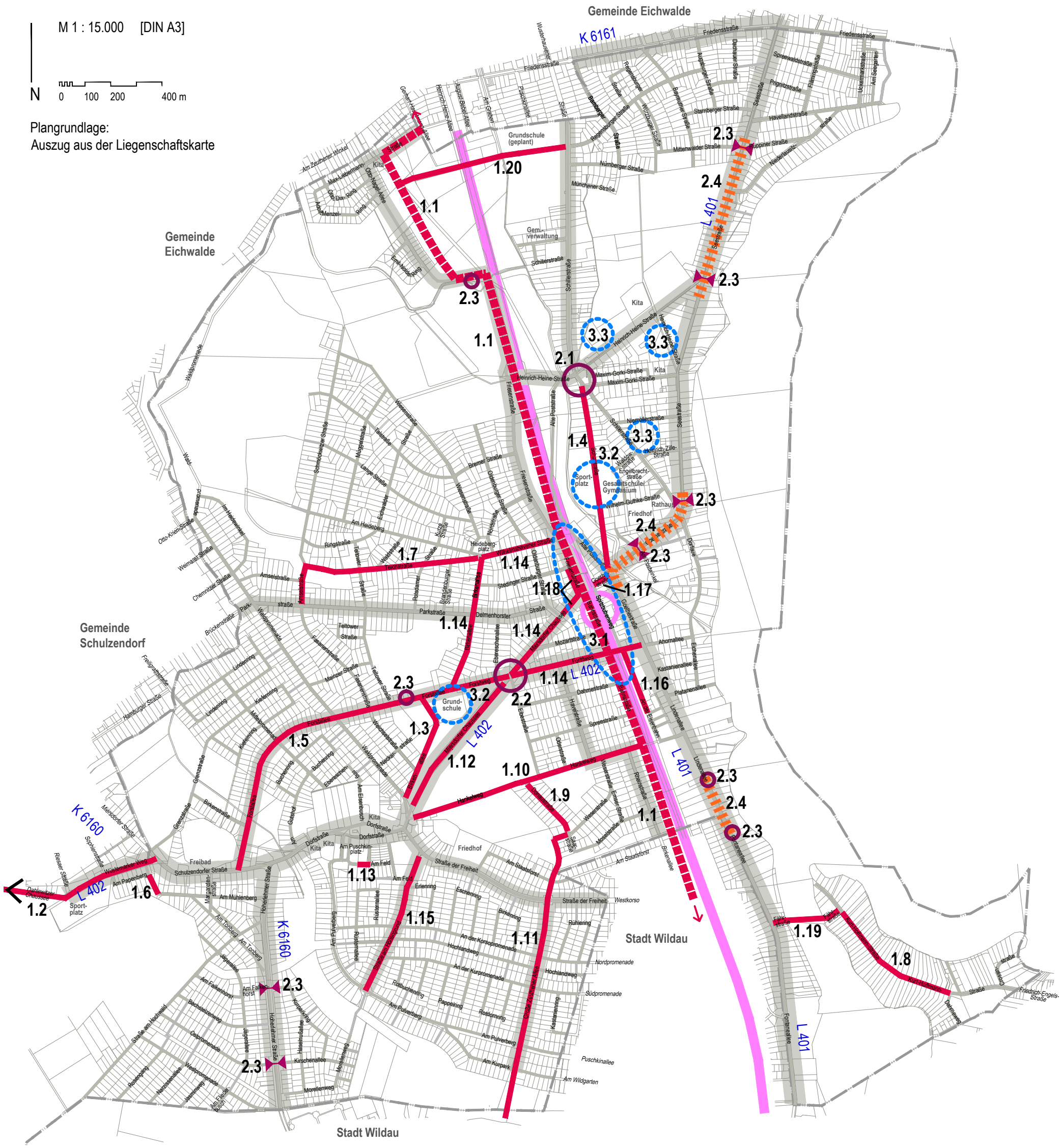
- übergeordnete Straße (Landes-, Kreisstraße)
- kommunale Haupterschließungs-straße
- sonstige kommunale Straße
- gesonderte Fußwege
- Gemeindegrenze
- Gleise / S-Bahnhof

ews Stadtsanierungsgesellschaft mbH
Grünberger Str. 26c, 10245 Berlin
info@ews-stadtsanierung.de

M 1 : 15.000 [DIN A3]

N 0 100 200 400 m

Plangrundlage:
Auszug aus der Liegenschaftskarte



Gemeinde Zeuthen | Radverkehrskonzept

06/2022

[7] Maßnahmen

Maßnahmen

- 1.5 — Nummerierung der Maßnahme (Vgl. Tabelle Maßnahmen)
- Herstellung "Interkommunaler Radweg westlich der Bahn"
- weitere bauliche Maßnahmen
- radverkehrsfreundliche Umgestaltung von Kreuzungen/Einmündungen
- Punktuelle Maßnahmen zur Verbesserung des Radfahrkomforts
- zusätzliche Querungshilfen für Fußgänger und Radfahrer an Hauptverkehrsstraßen
- Begrenzung Höchstgeschwindigkeit an Hauptverkehrsstraßen (30 km/h), auch nach Neugestaltung
- Schwerpunktbereiche zur Schaffung von Radabstellanlagen

Sonstiges

- übergeordnete Straße (Landes-, Kreisstraße)
- kommunale Haupterschließungsstraße
- sonstige kommunale Straße
- gesonderte Fußwege
- Gemeindegrenze
- Gleise / S-Bahnhof

Hinweis:

Inhalt und Beschreibung der Maßnahmen vgl. "[8] Tab.: Maßnahmen"

ews Stadtsanierungsgesellschaft mbH
Grünberger Str. 26c, 10245 Berlin
info@ews-stadtsanierung.de

Nr.	Maßnahme/Lage	Priorität	Umsetzung	Inhalt	Gesamtkosten (Schätzung)	Bemerkungen
1. Radverkehrsflächen						
1.1	**Radvorrangroute Interkommunaler Radweg "Achse westlich der Bahn"**	1	kurz- bis mittelfristig	Interkommunale Radwegeverbindung von Eichwalde über Zeuthen, Wildau bis Königs Wusterhausen möglichst als Radvorrangroute	1.800.000 €	Klärung Trassenführung erforderlich; enge Abstimmung zwischen den Kommunen erforderlich; Planung: Förderung bis LP 3 HOAI über Kreisstrukturfonds LK D-S ab 2022
1.2	**Radweg entlang der Landesstaße L 402** (zw. Wüstemarker Weg und Kreisverkehr L 400)	1	kurz- bis mittelfristig	Lückenschluss überörtl. Hauptradwegeverbindung	1.700.000 €	Betrifft Gemeinden Zeuthen und Schulzendorf; Planung: Förderung bis LP 3 HOAI über Kreisstrukturfonds LK D-S ab 2022; Baulastträger Land; Klärung der Finanzierung der weiteren Umsetzung erforderlich
1.3	**Birkenallee** - Zweirichtungs-Geh- und Radweg (zw. Waldpromenade und Forstallee)	1	kurzfristig	Zweirichtungs-Geh- und Radweg mit Beleuchtung	250.000 €	Schülerverkehr
1.4	**Schulstraße** - Einrichtung Fahrradstraße (zw. Schillerstraße und Alte Poststraße)	1	kurzfristig	Anpassungen Aufpflasterungen, Beschilderung, Markierungen	80.000 €	Schülerverkehr; Abstimmung mit Busunternehmen erforderlich
1.5	**Forstallee** - Sicherung des Radverkehrs bei der geplanten Straßenraumneugestaltung	1	kurzfristig	Sicherung des Radverkehrs (Hauptradverkehrsverbindung inkl. Schülerverkehr)	NN	Planung ist beauftragt; innerhalb des Planverfahrens werden Optionen "Gehweg/Radverkehr frei" und Radverkehr auf Fahrbahn mit Beschränkung auf Tempo 30/Parkbeschränkg. (Prüfung Baumbestand/-entfernung/-neu-pflanzung)
1.6	**Radweg zwischen Am Papenberg und Am Mühlenberg**	1	kurz- bis mittelfristig	gemeinsamer Zweirichtungs-Geh-/Radweg auf kommunalem Grundstück als Lückenschluss im Radwegenetz	80.000 €	Prüfung der Anbindung an die Schulzendorfer Straße
1.7	**Teichstraße/Amselstraße** - Einrichtung Fahrradstraße	2	kurzfristig	Beschilderung, Markierungen für Fahrradstraße mit "Kfz frei"	NN	Straßenzug kürzlich ausgebaut; Abstimmung mit Straßenverkehrsbehörde erforderlich
1.8	**Kurt-Hoffmann-Straße** - Einrichtung "Gehweg/ Radverkehr frei"	2	kurzfristig	Beschilderung "Gehweg/Radverkehr frei" westlich Dahmeweg	NN	Bestandteil hauptnetzergänzende Radverkehrsverbindung mit späterem Anschluss an die geplante Brückenverbindung Fährstraße (vgl. 1.19)
1.9	**Donaustraße** - Einrichtung "Gehweg/ Radverkehr frei"	2	kurzfristig	Beschilderung "Gehweg/Radverkehr frei"	NN	Verlängerung Verbindung Große Zeuthener Allee/Weserstraße nach Norden bis Hankelweg (vgl. 1.11)
1.10	**Hankelweg** - Gemeinsamer Geh- und Radweg (zw. Dorfstraße und Elbestraße)	2	mittelfristig	Gemeinsamer Geh- und Radweg mit Beleuchtung	600.000 €	Ergänzung innerörtliches Hauptradwegenetz; Anbindung an den geplanten interkommunalen Radweg "Achse westl. der Bahn"
1.11	**Große Zeuthener Allee** - Zweirichtungsradweg (zw. Straße d. Freiheit u. Gemeindegrenze Wildau)	2	mittelfristig	Gesonderter Zweirichtungs-Radweg außerhalb der Fahrbahn im Bereich des Grünstreifens mit südlichem Anschluss nach Wildau und nördlichem Anschluss an das Flussviertel (Weserstraße)	450.000 €	innerörtliche Hauptradwegeverbindung
1.12	**Miersdorfer Chaussee** - Schaffung gesonderte Radfahrmöglichkeit an der Landesstraße L402 ab Querungshilfe Höhe Birkenalle im Süden bis Kreuzung Forstweg im Norden	2	mittelfristig	Beseitigung der unzureichenden Situation: Radfahrende Richtung Norden müssen gegenwärtig zwingend die Fahrbahn nutzen, fahren aber mehrheitlich verbotenerweise entgegen der Fahrtrichtung auf dem nordwestlichen Gehweg/Radverkehr frei	NN	Planung erforderlich mit Prüfung möglicher Optionen (z. B. zusätzlicher Radweg auf der südöstlichen Straßenseite); Abstimmung mit LS Bbg. (Straßenbaulastträger) erforderlich
1.13	**Lückenschluss Am Feld - Am Pulverberg**	2	mittelfristig	Lückenschluss (ca. 40 m) mindestens als gemeinsamer Geh-/Radweg	15.000 €	Umsetzung B-Plan Nr. 001
1.14	**Bereich Grundschule - Sicherung Schülerverkehr** (Birkenallee, Wilhelmshavener Straße, Forstweg, Miersdorfer Chaussee)	2	mittelfristig	Prüfung der Option Gehwegverbreiterung in Abgleich zum Baumzustand (ggf. Fällung/Neupflanzung) in der Birkenallee; "Gehweg/Radverkehr frei" Wilhelmshavener Straße; Miersdorfer Chaussee zw. Forstweg und Delmenhorster Straße "Gehweg/Radverkehr frei"; Prüfung alternative Führung Forstweg zu (L 402): Ebbestraße/Dahmestraße/Bahnstraße	NN	Radfahrende Kinder bis 10 Jahre (inkl. Begleitperson) dürfen bereits jetzt die Gehwege benutzen; gesonderte Planungsuntersuchung "Schulwegsicherung Grundschule Am Wald" mit Schwerpunkt Radverkehr wird empfohlen (dabei auch Ermittlung Stellplatzbedarf Schule)
1.15	**Straße am Höllengrund** - Zweirichtungsradweg (zw. Am Pulverberg und Straße d. Freiheit)	3	mittel- bis langfristig	Gesonderter Zweirichtungs-Radweg außerhalb der Fahrbahn im Bereich des Grünstreifens	NN	innerörtliche Hauptradwegeverbindung
1.16	**Südlich Spitzbubenweg** - Zweirichtungsradweg (bis Anbindung An der Eisenbahn)	3	mittel- bis langfristig	Ergänzung des Radwegenetzes im Zentrum Zeuthen	NN	Radfahrerfreundlich Herstellung der (vorhandenen) Wegeverbindung
1.17	**Goethestraße östl. Bahnhof** - Umgestaltung zum verkehrsberuhigten Bereich	3	mittel- bis langfristig	Erhöhung Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger	NN	Prüfung der Erforderlichkeit der zusätzlichen Markierung von Stellplätzen notwendig
1.18	**Miersdorfer Chaussee/Friesenstraße** - Umgestaltung zum verkehrsberuhigten Bereich	3	mittel- bis langfristig	Erhöhung Aufenthaltsqualität im Zentrum Zeuthen (u. a. Markt) und Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger	NN	Gestaltung als Mischverkehrsfläche mit hoher Aufenthaltrsqualität; Friesenstraße: Abgleich mit Planung interkommunaler Radweg "Achse westlich der Bahn" erforderlich; ggf. Prüfung Einbahnstraßenregelung
1.19	**Verbindung Fährstraße zum Miersdorfer Werder**	3	langfristig	Anbindung des Zeuthener Gemeindeteils mit einer Brückenverbindung für Radfahrer/Fußgänger	NN	Klärung der Machbarkeit, der Kosten und der Finanzierung erforderlich
1.20	**Wegeverbindung Regensburger Straße - (Otto-Nagel-Allee/interkommunaler Radweg)** - mit Bahnquerung	3	langfristig	Anbindung des geplanten neuen Grundschulstandortes an den Ortsteil Zeuthener Winkel mit Bahnquerung (vorzugsweise Tunnel)	NN	Klärung der Machbarkeit, der Kosten und der Finanzierung erforderlich
2. Punktuelle Maßnahmen						
2.1	Kreuzung **Heinrich-Heine-Straße/Schillerstraße**	1	kurzfristig	Herstellung einer gesicherten Radverkehrsführung im Kreuzungsbereich	50.000 €	Erhöhung Verkehrssicherheit für Radfahrende und Fußgänger; Verkehrssicherheitsaudit liegt vor; Gesamtbetrachtung inkl. Einmündung Schulstraße/Schillerstraße erforderlich
2.2	Kreuzung **Miersdorfer Chaussee (L 402)/ Forstweg/Ebereschenallee/Elbestraße**	1	mittelfristig	Herstellung einer gesicherten Radverkehrsführung im Kreuzungsbereich	60.000 €	Erhöhung Verkehrssicherheit für Radfahrende und Fußgänger; Verkehrssicherheitsaudit liegt vor; Abstimmung mit LS Bbg. (Straßenbaulastträger) erforderlich
2.3	**Punktuelle Maßnahmen** zur Verbesserung des Radfahrkomforts	1-2	kurz- bis mittelfristig	Radfahrerfurten, Bordabsenkungen, Querungshilfen (Fußgänger/Radfahrer), "Radverkehr frei" an Durchfahrtverbotsschildern und weitere	NN	Schwerpunkte L 401 und K 6160 (Hoherlehmer Straße)
2.4	**Begrenzung Höchstgeschwindigkeit** an Hauptverkehrsstraßen (30 km/h)	2	kurz- bis mittelfristig	Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger	NN	Durchführung in Abhängigkeit von baulicher Umsetzung L 401 (nördl. Teil); Abstimmung mit Straßenverkehrsbehörde erforderlich
3. Ruhender Radverkehr						
3.1	**Fahrradstellplätze Bahnhofsumfeld**	1	kurz- bis mittelfristig	Erhöhung des Stellplatzangebotes im Bahnhofsumfeld, möglichst überdacht, tlw. abschließbar	NN	Planerische Gesamtbetrachtung nach Bauende S-Bhf. erforderlich unter Einbeziehung aller potenzieller Standorte inkl. Erweiterung/ Aufstockung vorhandener Standorte; modellhafte Lösungen anstreben
3.2	**Fahrradstellplätze Schulstandorte**	2	kurz- bis mittelfristig	Erhöhung und Verbesserung des Stellplatzangebotes an den Schulen	NN	Abstimmung auf Bedarf (mit Reserve) erforderlich
3.3	**Fahrradstellplätze am kommunalen Wohnungsbestand**	2	kurz- bis mittelfristig	Sicherung des Stellplatzbedarfes an den Wohnstandorten der Gemeinde	NN	Einheitliche, modulare Lösung ist anzustreben (überdachte und abschließbare Sammelabstellanlagen im Freien)
4. Schaffung Radverkehrsfreundliches Klima						
4.1	**Radverkehrsbeauftragte(r) bzw. Mobilitätsbeauftragte(r)** festlegen	1	kurzfristig	Festlegung eines/r Verantwortlichen für Belange des Radverkehrs in der Gemeinde	NN	entweder Mitarbeiter(in) der Verwaltung oder Ehrenamtliche(r)
4.2	Mitgliedschaft Gemeinde in der **AGFK**	1	kurzfristig	Mitwirkung der Gemeinde in der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Brandenburg (AGFK)	1.000 €/Jahr	Nutzung des erfahrenen Netzwerkes für die gemeindlichen Radverkehrsbelange
4.3	**Aktionen zum Radverkehr**	1	kurz- bis langfristig	Teilnahme an bzw. die Initiierung von Aktionen für den Radverkehr	NN	Nutzung der Angebote von Verbänden und Netzwerken
4.4	**Öffentlichkeitsarbeit und Mobilitätsbildung zu Radverkehrsbelangen**	1	kurz- bis langfristig	passgenaue Informationen und Angebote für verschiendene Nutzergruppen (z. B. Kinder, Jugendliche, Senioren, Familien)	NN	Einbeziehung der Öffentlichkeitsangebote von Verbänden und Netzwerken; Zielstellung: Förderung des Radverkehrs und des Miteinanders aller Verkehrsarten

Erläuterungen:

kurzfristig: Umsetzung innerhalb von 5 Jahren
mittelfristig: Umsetzung in 5 bis 10 Jahren
langfristig: Umsetzung in 10 bis 15 Jahren oder später

Priorität 1: sehr hohe Priorität
Priorität 2: hohe Priorität
Priorität 3: normale Priorität