

# Stadt Frankfurt (Oder)

## Stadtverordnetenversammlung



### Anfrage

Vorlage-Nr:	<b>22/AFR/1098</b>
Status:	öffentlich
Einreicher/-in:	Stefan Kunath, Jan Augustyniak, Fraktion DIE LINKE. / BI
Datum:	Stadtumau 29.04.2022

  

<b>Radverkehr stärken - für den Ausbau sicherer Fahrradwege</b>	
Beratungsfolge:	
Datum	Gremium
03.05.2022	Dezernentenberatung
12.05.2022	Stadtverordnetenversammlung

### Anfrage:

Das Mobilitätsverhalten verändert sich und durch die steigenden Energiepreise gewinnt das Fahrrad weitere Attraktivität als preiswertes Fortbewegungsmittel. Allerdings erhält Frankfurt (Oder) seit Jahren mangelhafte Noten bei der Fahrradfreundlichkeit im Städteranking des ADFC. Eine Weiterqualifizierung des Radwegekonzeptes ist nicht im Vorlagenplan für das Jahr 2022 vorgesehen. Das aktuell gültige Konzept besteht seit 2007. Ein gesonderter Haushaltsposten zur Fahrrad-Infrastruktur existiert nicht. Der Radwegeneubau erfolgt im Rahmen von Gesamtstraßenausbaumaßnahmen (vgl. Antwort zur Kleinen Anfrage 20/KAF/0617 – „Verwendung haushälterischer Mittel für Radwege-Infrastruktur“). Ein Radroutennetz ist zwar vorhanden, allerdings kaum baulich definiert und kommuniziert, wie der Mobilitätsplan Frankfurt (Oder) 2030+ feststellt. Zu den Defiziten gehört, dass der Radverkehr oftmals im Mischverkehr trotz zu hoher Verkehrsstärken teils in Kombination mit Freigabe zu schmaler Gehwege geführt wird. Auch bemängelt der Mobilitätsplan Frankfurt (Oder) 2030+ eine mangelhafte Sichtbarkeit und Wegweisung der Radwege.

Die Stadtverwaltung hat im Ausschuss für Stadtentwicklung in der Sitzung im Januar am Beispiel der Stadtverkehrsgesellschaft SVF weitere Diskussionen über die Gestaltung der Mobilitätswende angeregt, bei der auch das Fahrrad eine wichtige Rolle spielt. Auch das Strategiepapier der Rathauspitze sieht die Stärkung des Fahrrads vor. Zügig umsetzbar seien breitere Radverkehrswege, CityBike-Stationen am Bahnhof, Uni-Campus, an der Oderpromenade und der Magistrale ebenso wie zusätzliche Fahrradabstellanlagen und Ladesäulen für eBikes. „Wir brauchen das Fahrrad als wichtigen Baustein für weniger Emissionen, als gesundes, lärmarmes und platzsparendes Fortbewegungsmittel. Wenn Radwege attraktiv und sicher sind, steigen auch mehr Frankfurter\*innen immer häufiger auf das Rad um“, so das Strategiepapier. Der Ausbau der Radinfrastruktur ist als wichtiges verkehrspolitisches Ziel im Integrierten Stadtentwicklungskonzept (INSEK) verankert. Schon heute sind die Frankfurter Fahrradkeller gut gefüllt. Es gilt, die Fahrräder viel stärker auf neue und sichere Radwege zu bringen. Aus Sicht der Fragestellenden muss die Stadt hierfür systematisch und dauerhaft an der Verbesserung der Radwegeinfrastruktur arbeiten.

Wir fragen die Stadtverwaltung:

1. Wie sieht der Umsetzungsstand der Sofortmaßnahmen aus der Radverkehrskonzeption von 2007 aus (S. 15ff., Umsetzungsstand bitte tabellarisch auflisten) und wie bewertet die Verwaltung den Umsetzungsstand?

2. Welche Maßnahmen zum Ausbau der Fahrrad-Infrastruktur sind im Jahr 2021 in Frankfurt (Oder) umgesetzt worden und was soll in den Jahren 2022-25 voraussichtlich umgesetzt werden in Ergänzung zu den Maßnahmen, die in Vorlage Antwort zur Kleinen Anfrage 20/AFR/0478 „Daten aus Fahrrad-Zählstellen und Ausbau der doppelstädtischen Radwege-Infrastruktur“ enthalten sind?

3. Wie ist die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes seit 2007 im Stellenplan sowie in den kommenden Stellenplänen von 2022 bis 2025 untersetzt?

4. Wie plant die Verwaltung den Ausbau der Fahrrad-Infrastruktur haushälterisch bis 2025 zu untersetzen?

5. Wird es im Zuge der Umsetzung des Mobilitätsplans Frankfurt (Oder) 2030+ eine Neu- bzw. Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes geben und falls ja, wie sieht der Zeitplan zur Neu- bzw. Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus?

Wir bitten um mündliche und schriftliche Beantwortung.

**Anlagen:** keine

**Diese Anfrage wird:**

	direkt beantwortet von	
	schriftlich beantwortet	
	zurückgezogen	

### Beantwortung der Anfrage

Vorlage-Nr.:	22/AFR/1098
Status:	öffentlich
Einreicher:	Stefan Kunath, Jan Augustyniak, Fraktion DIE LINKE. / BI Stadtumau
Datum:	29.04.2022
<b>Radverkehr stärken - für den Ausbau sicherer Fahrradwege</b>	
Beratungsfolge:	
Datum	Gremium
03.05.2022	Dezernentenberatung
12.05.2022	Stadtverordnetenversammlung

### Anfrage:

Das Mobilitätsverhalten verändert sich und durch die steigenden Energiepreise gewinnt das Fahrrad weitere Attraktivität als preiswertes Fortbewegungsmittel. Allerdings erhält Frankfurt (Oder) seit Jahren mangelhafte Noten bei der Fahrradfreundlichkeit im Städteranking des ADFC. Eine Weiterqualifizierung des Radwegekonzeptes ist nicht im Vorlagenplan für das Jahr 2022 vorgesehen. Das aktuell gültige Konzept besteht seit 2007. Ein gesonderter Haushaltsposten zur Fahrrad-Infrastruktur existiert nicht. Der Radwegeneubau erfolgt im Rahmen von Gesamtstraßenausbaumaßnahmen (vgl. Antwort zur Kleinen Anfrage 20/KAF/0617 – „Verwendung haushälterischer Mittel für Radwege-Infrastruktur“). Ein Radroutennetz ist zwar vorhanden, allerdings kaum baulich definiert und kommuniziert, wie der Mobilitätsplan Frankfurt (Oder) 2030+ feststellt. Zu den Defiziten gehört, dass der Radverkehr oftmals im Mischverkehr trotz zu hoher Verkehrsstärken teils in Kombination mit Freigabe zu schmaler Gehwege geführt wird. Auch bemängelt der Mobilitätsplan Frankfurt (Oder) 2030+ eine mangelhafte Sichtbarkeit und Wegweisung der Radwege.

Die Stadtverwaltung hat im Ausschuss für Stadtentwicklung in der Sitzung im Januar am Beispiel der Stadtverkehrsgesellschaft SVF weitere Diskussionen über die Gestaltung der Mobilitätswende angeregt, bei der auch das Fahrrad eine wichtige Rolle spielt. Auch das Strategiepapier der Rathauspitze sieht die Stärkung des Fahrrads vor. Zügig umsetzbar seien breitere Radverkehrswege, CityBike-Stationen

am Bahnhof, Uni-Campus, an der Oderpromenade und der Magistrale ebenso wie zusätzliche Fahrradabstellanlagen und Ladesäulen für eBikes. „Wir brauchen das Fahrrad als wichtigen Baustein für weniger Emissionen, als gesundes, lärmarmes und platzsparendes Fortbewegungsmittel. Wenn Radwege attraktiv und sicher sind, steigen auch mehr Frankfurter\*innen immer häufiger auf das Rad um“, so das Strategiepapier. Der Ausbau der Radinfrastruktur ist als wichtiges verkehrspolitisches Ziel im Integrierten Stadtentwicklungskonzept (INSEK) verankert. Schon heute sind die Frankfurter Fahrradkeller gut gefüllt. Es gilt, die Fahrräder viel stärker auf neue und sichere Radwege zu bringen. Aus Sicht der Fragestellenden muss die Stadt hierfür systematisch und dauerhaft an der Verbesserung der Radwegeinfrastruktur arbeiten.

Wir fragen die Stadtverwaltung:

**Frage 1: Wie sieht der Umsetzungsstand der Sofortmaßnahmen aus der Radverkehrskonzeption von 2007 aus (S. 15ff., Umsetzungsstand bitte tabellarisch auflisten) und wie bewertet die Verwaltung den Umsetzungsstand?**

**Beantwortung:**

Maßnahme	Umsetzungsstand
<p><b>AM GOLTZHORN / B 87 (beidseitig / Nordabschnitt einseitig)</b>  Westseite zwischen R.-Havemann-Straße und Eisenhüttenstädter Chaussee: kombinierter Geh- und Radweg; Beton und Asphalt, Verbundpflaster im Knotenbereich, Ostseite zwischen Eisenhüttenstädter Chaussee und Mühlenweg: kombinierter Geh- und Radweg; Asphalt und Verbundpflaster im Knotenbereich,  <b>Zustand:</b> sehr gut befahrbar, geringes Fußgängeraufkommen, fahrradgerechte LSA-Anlage am Knotenpunkt Mühlenweg,  <b>mit Verbindung in</b> Fortführung nördlich des Mühlenweges als separat geführter Geh- und Radweg in das Wohngebiet Neuberesinchen, Knoten Am Goltzhorn/Eisenhüttenstädter Chaussee: fahrradfreundlich ausgebaut, kurze Radwege (rote Abmarkierungen) auch auf der Südseite von "Am Goltzhorn" und der Ostseite der B112  <b>Maßnahmenvorschlag:</b> Bordsteinabsenkung an der südlichen Mittelinsel, ständige Wartung und Pflege</p>	<p>Maßnahmenvorschlag wurde umgesetzt</p>
<p><b>EISENHÜTTENSTÄDTER CHAUSSEE / B 112 (einseitig)</b>  Abschnitt 1: Knoten Am Goltzhorn bis Abzweig Lossower Förstereiweg /an Westseite der Straße / separater Geh-/Radweg befahrbar in beiden Richtungen,  <b>Zustand / Bewertung:</b> Asphaltabschnitt sehr gut befahrbar, aber bei Betonabschnitt störender Split, Ausbesserung von Schadstellen, aber ansonsten weiteren Ausbau der B 112 (Oder-Lausitz-Straße) abwarten, keine Konflikte mit Fußgängern. Knoten Autobahnauffahrt: fahrradgerechte LSA-Anlage; Knoten Lossower Förstereiweg : fahrradgerechte LSA-Anlage  Abschnitt 2 : ab Lossower Förstereiweg bis Lossow als Kraftfahrstraße mit einseitigem Wirtschaftsweg / an Westseite der Straße / befahrbar in beide Richtungen,  <b>Zustand:</b> Asphalt, sehr gut befahrbar, Breite 3,50 m (mit Ausweichstellen – langsamer Verkehr)  <b>Maßnahmenvorschlag:</b> Wegweisung für Radfahrer Richtung Brieskow-Finkenheerd</p>	<p>Maßnahmenvorschlag wurde mit der Wegweisung auf dem Oder-Neiße-Radweg umgesetzt</p>

<p>Abschnitt 3 : ab Lossow ehem. B 112 und in Richtung Brieskow-Finkenheerd einseitiger Wirtschaftsweg an Ostseite der Krafftstraße / sehr gut befahrbar in beide Richtungen, Zustand entsprechend zuvor. Abschnitt Am Goltzhorn – Kopernikusstraße : Realisierung separater Geh-/Radweg ist noch in 2005 erfolgt mit Ziel einer kurzfristigen Verkehrsübergabe – damit Lückenschluss erreicht.</p>	
<p><b>LOSSOWER FÖRSTEREIWEG (befahrbar in beiden Richtungen, Länge ca. 2,7 km)</b> separater Geh-/ Radweg mit eingeschränktem PKW-Anliegerverkehr in 2 Abschnitten, die als „Fahrradstraße“ ausgeschildert sind, ausreichende Breite bis auf Abschnitte der Fahrradstraße <b>Zustand:</b> zeitweise noch gut befahrbar, aber teilweise ungepflegt und kein Winterdienst, <b>Maßnahmevorschlag:</b> vordringlich ist, Vorhandenes zu pflegen gemäß der Verkehrssicherungspflicht, im Abschnitt zw. Gaststätte „Forsthaus Helenesee“ und Tankenweg Zustandsverbesserung / Ausbau , längerfristig auf Sanierung des Gesamtweges einstellen.</p>	<p>Der Maßnahmen-vorschlag zur Zustandsverbesserung ist derzeit in Prüfung, Verkehrssicherungspflicht wird erfüllt</p>
<p><b>MÜLLROSER CHAUSSEE / B 87 (einseitig)</b> Abschnitt 1: Knoten Am Großen Dreieck bis Stadtgrenze Richtung Müllrose straßenbegleitender Geh-/Radweg / separat im Bereich Technologiepark FFO, an Westseite der Straße bis Ortsausgang Markendorf, dann Wechsel auf Ostseite, befahrbar in beiden Richtungen, <b>Zustand / Bewertung:</b> Asphalt / Verbundpflaster, gut befahrbar - aber Bordabsenkung an Kreuzungen bzw. Zufahrten tlw. unzureichend, <b>Maßnahmevorschlag:</b> Erleichterung bei Umlaufsperrung Querung Straßenbahngleiskörper nahe Autobahn, Prüfung von nachträglichen Bordsenkungen. Abschnitt 2 : zwischen Knoten Am Großen Dreieck und Kopernikusstraße Geh-/Radweg an der Westseite, befahrbar in beide Richtungen, <b>Zustand / Bewertung :</b> Teilabschnitt am Landesbehördenzentrum neu in Verbundpflaster mit Knotenausbau; Rest bis Kopernikusstraße Platten bzw. Asphalt, z. Z. hinreichend befahrbar, keine Konflikte mit Fußgängern <b>Maßnahmevorschlag:</b> bei Zufahrtsstraße zum Landesbehördenzentrum Furtmarkierung für Geh-/Radweg</p>	<p>Maßnahmevorschlag wird in Abstimmung mit der SVF geprüft</p> <p>Maßnahmevorschlag wurde umgesetzt</p>
<p><b>BERLINER CHAUSSEE / B 5 (einseitig)</b> Abschnitt 1: Knoten Einmündung Goepelstraße bis SMC / Perleberger Straße, Geh-/ Radweg an der Nordseite mit fahrradgerechter Einbindung in die LSA-Anlage, in beide Richtungen befahrbar Abschnitt 2 : Perleberger Straße bis Frankfurter Weg, Geh-/Radweg als Lückenschluss im Jahre 2005 realisiert mit Schaffung einer Überquerungshilfe in der B 5 (Verkehrinsel) Abschnitt 3 : Bereich Ortslage Kliestow zwischen Frankfurter Weg und Lebuser Straße, Geh-/Radweg an der Nordseite, in beide Richtungen befahrbar Abschnitt 4: zwischen Kliestow und Booßen, Geh-/Radweg im Jahre 2005 realisiert <b>Zustand / Bewertung:</b> Asphalt, sehr gut befahrbar, geringes Fußgängerunfallrisiko</p>	<p>Kein Maßnahmen-vorschlag</p>
<p><b>BERLINER STRASSE IN BOOSSEN / B 5 (beidseitig)</b> zwischen Eisenbahnbrücke und westlichen Ortsausgang: beidseitig 1 m breiter Schutzstreifen (Angebotsstreifen) neben je 3 m breiten Fahrbahnen, Asphalt <b>Zustand / Bewertung:</b> sehr gut befahrbar, gutes Beispiel für Schutzstreifen</p>	<p>Kein Maßnahmen-vorschlag</p>
<p><b>GOEPELSTRASSE (einseitig)</b> Geh-/Radweg und im östlichen Abschnitt stadteinwärts Schutzstreifen markiert vorm Knoten Berliner / H.-Jensch-Straße / Hafenstraße, mit LSA in Höhe Alte Gasse als Querungshilfe, Realisierung im Jahre 2005/6 <b>Zustand / Bewertung:</b> Asphalt, sehr gut befahrbar, gute Verbindung zu Innenstadt / Oder-Neiße-Radweg, wobei unbefriedigend ist, dass die</p>	<p>Kein Maßnahmen-vorschlag</p>



<p>Induktionsschleifen in den Fahrbahnen vor o. g. Knoten nur auf Kfz-Verkehr reagieren / an der Hafenstr. ermöglicht ein Taster für Radfahrer vor der LSA die Anmeldung einer Grünphase, was aber generell nicht die anzustrebende Lösung sein kann.</p>	
<p><b>ALTE NUHNENSTRASSE von Siedlung Nuhnen in Richtung Lichtenberg mit ABZWEIG zur Amsterdamer Straße (Richtung ETTC Nordost und Rosengarten)</b> als separat geführter Geh-/Radweg ausgebaut mit Beschilderung „Landwirtschaftlicher Verkehr frei“ <b>Zustand / Bewertung:</b> Asphalt, sehr gut in beide Richtungen befahrbar Der bisherige Maßnahmenvorschlag zum dringenden <b>Lückenschluss Geh-/Radwegbau von Siedlung Nuhnen bis zur Kopernikusstraße</b> wurde Ende 2006/Anfang 2007 durch eine sog. Fahrradstraße realisiert.</p>	Kein Maßnahmenvorschlag
<p><b>AM GROSSEN DREIECK (einseitig)</b> kombinierter Geh-/Radweg an Südwestseite der Straße, in beide Richtungen befahrbar <b>Zustand / Bewertung:</b> Verbundpflaster, gut befahrbar in beide Richtungen</p>	Kein Maßnahmenvorschlag
<p><b>NUHNENSTRASSE / L 382 zwischen Westkreuz und Kopernikusstraße (beidseitig)</b> Westseite (befahrbar in einer Richtung): kombinierter Geh-/Radweg bis Einmündung Damaschkeweg neu in Verbundpflaster, restlicher Teil bis Kopernikusstraße alter Bestand Rad- und Gehweg / Beton, im Kreisel Nuhnenstraße Radverkehrsführung im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr, <b>Zustand / Bewertung:</b> gut befahrbar im neuen Abschnitt mit Verbundpflaster aber alter Bestand Radweg relativ schmal (max. 1 m), Radverkehrsführung im Kreisel unproblematisch, kurze steile Radweg-Rampe problematisch in Höhe Polizeipräsidium, Abbiegen in Damaschkeweg ohne Kennzeichnung nur für Eingeweihte erkennbar, Beseitigung der starken Unebenheiten gegenüber der Einmündung Damaschkeweg; <b>Maßnahmenvorschlag:</b> Absenkung des Bordsteins am Radwegende an der Kopernikusstraße und Abmarkierung einer Sperrfläche (VZ 298) auf der Fahrbahn zur Einordnung in den Kfz-Verkehr auf der Kopernikusstraße unter Prüfung der Markierung von Schutzstreifen, Abflachung der Radweg-Rampe Ostseite (befahrbar in einer Richtung): Radweg gemäß o. g. Abschnitten in Verbundpflaster bzw. Beton, im Kreisel Nuhnenstraße Radverkehrsführung auf der Fahrbahn, zwischen Kreisel Nuhnenstraße und Kopernikusstraße kein Gehweg <b>Zustand / Bewertung:</b> gut befahrbar im Abschnitt mit Verbundpflaster, kurze steile Radweg-Rampe im Bereich Einmündung Zufahrtsstraße nahe Westkreuz <b>Maßnahmenvorschlag:</b> Abflachung der Radweg-Rampe, Ausbau alter Abschnitt bis Kopernikusstraße</p>	Maßnahmenvorschlag wurde baulich umgesetzt, Markierung noch offen
<p><b>AM KLINGETAL (beidseitig)</b> neu ausgebaut mit Straße – Nordseite Geh-/Radweg, Südseite Radweg - als Geh-/Radweg ausgeschildert, <b>Zustand:</b> sehr gut befahrbar, bei Zufahrten als Überfahrt mit durchgehendem Geh-/Radweg gestaltet – vom ADFC als gutes Beispiel gewertet. <b>Maßnahmenvorschlag:</b> Überprüfung der Beschilderung auf Südseite</p>	Maßnahmenvorschlag wurde umgesetzt
<p><b>AUGUST - BEBEL - STRASSE (beidseitig)</b> Gehweg „Radfahrer frei“ tlw. rote Pflasterstreifen im Gehwegbereich, Abschnitt 1, Karl-Liebnecht-Straße bis Goethestraße - roter Pflasterstreifen Gehwegbereich <b>Zustand:</b> gut befahrbar, deutlich ausgeschildert, Rest-Gehweg tlw. ausreichend breit (geringeres Fußgängeraufkommen), ungünstig ist eine fehlende Abbiegefurt (Nordseite) zur Lichtenberger Str., die aufgrund der Höhendifferenz nahe der Eisenbahnüberführung nicht machbar ist.</p>	

<p><b>Bewertung:</b> Beschilderung als Gehweg „Radfahrer frei“ hier als Kompromiss gesehen. Abschnitt 2, Goethestraße bis Rathenaustraße - roter Pflasterstreifen im Gehwegbereich, <b>Zustand:</b> gut befahrbar, Rest-Gehweg zu schmal (höheres Fußgängeraufkommen Geschäfte/ Wohnhäuser), <b>Bewertung:</b> parkende Kfz auf dem Radweg, Werbetafeln, Fahrradständer, Wartehäuschen, Lichtmaste, Mülltonnen und Verkehrszeichen engen den Gehweg zusätzlich ein - Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern; unübersichtliche Einmündungen von Nebenstraßen, Gefahr durch abbiegende Kfz -- Beschilderung Gehweg „Radfahrer frei“ hier als Kompromiss. <b>Maßnahmenvorschlag:</b> Überprüfung nach „Gewöhnungszeit“, ob hier nicht sog. "andere Radwege" zutrifft und die o.g. Beschilderung entbehrlich sein könnte (kein Schilderwald – Fläche erkennbar für Benutzung durch Radverkehr), Überwachung der Sichtfreihaltebereiche an den Einmündungen Abschnitt 3, Rathenaustr. bis Westkreuz: Radweg zwischen Fahrbahn und Gehweg mit Baumscheiben, Beton im Wechsel mit Verbundpflaster, <b>Zustand:</b> schlecht befahrbar, Pflaster desolat, zw. Hellweg - Immenweg parken Autos auf Radwegstreifen <b>Bewertung:</b> Beschilderung als Gehweg „Radfahrer frei“ hier als Kompromiss erfolgt, Überwachung der Sichtfreihaltebereiche an den Einmündungen und der Parkordnung. Knotenpunkte Karl-Liebknecht-Straße und Westkreuz <b>Bewertung:</b> gut ausgebaut, umständliches und zeitaufwendiges aber sicheres Linksabbiegen, das Einfädeln in der Karl-Liebknecht-Str. in den fließenden Verkehr bzw. das Abbiegen in die F.-Hegel-Str. ist in Spitzenstunden bei hoher Kfz-dichte oft schwierig, aber hilfreich ist dann der vorhandene Fußgängerüberweg.</p>	<p>Maßnahmen- vorschlag wurde umgesetzt, durchgehend Gehweg/ Radfahrer frei Freihaltebereiche werden kontinuierlich bewertet</p>
<p><b>KLINGETAL / Bergstraße</b> Abschnitt 1 / Poetensteig zwischen Berliner Straße und Beckmannstraße: separat geführter Rad- und Gehweg; Asphalt, in beiden Richtungen benutzbar, Verbindung über Magistratssteig zur Bergstraße gegeben. <b>Zustand:</b> gut befahrbar, ausreichende Breite, keine Konflikte mit Fußgängern, Schild befindet sich nicht am Beginn des Radweges Berliner Straße – im östlichen Abschnitt behindernd durch Zufahrt zum Fliesenmarkt <b>Maßnahmenvorschlag:</b> Verlagerung des Schildes mit Bau ergänzender Abschnitt Geh-Radweg im Zusammenhang mit Klingesanierung Bereich Poetensteig zw. Fliesenmarkt und Berliner Straße zur Verbesserung der Querungsmöglichkeit der Berliner Straße in/aus Richtung Klingestraße. <b>Lösung Zufahrt Fliesenmarkt</b> Abschnitt 2 / Bergstraße zw. Beckmannstraße und Grünem Weg: Nutzung Fahrbahn / Asphalt <b>Zustand:</b> gut befahrbar <b>Bewertung:</b> prinzipiell gute Lösung in wenig vom Verkehr belasteter Nebennetzstraße Abschnitt 3 / Klingetalweg zwischen Bergstraße und Kieler Straße: separat geführter Rad- und Gehweg; Beton, in beiden Richtungen benutzbar <b>Zustand:</b> relativ gut befahrbar, ausreichende Breite, geringe Konflikte mit Fußgängern; gepflasterter Verbindungsweg zur Bergstraße (an Kießlingbauten) jedoch in schlecht befahrbarem Zustand <b>Maßnahmenvorschlag:</b> Ausbau des Verbindungsstückes, Beleuchtung, mittelfristig Belagsverbesserung in Asphalt zur Aufwertung des Klingeweges Knoten Klingetal / Kieler Straße / <b>Zustand:</b> für Radverkehr gut ausgebaut, Fußgängerunterführung ist von westlicher Rampe nicht einsehbar / unfallträchtig, fehlende Beleuchtung, <b>Maßnahmenvorschlag:</b> Beleuchtung in Unterführung Kieler Straße,</p>	<p>Maßnahmenvorschlag wurde umgesetzt</p> <p>Maßnahmenvorschlag wurde teilweise umgesetzt</p> <p>Wird durch den LS als</p>

Prüfung Verkehrsspiegel/Einsehbarkeit	Baulastträger geprüft
<p><b>BIRKENALLEE (einseitig, tlw. beidseitig)</b> Südseite zwischen Am Goltzhorn und Mühlenweg: Radweg zwischen Fahrbahn und Gehweg, Beton, befahrbar in einer Richtung. <b>Zustand:</b> befahrbar mit Einschränkungen, tlw. schadhafter Beton <b>Maßnahmenvorschlag:</b> Beschilderung Gehweg „Radfahrer frei“, Radfahrer im Mischverkehr auf Fahrbahn aufgrund abnehmender Kfz-Belegung durch Stadtumbau, längerfristig Lösung mit Straßenraumgestaltung unter den Maßgaben des Stadtumbaus. Nordseite zwischen Johann-Eichorn-Straße und Am Hedwigsberg bzw. Konrad-Wachsmann-Str. : separater kombinierter Geh-/Radweg, mit rotem Plasterstreifen bzw. graues Pflaster bis K.-Wachsmann-Str. <b>Zustand / Bewertung:</b> sehr gut befahrbar, ausreichende Breite <b>Maßnahmenvorschlag:</b> Nordseite zw. J.-Eichorn-Str. und H.-Hildebrand-Str. Beschilderung Gehweg mit „Radfahrer frei“</p>	<p>Maßnahmenvorschlag wurde umgesetzt</p>
<p><b>BIRNBAUMSMÜHLE / L 382 (beidseitig Abschnitte vor dem Knoten Westkreuz)</b> Ostseite zwischen Westkreuz bis Schubertstraße: kombinierter Geh- und Radweg, Verbundpflaster, befahrbar in einer Richtung <b>Zustand:</b> gut befahrbar, deutlich ausgeschildert, ausreichend breit <b>Bewertung:</b> Abbiegefurt zur Schubertstraße vorbildlich. <b>Maßnahmenvorschlag:</b> Vorrangig Prüfung einer Markierung von Schutzstreifen beidseitig auf der Fahrbahn. Im Falle eines Geh-Radweges auf der Ostseite bis Klingetal / Gronenfelder Weg ist eine Detailuntersuchung unter der Maßgabe Schutz der Allee gemäß § 31 BbgNatSchG erforderlich. Westseite zwischen Grundstückszufahrt südlich Einmündung Amselweg bis Westkreuz: kombinierter Geh- und Radweg, rotes Verbundpflaster, befahrbar in einer Richtung <b>Zustand:</b> gut befahrbar, deutlich ausgeschildert, ausreichend breit <b>Maßnahmevorschlag:</b> Bordabsenkung am Beginn des Radweges verbessern.</p>	<p>Maßnahmenvorschlag wurde umgesetzt</p>
<p><b>BUSCHMÜHLENWEG / L 381 (einseitig)</b> Ostseite zwischen Tzschetzschower Schweiz / Weinberge und Tunnel Eisenbahnüberführung: kombinierter Geh- und Radweg; Verbundpflaster, befahrbar in beiden Richtungen <b>Zustand:</b> relativ gut befahrbar, aber Stellen mit Pflastersenkung, sehr schmaler Gehweg <b>Bewertung:</b> Begegnungsfall Fußgänger/Radfahrer zwingt Fußgänger zum Ausweichen, deutliche Beschilderung an Fahrbahn (Vorsicht Radfahrer!) und Linksabbiegefurten vor Kreuzungen (Seestraße) als gutes Ausbaubeispiel, geringes Fußgängeraufkommen rechtfertigt die geringe Breite <b>Maßnahmenvorschlag:</b> ggf. Ausbesserung / Sanierung, südliches Radwegende (Höhe Weinberge) bis an Straße befestigen mit Beseitigung der hohen Schwelle. Hinweis zur schlechten Einsehbarkeit der Straße. Ostseite vom Carthusplatz bis zum Tunnel Eisenbahnüberführung (ehem. Grenzbahnhof) : Lückenschluss durch Geh-/Radwegeausbau zwischen Grenzbahnhof und Carthusplatz Ende 2006/Anfang 2007 realisiert.</p>	<p>Maßnahmenvorschlag wurde umgesetzt</p>
<p><b>FÜRSTENWALDER POSTSTRASSE (einseitig)</b> Abschnitt Westkreuz bis Heinrich-Heine-Straße: Gehweg befahrbar in einer Richtung mit „Radfahrer frei“, <b>Zustand:</b> kürzer Abschnitt rotes Verbundpflaster mit dem Ausbau des Knotens Westkreuz hergestellt worden, Rest alter Plattenbelag <b>Bewertung:</b> Pflasterabschnitt gut aber ansonsten schlecht befahrbar, vorerst Kompromiss Beschilderung „Radfahrer frei“ vertretbar, Abschnitt im Knotenbereich Ortsumgehung B 112n Frankfurt (Oder) / Booßener Straße : Geh-/Radweg</p>	



<p><b>Zustand:</b> Asphalt, gut befahrbar in beide Richtungen, ausreichende Breite, fahrradgerechte LSA-Anlage  <b>Maßnahmenvorschlag:</b> kurzfristig Prüfung Markierung Schutzstreife / Angebotsstreifen zwischen Westkreuz und Meurerstraße, Weiterbau Geh-/Radweg / Lückenschluss bis Stadtwald unter der Maßgabe Schutz der Allee gemäß § 31 BbgNatSchG, als Entscheidungsgrundlage ökologische Detail-/ Verträglichkeitsuntersuchung, Lösung im Abschnitt alte Eisenbahnbrücke mit vorgesehener Straßenanbindung für KV-Terminal über Gewerbegebiet Seefichten.</p>	<p>Maßnahmenvorschlag wurde umgesetzt</p>
<p><b>GRONENFELDER WEG / L 382 (einseitig)</b>  Abschnitt zwischen Ulmenweg und Gronenfelde: kombinierter Rad- und Gehweg nördlich der Straße; Verbundpflaster, in beiden Richtungen benutzbar  <b>Zustand:</b> bedingt gut befahrbar durch tlw. Bewuchs des Pflasters - keine Pflege, ausreichende Breite, keine Konflikte mit Fußgängern wegen des geringen Fußgängeraufkommens  <b>Maßnahmenvorschlag:</b> ständige Wartung / Pflege, schadhafte Stellen beseitigen bzw. Sanierung / Asphalt</p>	<p>Radverkehr nutzt Fahrbahn</p>
<p><b>KIELER STRASSE / B 5</b>  Abschnitt Goepelstraße bis Am Klingetal: beids. Gehweg „Radfahrer frei“, befahrbar in jeweils einer Richtung,  <b>Zustand:</b> Beton bzw. Verbundpflaster, gut befahrbar, ausreichende Breite, keine Konflikte mit Fußgängern wegen des geringen Fußgängeraufkommens  <b>Bewertung:</b> Alternative für Radfahrer zur stark befahrenen Straße  Abschnitt Am Klingetal bis Rosa-Luxemburg-Straße: separat geführter Rad-/Gehweg östlich der Straße, befahrbar in beiden Richtungen, von Westseite durch Unterführung Kieler Straße erreichbar  <b>Zustand:</b> Asphalt, tlw. gut befahrbar aber mit schadhafte Stellen, ausreichende Breite, keine Konflikte mit Fußgängern,  <b>Maßnahmenvorschlag:</b> Erneuerung der Befestigung; an Ostseite /in Höhe Turnhalle Beschilderung als Gehweg „Radfahrer frei“,</p>	<p>Maßnahmenvorschlag wurde umgesetzt</p>
<p><b>KLEISTPARK/ THIELESTRASSE (befahrbar in beiden Richtungen)</b>  Abschnitt 1 Kleistpark zwischen Rosa-Luxemburg-Straße und Ernst-Thälmann-Straße: separat geführter Rad- und Gehweg durch den Park, in beiden Richtungen benutzbar  <b>Zustand:</b> Asphalt, gut befahrbar, ausreichende Breite, keine Konflikte mit Fußgängern  <b>Maßnahmevorschlag:</b> Einbindung Fußgängerbrücke zum Thomas-Müntzer-Hof, Schild „Radfahrer frei“  Abschnitt 2 Thielestr. zwischen Ernst-Thälmann-Str. und Winsestraße bzw. Leipziger Str.: Mischverkehrsfläche Rad/Kfz/Fußgänger, unechte Einbahnstraße für Radverkehr geöffnet, in beiden Richtungen benutzbar, mit dem im Jahre 2006 realisierten Knotenausbau Leipziger Straße / Heilbronner Straße wurde durch die zusätzliche LSA-Fußgängerfurt westlich des Knotens die Überquerung der Straße ermöglicht. f Grund der Kostenichende Breite, keine Konflikte mit Fußgängern und Kfz  <b>Maßnahmevorschlag:</b> im Bedarfsfalle Bau einer Bedarfs-LSA an der Fürstenwalder Straße (bei kurzer Reaktionszeit hilfreich).</p>	<p>Im Umsetzung durch LS  Auf Grund hoher Kosten keine Umsetzung</p>
<p><b>LEIPZIGER STRASSE / B 87 (Abschnitt einseitig)</b>  Abschnitt Winsestraße bis Heinrich-Hildebrand-Straße: an Westseite Gehweg mit „Radfahrer frei“, befahrbar in einer Richtung und mit Schiebestrecke im Bereich Eisenbahnüberführung  <b>Zustand / Bewertung:</b> Platten, als Kompromiss und Alternative für Radfahrer zur Nutzung der stark belegten Straße, Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern nicht ganz auszuschließen,</p>	<p>Derzeit noch offen,</p>

<p><b>Maßnahmenvorschlag:</b> bei schrittweiser Teilerneuerung der Eisenbahnüberführung durch die DB AG Verbreiterung der Lichten Breite zugunsten eines breiteren Gehweges mit „Radfahrer frei“</p>	<p>Abstimmung mit LS und DB notwendig</p>
<p><b>KARL-MARX-STRASSE</b> -- Nordabschnitt (beidseitig Gehweg „Radfahrer frei“</p>	<p>Umsetzung östlich erfolgt, westlich Radschutzstreifen</p>
<p><b>ROSA-LUXEMBURG-STRASSE</b> -- Nordseite Gehweg „Radfahrer frei“</p>	<p>Umsetzung Radschutzstreifen erfolgt</p>
<p><b>HEILBRONNER STRASSE / FÜRSTENWALDER STRASSE</b> – Teil der sog. „Studentenroute“ Nordseite mit Gehweg „Radfahrer frei“, in Fürstenwalder Straße auch auf der Südseite <b>Bewertung:</b> Angebot für Radfahrer als Alternative zur Nutzung der Straße / Kompromiss <b>Maßnahmenvorschlag:</b> Bordabsenkung Fürstenwalder Straße / Ostseite hinter Straßenbahn-Haltestelle „Kantstraße“, damit Radfahrer vor Knoten A.-Bebel-Str./ K.-Liebknecht-Str. auf Gehweg auffahren können.</p>	<p>Maßnahmenvorschlag wurde umgesetzt</p>
<p><b>LINDENPROMENADE / ANGERBEREICH</b> separat geführter kombinierter Rad- und Gehweg befahrbar in beide Richtungen <b>Zustand:</b> mit wassergebundener Decke, gut befahrbar, mit Querungshilfe über die Straße Am Park, Wegeverbindung durch den Park zur Großen Scharrnstraße vorhanden <b>Maßnahmenvorschlag:</b> Beschilderung der o. g. Wegeverbindung mit „Gehweg – Radfahrer Frei“ und Verbesserung der Bordabsenkung</p>	<p>Maßnahmenvorschlag wurde umgesetzt</p>
<p><b>MÜHLENWEG (beidseitig)</b> Nord/Westseite : Radweg zwischen Fahrbahn und Gehweg, höhenmäßig abgesetzt voneinander, in einer Richtung befahrbar <b>Zustand:</b> desolater Beton mit Einschränkungen befahrbar, Bordabsenkungen bei Einmündungen unzureichend, Straße in Asphalt mit besserer Qualität <b>Maßnahmenvorschlag:</b> Benutzungspflicht aufgeben, Beschilderung als Gehweg „Radfahrer frei“, geringer Fußgängerverkehr, ansonsten Zustandsverbesserung unter Beachtung Stadtumbau in Neubesesinchen Süd/Ostseite zwischen Am Goltzhorn und Anliegerstraße "kleiner" Mühlenweg : gemeinsamer Geh-/Radweg, in einer Richtung befahrbar, ausreichende Breite, geringes Fußgängeraufkommen <b>Zustand:</b> mit farblich abgesetztem Verbundpflasterstreifen, gut befahrbar, tlw. unzureichende Bordabsenkung bspw. an Ausfahrt Tankstelle</p>	<p>Maßnahmenvorschlag wurde umgesetzt</p>
<p><b>GÜLDENDORFER STRASSE / Abschnitt Mühlenweg bis Seestraße in Güldendorf</b> Ostseite Geh-/Radweg, Bestand im Abschnitt Bahnübergang – Autobahnbrücke; Realisierung bis zur Seestraße erfolgt abschnittsweise einschließlich einer Lösung am Bahnübergang mit einer neuen Schrankenanlage. <b>Der Lückenschluss vom Bahnübergang zum Mühlenweg soll in 2007 erfolgen.</b> <b>Zustand:</b> Abschnitte mit Betonpflaster bzw. Asphalt, sehr gut befahrbar</p>	<p>Radverkehr nutzt Fahrbahn</p>
<p><b>FÜR DEN RADVERKEHR IN GEGENRICHTUNG GEÖFFNETE EINBAHNSTRASSEN (bzw. UNECHTE EINBAHNSTRASSEN)</b> Folgende Einbahnstraßen bzw. unechte Einbahnstraßen wurden für den Radverkehr bisher geöffnet nach vorheriger Einzelfallprüfung durch die Untere Straßenverkehrsbehörde (Stand Dezember 2006): - C.-Phillipp-Emanuel-Bach-Straße (Westabschnitt / Rathausbereich) - Große Scharrnstraße (Abschnitt Marktplatzbereich bis Regierungsstraße und Bachgasse bis Logenstraße) - Gubener Straße - Witzlebenstraße - Güldendorfer Straße (zwischen Carthausplatz – Birkenallee)</p>	<p>Weiterführend wurden in der Vergangenheit weitere Öffnungen von Einbahnstraßen in der AG Radverkehr abgestimmt und umgesetzt (z.B. Faberstraße)</p>

- |   |  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Friedrich-Hegel-Straße</li> <li>- Pillgramer Straße</li> <li>- Langer Grund (zwischen Siedlerweg – Damaschkeweg)</li> <li>- Saarower Straße</li> <li>- Heimchengrund und Schalmeienweg</li> <li>- Schulstraße (Südabschnitt nahe der Slubicer Straße)</li> <li>- Collegienstraße sowie - östlicher Abschnitt Finkensteig.</li> </ul> |  |
|---|--|

Die Sofortmaßnahmen wurden größtenteils umgesetzt bzw. an die in der Zwischenzeit aktualisierten Vorgaben der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) angepasst. Die Stadt wird sich weiterhin bei Maßnahmen außerhalb ihrer Baulast mit dem Baulasträger abstimmen.

**Frage 2: Welche Maßnahmen zum Ausbau der Fahrrad-Infrastruktur sind im Jahr 2021 in Frankfurt (Oder) umgesetzt worden und was soll in den Jahren 2022-25 voraussichtlich umgesetzt werden in Ergänzung zu den Maßnahmen, die in Vorlage Antwort zur Kleinen Anfrage 20/AFR/0478 „Daten aus Fahrrad-Zählstellen und Ausbau der doppelstädtischen Radwege-Infrastruktur“ enthalten sind?**

**Beantwortung:**

Im Jahr 2021 wurde der westliche Seitenraum der Nuhnenstraße im Bereich des Knotenpunktes Damaschkeweg saniert.

Die Auflistung der Vorhaben aus der Anfrage 20/AFR/0478 „Daten aus Fahrrad-Zählstellen und Ausbau der doppelstädtischen Radwege-Infrastruktur“ hat weiterhin Bestand.

Zusätzlich wird im Jahr 2022 eine Oberflächensanierung der Bahnhofstraße vorgenommen. Damit wird die Befahrbarkeit der Fahrbahn auch für den Radverkehr entscheidend verbessert.

Weiterhin ist der Austausch der derzeit am Bahnhofplatz vorhandenen Vorderradhalter mit Reihenbügelparkern vorgesehen. Der Förderantrag wird zeitnah gestellt. Eine Umsetzung ist damit, abhängig von der Entscheidung des Fördermittelgebers, bis spätestens im 1. Halbjahr 2023 geplant.

**Frage 3: Wie ist die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes seit 2007 im Stellenplan sowie in den kommenden Stellenplänen von 2022 bis 2025 untersetzt?**

**Beantwortung:**

Die Umsetzung der Maßnahmen geschieht aus dem laufenden Geschäft verschiedener Fachbereiche heraus. Sie unterliegt damit ämterübergreifend begrenzten personellen und finanziellen Ressourcen. Insbesondere ist hier die Stelle „SB Strategische Verkehrsplanung“ im Dezernat II, Bauamt (Stellennr. 0601, Stellenplan 2022) zu nennen.

**Frage 4: Wie plant die Verwaltung den Ausbau der Fahrrad-Infrastruktur haushälterisch bis 2025 zu untersetzen?**

**Beantwortung:**

Die Umsetzung von Instandhaltungsmaßnahmen wird finanziell aus dem Aufwandshaushalt beglichen. Zugleich werden entsprechende Maßnahmen im Zuge von Planungen für die Instandsetzung oder den Umbau / Ausbau von Straßen und Gehwegen berücksichtigt. Bei den investiven Neubaumaßnahmen ist im Jahr 2025 der Neubau des Radweges Birnbaumsmühle geplant und soll in den Haushalt eingestellt werden.

**Frage 5: Wird es im Zuge der Umsetzung des Mobilitätsplans Frankfurt (Oder) 2030+ eine Neu- bzw. Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes geben und falls ja, wie sieht der Zeitplan zur Neu- bzw. Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus?**

**Beantwortung:**

Noch in diesem Jahr plant die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) die Veröffentlichung der Fortschreibung der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Dieses Standardwerk spiegelt den aktuellen Stand der Technik wider. Es werden weitreichende Änderungen und Ergänzungen der Vorgaben für die Radverkehrsplanung erwartet. Eine Fortschreibung der Radverkehrskonzeption muss auf diesen neuen Vorgaben beruhen. Die Erstellung ist somit im Zeitraum 2023/2024 geplant. Auch fließen die Ergebnisse der städtischen Verkehrsmodellierung, welche derzeit erarbeitet wird, in die Erstellung des Radverkehrskonzeptes ein. Diese Ergebnisse werden bis Ende 2022 vorliegen.

**Wir bitten um mündliche und schriftliche Beantwortung.**



René Wilke  
Oberbürgermeister