

NEUBRANDENBURG



Radverkehrskonzept

Entwurfsstand April 2021

1. Einleitung, Planungsgrundlagen und Randbedingungen



2. Ziele, Handlungsfelder und Ausblick

abgeleitet aus den Diskussionsrunden am 16.10.2019 und 22.01.2020

- Anteil der Wege erhöhen, die per Fahrrad zurückgelegt werden
- Klimaziel: CO₂-Ausstoß verringern
- Sicherheit erhöhen
- Infrastruktur erhalten und verbessern
- persönlich: schnell auf kurzen Wegen, gesünder leben, Autokosten sparen



3. Analyse

3.1 Netz Alltagsverkehr

- gutes Hauptnetz, stark auf Innenstadt konzentriert
- Zustand: 20 % schlecht/ausreichend = 15 km
- Anzahl der Radfahrenden (Zählung September 2019):
Mittelfeld



3.2 Netz Freizeitverkehr

- gutes Hauptnetz
- Angebote an Querverbindungen fehlen z.T.
- Zustand: ca. 16 % gut, 84 % ausreichend/schlecht



3.3 Fahrradparken

- Besonderheit: Innenstadt – Bedarf je nach konkretem Mikrostandort, Nachkontrollen im Sommer 2021
- Problem Bahnhofsumfeld
- Qualität und Quantität unterschiedlich
- kaum sichere Möglichkeiten



3.4 Sicherheit

- objektiv: Unfallgeschehen

Infrastruktur

- subjektiv: Rücksichtnahme

Infrastruktur



3.5 Verknüpfung ÖPNV/Auto

- mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht oder unzureichend machbar – verbessern
- mit dem PKW – hinterfragen – geringe Stadtgröße



3.6 Wegweisung

- in die Jahre gekommen, keine regelmäßige Kontrolle

3.7 Service

- dringend verbessern – kein durchgängig zugänglicher Verleih und Reparaturservice, keine Gepäckstationen



3.8 Öffentlichkeitsarbeit

- aktuell gut – sowohl kleine Runde (FahrRat) als auch Bürgerbeteiligung
- Teilnahme am STADTRADELN
- Mitgliedschaft in der AGFK M-V



3.9 Fazit

- subjektive Wahrnehmung schlechter als objektive Situation
- Maßnahmen ableiten



4. Maßnahmen

- Netz Alltagsverkehr
- Netz Freizeitverkehr
- Radschnellverbindungen
- Fahrradparken
- Elektrofahrräder und Elektroroller
- Sicherheit
- Service
- Verknüpfung Rad-ÖPNV und Rad-Auto
- Wegweisung
- Öffentlichkeitsarbeit
- Umsetzung/finanzielle Bewertung



4.1 Netz Alltagsverkehr

Grundlage: „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
2010 (ERA)“

M 4.1.1 Planungsüberprüfung zu Bedingungen für Radverkehr
und Dokumentation in Planunterlage

M 4.1.2 Zielgrößen der Netzqualität entsprechend ERA 2010

M 4.1.3 zügiges Beheben kleinerer Mängel



Netzbildung Alltagsnetz

Hauptnetz (IR III) und Ergänzungsnetz (IR IV) nach ERA 2010

(siehe Darstellung im Plan Nr.3)

Erläuterung der Netzlücken

(an Tempo-50-Straßen und ohne Radverkehrsanlagen)

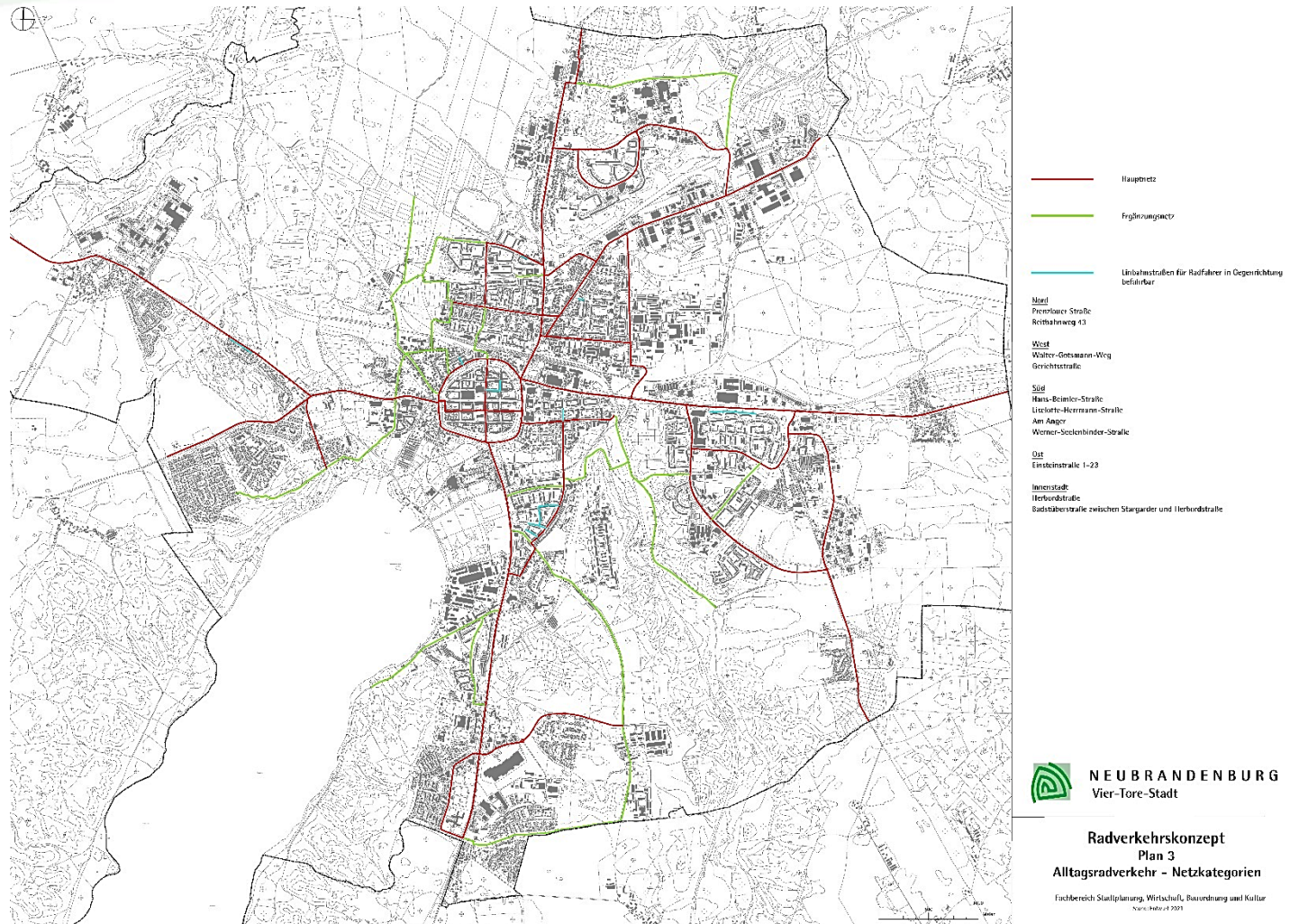
Maßnahmen abgeleitet zum Schließen der Netzlücken

M 4.1.4 bis 4.1.22

und zur Verbesserung der Netzqualität M 4.1.23 bis M 4.1.41



NEUBRANDENBURG



Netzbildung Alltagsnetz

Sonderfall Innenstadt – starke Ausrichtung der Netzstruktur auf den Stadtkern

Vorschlag:

Nord-Süd-Durchquerung (Stargarder Straße) und West-Ost-Durchquerung (Kleine Wollweberstraße und Neutorstraße) sollen in das Radhauptnetz aufgenommen werden



4.2 Netz Freizeitverkehr

überregionaler und regionale Radwege als bedeutsamstes Angebot – in Zusammenarbeit mit dem Landkreis MSE

städtische Freizeitwege unterschiedlicher Bedeutung –
Bewertung erforderlich - M 4.2.2



4.3 Radschnellverbindungen

- besonders für urbane Räume und in Metropolregionen
- besonders für Pendlerverkehre – Berufspendler über größere Fahrstrecken
- in der Regel über 10 km lang
- Prognosewert: mindestens 2000 Fahrten pro Tag



4.4 Fahrradparken

- moderne und größere Anlagen im Bahnhofsbereich sowohl südlich und nördlich geplant - M 4.4.1 und M 4.4.2
- sichere und ausreichende Anlagen in der Innenstadt - M 4.4.3 und M 4.4.6
- Fahrradabstellanlagensatzung für die Gesamtstadt – 4.4.4
- Informationsblatt zu Anlagenstandards – M 4.4.5



4.5 Elektrofahrräder, Elektroroller und Lastenräder

- hohe Eigenverantwortung für korrekte und sichere Nutzung
- gesonderte Anforderungen an Infrastruktur bei Lastenrädern



4.6 Sicherheit

- Einhalten der Regeln als wichtigste persönliche Aufgabe eines jeden Radfahrenden
- gute Infrastruktur als Voraussetzung
- zeitgemäße Knotenpunktgestaltung als Modellprojekt – M 4.6.1
- Markierung der Furten fortsetzen – M 4.6.2



4.7 Service

- Modellvorhaben Ausleihsystem schaffen – befristeter finanzieller Anschub durch die Stadt – M 4.7.1
- Ladestationsstandorte für Elektroräder in der Innenstadt verorten – M 4.7.2
- Serviceanlage im Bahnhofsbereich verorten – M 4.7.3
- Bedingungen an den Lichtzeichenanlagen prüfen – M 4.7.4



4.8 Verknüpfung Rad – ÖPNV und Rad - Auto

- Schaffen großer Abstellanlagen für Umsteigende auf Bahn und Regionalbusse – M 4.4.1 und M 4.4.2
- Prüfung einer Mitnahmemöglichkeit in den Stadtbussen – M 4.8.1
- Standortsuche für Abstellanlagen an äußeren Hauptstraßeneinfahrten – M 4.8.2
- vorerst keine Planung von Abstellanlagen an Stadtbushaltestellen



4.10 Öffentlichkeitsarbeit

- dauerhafte Zusammenarbeit im FahrRat
- städtische Mitarbeit in der AGFK M-V
- Faltblatt und Veröffentlichung im Stadtanzeiger zu Verkehrsregeln für Radfahrende erarbeiten – M 4.10.1
- Teilnahme der Vier-Tore-Stadt Neubrandenburg am Stadtradeln absichern – M 4.10.2



4.11 Umsetzung und Bewertung

- ausreichende Finanzausstattung im Investitionshaushalt des EBIM zur Umsetzung der Maßnahmen erforderlich
- Beantragung von Fördermitteln entsprechend der bestehenden Programme, dabei unterschiedliche Fördersätze



4.11 Umsetzung und Bewertung

Bewertung der Maßnahmen nach:

Wirkungsgrad –	1=wenig Betroffene	5=viele Betroffene
Umsetzbarkeit –	1=nicht schnell machbar	5=schnell machbar
Finanzierbarkeit –	1=superteuer	5=sehr günstig



Umsetzung und Bewertung

beste Bewertungen (11-15 Punkte):

- Maßnahmen in der Innenstadt
- Maßnahmen zum Fahrradparken
- Maßnahmen, die in der Verwaltung oder durch EBIM bearbeitet werden können
- besondere Bedeutung für M 4.1.6 John-Schehr-Straße und Freizeitradweg Tollenseseeerundweg innerhalb von M 4.2.3



Fazit der Bewertung

an der Umsetzung der Maßnahmen

- 4.1.6 John-Schehr-Straße zwischen Bergstraße und Horst-Jonas-Straße
- 4.1.2.1 Stargarder Straße Südabschnitt
- 4.1.2.2 Kleine Wollweberstraße
- 4.1.2.4 Neutorstraße
- 4.2.3 Tollenseseerundweg
- 4.4.1 Abstellanlage südlicher Bahnhofsbereich
- 4.4.2 Abstellanlage nördlicher Bahnhofsbereich
- 4.4.3 Abstellanlage Innenstadt

soll weitergearbeitet werden incl. Fördermittelbeschaffung

