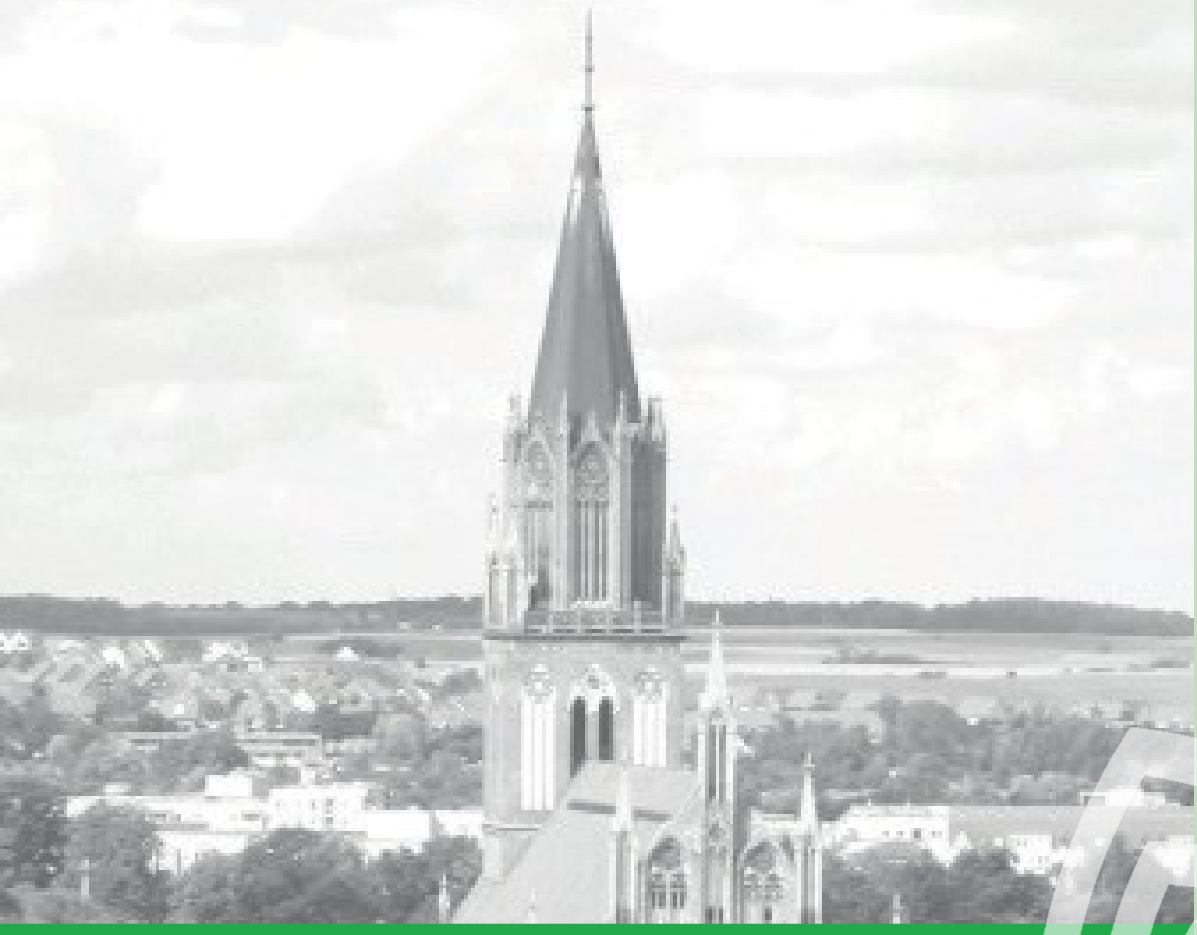
Radverkehrskonzept der Vier-Tore-Stadt Neubrandenburg



erarbeitet durch:

Fachbereich 2
Stadtplanung, Wirtschaft, Bauordnung und Kultur
unter Mitwirkung des Eigenbetriebes Immobilienmanagement

Fotos: Fachbereich 2, Stefan Resch und Wolfgang Rötschke

Vorwort

Sehr geehrte Ratsfrauen und Ratsherren, liebe Radfahrende in unserer Vier-Tore-Stadt, meine sehr verehrten Damen und Herren,

Fahrräder sind klimafreundlich und Bewegung an der frischen Luft ist gesund. Damit sind die einfachen Wahrheiten zum Radfahren in unserer Stadt aber auch fast erschöpft.

Einerseits hat Neubrandenburg eine radfahrerfreundliche Ausdehnung - kaum ein Weg ist zu weit für das Rad. Die Natur innerhalb und außerhalb unserer Stadt ist ein Radfahrparadies. Andererseits pendeln tausende Menschen jeden Tag in die Vier-Tore-Stadt zu ihrem Arbeitsplatz. Gerade von vielen Orten im Umland aus ist das im Moment nur mit dem Auto möglich.

Das Fahrrad hat viele Vorteile gegenüber anderen Verkehrsmitteln, wetterunabhängig ist es aber nicht. Der erste Schritt an einem Radfahrkonzept muss also sein, sich auf die Themen rund ums Rad zu konzentrieren, bei denen wir als Kommune auch Verbesserungen erreichen können. Radwege zum Beispiel müssen sicher, lückenlos und in einem guten Zustand sein. Nur dann sind Menschen motiviert, diese Radwege auch zu nutzen. Alle, die in Neubrandenburg aufs Fahrrad steigen, entlasten unsere Straßen vom Autoverkehr, uns alle von Lärm, Abgasen und Parkplatzproblemen.

Verkehrsplanung heißt, Entwicklungen vorauszusehen, Bedarf zu erkennen, bevor er entsteht, Konflikte zu entschärfen, bevor sie auftreten. Wir können, sollten und werden die Infrastruktur für Fahrräder in der Vier-Tore-Stadt verbessern. Lange war unser Leben sehr stark auf die Nutzung von Autos ausgelegt. Unter anderem weil der Klimaschutz öffentlich mehr Bedeutung erlangt und Elektrofahrräder an Popularität gewinnen, gibt es Schritt für Schritt Veränderungen. Gleichzeitig sollten wir aber nicht die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer untereinander ausspielen. Wer durch die Innenstadt oder am Seeufer schlendert, kann sich durch Radelnde gestört und gefährdet fühlen, wer schwere Transporte zu erledigen hat, wird weiterhin eher das Auto nutzen, wer Rad fährt, ist gegenüber Autos immer der Schwächere.

Ein Nebeneinander wird immer nur dann gut funktionieren, wenn wir aufeinander achten und Rücksicht nehmen. Am Ende kommen wir dann auch am schnellsten und sichersten voran.

Lassen Sie uns gemeinsam den richtigen Weg finden.

Ihr Silvio Witt
Oberbürgermeister

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung, Planungsgrundlagen und Randbedingungen 6

2. Ziele, Handlungsfelder und Ausblick 8

3. Analyse

3.1 Netz Alltagsverkehr 9
3.2 Netz Freizeitverkehr 15
3.3 Fahrradparken 17
3.4 Sicherheit 19
3.5 Verknüpfung ÖPNV/Auto 20
3.6 Wegweisung 21
3.7 Service 22
3.8 Öffentlichkeitsarbeit 22
3.9 Fazit 23

4. Maßnahmen

4.1 Netz Alltagsverkehr 24
4.2 Netz Freizeitverkehr 29
4.3 Radschnellverbindungen 29
4.4 Fahrradparken 30
4.5 Elektrofahrräder, Elektroroller und Lastenräder 30
4.6 Sicherheit 31
4.7 Service 32
4.8 Verknüpfung Rad-ÖPNV und Rad-Auto 32
4.9 Wegweisung 33
4.10 Öffentlichkeitsarbeit 33
4.11 Umsetzung/finanzielle Bewertung 34

5. Anlagen
5.1 Tabelle 1 „Analyse straßenbegleitendes Radwegenetz 40
5.2 Tabelle 2 „Analyse der grünen Hauptradwege“ 60
5.3 Tabelle 3 „Analyse der kleinen grünen Radwege“ 71
5.4 Tabelle 4 „Analyse Fahrradparken“ 77
5.5 Plan 1 „Analyse straßenbegleitendes Radwegenetz“
5.6 Plan 2 „Analyse der grünen Radwege“
5.7 Plan 3 „Netzkategorien“
5.8 Plan 4 „darstellbare Maßnahmen“

1. Einleitung, Planungsgrundlagen und Randbedingungen

Einleitung

Das für die Vier-Tore-Stadt Neubrandenburg bestehende Radverkehrskonzept datiert aus dem Jahr 1998 und ist somit dringend als Ganzes zu überarbeiten. Allerdings stellte es mit seinen analytischen Aussagen und den formulierten 59 Maßnahmen in den vergangenen Jahren eine ausgezeichnete Grundlage für das Handeln der Verwaltung und des Eigenbetriebes dar, um konkret und umsetzungsorientiert den Radverkehr in der Vier-Tore-Stadt Neubrandenburg angemessen zu fördern. Der Auftrag zur Überarbeitung des städtischen Radverkehrskonzeptes resultiert aus der aktuell geführten Diskussion des am 22.08.2018 gegründeten FahrRates und den Debatten im Stadtentwicklungs- und Umweltausschuss in der Vergangenheit.

Planungsgrundlagen

Der vom Bund entwickelte und seit Januar 2013 geltende „Nationale Radverkehrsplan 2020" ist das strategische Grundsatzdokument für die Radverkehrspolitik in Deutschland. Dazu gehören insbesondere die grundsätzlichen Leitlinien für die Radverkehrsförderung in den kommenden Jahren. Der Nationale Radverkehrsplan stellt den Radverkehr als System dar, welches nicht nur die Bereitstellung von Wegen, sondern u. a. die Wegweisung, den Bau von ausreichenden Abstellanlagen und die notwendige Öffentlichkeitsarbeit beinhaltet.

Auf der Ebene der Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern wurde bisher kein gesondertes Radkonzept aufgestellt. Es wird konstatiert, dass der Nationale Radverkehrsplan 2020 „alle für die Entwicklung des Radverkehrs in M-V notwendigen Ansätze" enthält.

Im „Integrierten Landesverkehrsplan M-V" vom November 2018 werden für den Radverkehr folgende Handlungsfelder formuliert:

- Fahrrad als sicheres Verkehrsmittel stärken
- Gesamtnetz Radverkehr M-V nach zu setzenden Prioritäten auf den Weg bringen – Radnetz „Erreichbarkeit Zentrale Orte" zwischen den zentralen Orten des Landes umsetzen und Lücken in diesem Netz schließen
- Qualität bestehender Radwege sichern
- positive Einstellung zum Fahrrad fördern
- Qualität der vorhandenen touristischen Radwege sichern – Serviceangebote für Radtouristen ausbauen
- Kombination von Fahrrad und Bus/Bahn erleichtern

Für die Vier-Tore-Stadt Neubrandenburg sind im rechtsgültigen Flächennutzungsplan in der Fassung der Neubekanntmachung vom 28.08.2019, letztmalig berichtigt am 30.09.2020, unter dem Punkt 3.6 „Verkehr" des Erläuterungsberichts die Grundzüge der Verkehrsentwicklungsplanung thematisiert. Es geht um die „notwendige Daseinsvorsorge" und die „Gewährleistung der wirtschaftlichen Entwicklung der Stadt, der Mobilität der Bevölkerung und der Erreichbarkeit aller Zielgebiete."

Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 2010, (ERA 2010) setzen als bundesweit gültiges Regelwerk den Rahmen für die Planung, den Entwurf und Betrieb der Infrastruktur des Radverkehrs. Sie stellen grundlegende Entwurfsanforderungen (z. B. Breiten, Radien, Oberflächen) und Einsatzbereiche der verschiedenen Führungsformen (z. B. Radweg, Fahrstreifen, Fahrbahn) dar. Bei der Wahl der Führungsform spielen hier u. a. die Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs eine wesentliche Rolle.

Randbedingungen

Die Nutzung des Fahrrades wird von externen und individuellen Rahmenbedingungen beeinflusst. Das Fahrrad ist das am stärksten wetterabhängige Verkehrsmittel. Daher steigt die Nutzung im Sommer stark an, besonders bei den zurückgelegten Freizeitwegen. Unsere Stadt ist durch eine erhebliche Windhäufigkeit und -intensität gekennzeichnet. Auch stärkere Höhenunterschiede sind typisch für Neubrandenburg. Unsere großen Wohngebiete liegen auf Hügeln rings um unsere Innenstadt mit einem Höhenunterschied von bis zu 63 m (Markt – Carlshöhe). Das macht Radeln anstrengend.

In Städten mit einem hohen Anteil junger Menschen an den Bewohnern, insbesondere Studenten, werden viele Wege eher per Rad zurückgelegt. Hier spielen auch Wegekosten eine Rolle. Unser Studentenanteil an den Einwohnern beträgt lediglich 3,3 % (im Vergleich in Rostock 6,7 %, in Wismar 23,2 % und in Greifswald 16,7 %), dabei unterstellt, alle Studierenden wohnen auch in ihrer Hochschulstadt.

Am Wetter und am Relief ist nichts zu ändern – sehr wohl aber an der Einstellung jedes Einzelnen zum Radfahren, an der zur Verfügung stehenden Infrastruktur und ihrer Qualität, der Fahrradzugänglichkeit (Keller!) und der Sicherheit (Abstellboxen!). Daher müssen einladende Bedingungen geschaffen werden, wenn der Anteil des Radverkehrs gesteigert werden soll.

2. Ziele, Handlungsfelder und Ausblick

Zur Erarbeitung der Zielrichtung der Entwicklung des Radverkehrs wurden am 16.10.2019 eine Klausurtagung und am 22.01.2020 eine Bürgerrunde durchgeführt. Die Debatten waren intensiv. Die Ergebnisse sollen die Grundlage bilden zur Formulierung der Planungsaussagen und der Maßnahmen.

Ziele

- Schaffung eines stadtverträglicheren Gesamtverkehrssystems
- Erhöhung des Radverkehrsanteils an den zurückgelegten Wegen von aktuell 17,5 % um 5 % als Beitrag zur Verringerung des CO_2-Ausstoßes auf das im städtischen Klimaschutzkonzept formulierte Ziel
- Fahrradnutzung als alltägliches Verkehrsmittel und von allen Altersgruppen
- Erhöhung der Sicherheit für die Radfahrenden aller Zielgruppen
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Stadt für die aus dem Umland ankommenden Radfahrenden

Handlungsfelder

- Thema Netze
  = ein Netz entwickeln für Alltags- und Freizeitverkehr
  = intelligente Verknüpfung beider Netze
  = Ausbaustandards festlegen für verschiedene Lösungen
  = intelligente Ausschilderung der Freizeitrouten

- Thema Sicherheit
  = Ausweisung von Radspuren und Radwegen hat Priorität vor Führung auf der Autofahrbahn
  = Erhöhung des objektiven Sicherheitsgefühls
  = Verbesserung der allgemeinen Verkehrserziehung

- Thema Fahrradparken
  = Absicherung an wichtigen ÖV-Zugangspunkten
  = Unterstützung privater Anbieter prüfen
  = Definition einer Größenordnung
  = Standards für Abstellanlagen definieren
  = Gleichbehandlung von Autoparken und Fahrradparken bei Abwägungserfordernis
  = Untersuchung zur Einordnung von Fahrradparkhäusern

- Thema Öffentlichkeitsarbeit und Marketing
  = breite Informationsangebote in geeigneter Form schaffen zu allen Themen des Radverkehrs
  = Leihsysteme anbieten und kommunizieren

Ausblick

- Das Radverkehrskonzept soll der Stadtvertretung der Vier-Tore-Stadt Neubrandenburg am 27.05.2021 zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

- Das Radverkehrskonzept soll regelmäßig evaluiert und alle zwei Jahre aktualisiert werden.
  Dabei sollen insbesondere folgende Themenbereiche untersucht werden:
  - Katharinenstraße zwischen Friedrich-Engels-Ring und Tilly-Schanzen-Straße als Bestandteil des Hauptnetzes statt der Ziegelbergstraße
  - Neustrelitzer Straße ab Stargarder Tor Richtung Süden als Modellversuch für eine Fahrradspur auf der Fahrbahn
  - Beleuchtung für die als Haupt- und Ergänzungsnetz definierten Alltagsradwege nach ERA

3. Analyse

3.1 Netz Alltagsverkehr

3.1.1 Radwege

Grundlage der vertieften Bestandsanalyse waren die Dokumentation der Radwege der Stadt im Sommer 2019 und eine ergänzende Erhebung im März 2020 sowie das vorliegende Radverkehrskonzept der Stadt.

Mit dem Radverkehrskonzept von 1998 wurde ein sogenanntes Wunschliniennetz, basierend auf den wichtigen Quellen (Wohngebiete der Stadt) und Zielen (Arbeitsstättengebiete) in der Stadt, entwickelt.

Für den Alltagsradverkehr wurden folgende besonders wichtige Routen definiert:

1. Reitbahnviertel/Vogelviertel – Innenstadt
2. Datzeberg/Brauereiviertel – Innenstadt
3. Monckeshof/Ihlenfelder Vorstadt – Innenstadt
4. Oststadt – nordöstliche Arbeitsstättengebiete
5. Oststadt – Innenstadt
6. Oststadt - südliche Stadtgebiete
7. südliche Stadtgebiete – Innenstadt
8. Brodaer Wohngebiete – Innenstadt
9. Weitin – Innenstadt

Diese neun Routen bilden die Hauptlinien des Radnetzes und bündeln den Alltagsverkehr. Sie werden i. d. R. als straßenbegleitende Radwege an den Hauptverkehrsstraßen geführt. Auffallend ist dabei die stark auf die Innenstadt ausgerichtete Verkehrsinfrastruktur (Anlage 5.4, Plan 1 „Analyse straßenbegleitendes Radwegenetz").

Es gibt in der Stadt einige Tempo-50-Straßen, die keine Radverkehrsanlagen haben, aber eine hohe Autoverkehrsbelastung aufweisen und/oder für den Radverkehr eine hohe Netzbedeutung haben. Beispielhaft seien die Woggersiner Straße, die John-Schehr-Straße, die Lindenstraße (zwischen Neustrelitzer Straße und Kirschenallee), die Kopernikusstraße oder An der Rennbahn genannt.

Die ergänzende Radnetzbildung erfolgt durch die vorhandenen Erschließungsstraßen, die sehr häufig als Tempo-30-Zonen ausgewiesen sind. Einige Abschnitte von Tempo-30-Straßen haben größere Bedeutung für das Alltagsnetz, wenn sie eine wichtige Verbindungsfunktion zwischen Stadtteilen übernehmen.

Die Gesamtlänge der Alltagsradwege beträgt derzeit ca. 77,2 km, wobei Richtungsradwege in beiden Richtungen erfasst sind. Die Radwege untergliedern sich in 57,9 km straßenbegleitend (75 %), 15,6 km gemeinsame Geh- und Radwege (10,2 %), 1 km gesonderte Führung (1,3 %) und 2,7 km Schutzstreifen (3,5 %). Von den ca. 77,2 km analysierten Radwegen haben ca. 57,9 km (75 %) eine Oberfläche, die aus Rechteckpflaster hergestellt wurde, ca. 15,2 km (19,7 %) haben Asphalt, ca. 0,4 km (0,5 %) sind unbefestigt und ca. 3,7 km (4,8 %) bestehen aus Betonplatten/Beton. Die Festlegung, die Oberfläche der städtischen Radwege grundsätzlich aus Rechteckpflaster herzustellen, wurde in den frühen 1990er Jahren getroffen. Gründe hierzu waren die günstigen Kosten in der Herstellung und der Unterhaltung, die visuelle Abgrenzung zu anderen Verkehrsflächen sowie die bessere Regenwasserversickerungsfähigkeit durch die vorhandenen Fugen.

Bei ca. 61,9 km (80,1 %) der Alltagsradwege wurde ein guter baulicher Zustand ermittelt. Für ca. 12,6 km (16,3 %) wurde der Zustand als ausreichend eingeschätzt, ca. 2,8 km (3,6 %) haben einen schlechten Zustand.

Friedrich-Engels-Ring

Friedrich-Engels-Ring

Friedrich-Engels-Ring

Treptower Straße

Morgenlandstraße

Steinstraße

Neustrelitzer Straße

Woldegker Straße

Verlängerte Jahnstraße

Woldegker Straße

Die Radwegbreiten entsprechen grundsätzlich dem geltenden Regelwerk, bewegen sich aber nicht selten an der unteren Grenze des Vorgeschriebenen. Da viele Radwege älter sind, spielten z. B. Lastenräder oder höhere gefahrene Geschwindigkeiten durch Pedelecs bei der Planung noch keine Rolle.

Die komplette Analyseerfassung ist der Anlage 5.1, Tabelle 1 „Analyse straßenbegleitendes Radwegenetz" zu entnehmen.

- LZA-Schaltungen

In der Vier-Tore-Stadt Neubrandenburg gibt es 49 durch Lichtsignalanlagen geregelte Knotenpunkte, von denen alle für den Fußgänger- und Radverkehr zur Querung der Hauptverkehrsrichtung mit Bedarfsschaltungen ausgestattet sind.

- Freigabe von Einbahnstraßen für den Radgegenverkehr

Die Freigabe von Einbahnstraßen zum Befahren durch Radfahrende in Gegenrichtung ist ein wichtiger Baustein zur Netzbildung v. a. für den Alltagsverkehr, da so größere Umwege vermieden werden können. Die Entscheidung zur Freigabe für den gegengerichteten Radverkehr ist abhängig von der für den motorisierten Verkehr verbleibenden Fahrbahnbreite.

Im Stadtgebiet gibt es 38 sogenannte echte Einbahnstraßen. Eine Überprüfung, ob weitere Einbahnstraßen für den in Gegenrichtung fahrenden Radverkehr freigegeben werden können, erfolgte letztmalig im Sommer 2019. Im Ergebnis erfolgte eine Freigabe von weiteren zwei Einbahnstraßen, so dass nunmehr 11 auch in Gegenrichtung befahrbar sind. Der Friedrich-Engels-Ring als Sonderfall einer Einbahnstraße besitzt sowohl an der Innen- als auch an der Außenseite angebaute Radwege.

- Radfahren in den Fußgängerbereichen der Innenstadt

Fußgängerbereiche dienen der freien Bewegungsmöglichkeit der Zu-Fuß-Gehenden und dem ungestörten und qualitätsvollen Aufenthalt von Passanten. Als Fußgängerbereiche in der Neubrandenburger Innenstadt sind der östliche Abschnitt der Treptower Straße, der Marktplatz und die Turmstraße ausgewiesen. Sowohl der Marktplatz als auch der Abschnitt der Treptower Straße sind ganztägig für den Radverkehr freigegeben.

Die Turmstraße zeichnet sich durch eine komplett mit kleinteiligen Dienstleistungs- und Einzelhandelsgeschäften ausgestattete Erdgeschosszone aus. Das macht ihre Besonderheit im Gefüge der Innenstadtstraßen aus. Hier ist das Fahrradfahren seit 01.07.2014 von 19 bis 8 Uhr und seit 11.01.2017 von 19 bis 9 Uhr zugelassen. Damit wird den Radfahrenden außerhalb der Geschäftsöffnungszeiten eine direkte Querung der Innenstadt in West-Ost-Richtung ermöglicht. Da die Turmstraße sehr übersichtlich ist, wird sie unerlaubterweise von Radfahrenden auch tagsüber genutzt. Das zeigt sich im ermittelten Radverkehrsaufkommen von 1.460 Radfahrenden am Zähltag 23.09.2019.

3.1.2 Radverkehrsaufkommen (Quelle: Gutachten Planungsbüro TSC vom Februar 2020)

Die Ermittlung der Radverkehrsmenge gibt Aufschluss über Hauptfahrtrichtungen, damit können Schlussfolgerungen zur erforderlichen Infrastruktur, ihrem Erhalt und Ausbau besser gezogen werden.

Um eine Vergleichsmöglichkeit zu erhalten, wie das Radverkehrsaufkommen in unserer Stadt zu bewerten ist, wurde an für den Radverkehr wichtigen Punkten und Streckenabschnitten eine Erfassung der Radfahrenden vorgenommen.

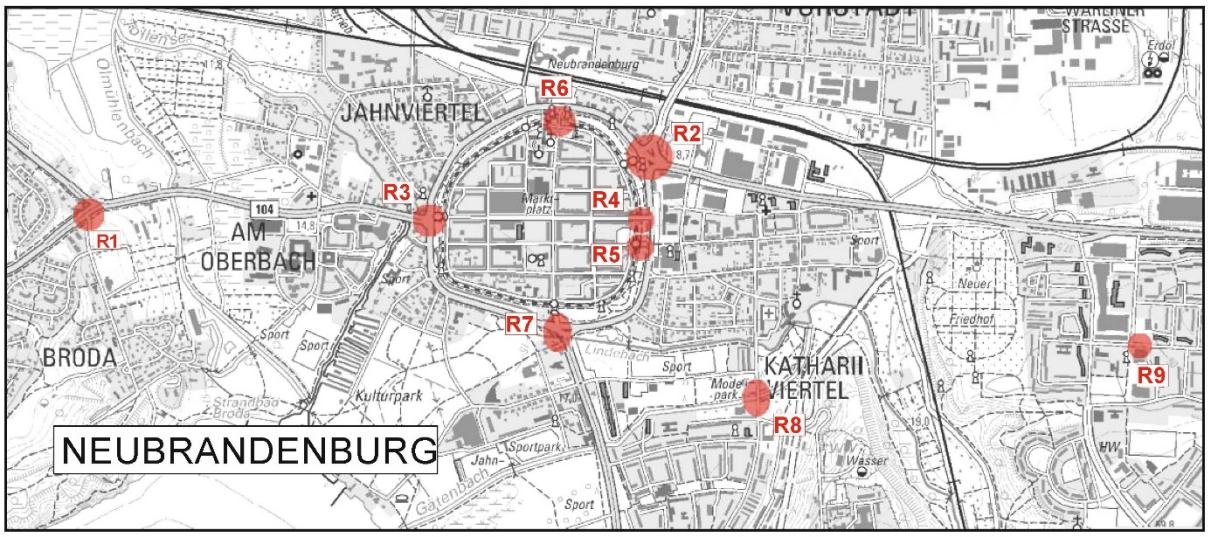


Abb. Übersichtslageplan Zählstellen (Quelle: Gutachten Planungsbüro TSC vom Febr. 2020)

Gezählt wurde im Zeitraum von 6 bis 19 Uhr am 23./24./26.09.2019. Aufgrund der besten Witterungsbedingungen wurden die Zählungen des 23.09.2019 ausgewertet.

Tabelle 2:
Zusammenfassung der Zählergebnisse (Quelle: Gutachten Planungsbüro TSC vom Februar 2020)

Zählstelle		**Anzahl Radfahrer (beide Fahrtrichtungen)**			
Nr.	**Bezeichnung**	**Morgenspitze** [Rad/h]	**Mittagspitze** [Rad/h]	**Abendspitze** [Rad/h]	**13 h** [Rad/13 h]
R3-5	Rostocker Straße, südliche Straßenseite	250	207	267	2.510
R2-2	Demminer Straße, östliche Straßenseite	293	204	264	2.210
R3-2	Treptower Tor	169	152	191	1.748
R7-1	Stargarder Tor	126	154	204	1.500
R4-1	Turmstraße	148	133	149	1.460
R2-1	Demminer Straße, westliche Straßenseite	126	122	132	1.053
R8-1	Wilhelm-Külz-Straße, nördlich Gätenbach	112	83	112	1.033
R7-3	Einfahrt Kulturpark, Neustrelitzer Straße	116	131	153	993
R2-6	Friedländer Tor	76	109	129	996
R2-8	Friedrich-Engels-Ring (Löwenvilla), östliche Straßenseite	106	83	118	973
R5-1	Neues Tor	88	88	135	943
R8-2	Wilhelm-Külz-Straße, südlich Gätenbach	97	51	116	822
R2-9	Bereich zwischen Löwenvilla und DKB-Bank	109	67	87	801
R6-2	Stargarder Straße, Stadteinfahrt Nord, östl. Seite	78	65	83	667
R2-3	Woldegker Straße, nördliche Straßenseite	68	69	75	662
R2-4	Woldegker Straße, südliche Straßenseite	65	64	62	660
R3-4	Rostocker Straße, nördliche Straßenseite	51	43	56	497
R9-1	Ziolkowskistraße	34	51	59	434
R3-3	Treptower Tor, südlicher Parkweg	37	53	51	428
R6-1	Stargarder Straße, Stadteinfahrt Nord, westliche Seite	35	40	42	322
R2-5	Friedländer Tor, nördlicher Parkweg	32	39	41	312
R1-1	Weitiner Straße, südliche Straßenseite	45	22	36	280
R4-4	Friedrich-Engels-Ring (Rathaus), westliche Straßenseite	46	16	22	271

R1-3	Seestraße, östliche Straßenseite	39	25	32	260
R3-1	Treptower Tor, nördlicher Parkweg	20	24	35	252
R1-2	Neuendorfer Straße, südwestliche Straßenseite	53	19	26	243
R2-7	Friedländer Tor, südlicher Parkweg	16	14	26	132
R7-2	Stargarder Tor, östlicher Parkweg	15	9	24	95
R4-2	Friedrich-Engels-Ring (Rathaus), westlicher Parkweg	6	9	14	82
R4-3	Friedrich-Engels-Ring (Rathaus), östlicher Parkweg	9	8	9	53

Aus den Zählergebnissen lässt sich ableiten, dass die größte Bedeutung für den Radverkehr in unserer Stadt die Radverkehrsanlagen entlang der Rostocker Straße (West), der Demminer Straße (Nord) und der Neustrelitzer Straße (Süd) haben. Hier tritt der Radverkehr aufgrund der Ausrichtung auf die vorhandenen Brücken über den Oberbach, die Bahnanlagen bzw. den Lindebach stark gebündelt auf. Außerdem ist auffallend, dass die Zählwerte in der Turmstraße trotz des tagsüber geltenden Radfahrverbots den fünfthöchsten Zählwert erreichen. Dies verdeutlicht das Fehlen einer von den Radfahrenden als gleichwertig empfundenen Alternative und das Fehlen von ausreichenden Kontrollen zur Durchsetzung der geltenden Regelung.

Im Vergleich mit vorliegenden Zählergebnissen aus anderen deutschen Städten kann festgestellt werden, dass das Radfahrendenaufkommen in Neubrandenburg im Mittelfeld liegt.

3.2 Netz Freizeitverkehr

Für den Freizeitradverkehr wurde mit dem Radverkehrskonzept 1998 ein die Alltagsradwege ergänzendes und auf die Freizeitziele der Stadt zugeschnittenes Hauptroutennetz entwickelt:

1. Innenstadt – Tollensesee
2. Rundweg Tollensesee
3. Innenstadt – Tollenseniederung
4. Oststadt – Küssow – Datzeniederung
5. Lindetal/Mühlenholz

Bestandteil des städtischen Netzes sind ca. 13 km des Radfernweges „Mecklenburgischer Seenradweg", der von der östlichen Stadtgrenze Richtung Westen und am westlichen Tollenseseeufer entlang verläuft. Dabei werden ca. 5,4 km als echter grüner Radweg durch Landschaft und ca. 7,5 km straßenbegleitend geführt.

Außerdem sind die regionalen Fahrradwege „Tollensetalrundweg", „Stadtmauer und Burg" und „Eiszeitroute" in die Hauptfreizeitwege integriert.

Weitere vorhandene Freizeitradwege haben städtische Bedeutung.

All diese Wege führen auf ca. 38 km durch Grünräume, Wälder und Felder und haben derzeit eine Gesamtlänge von ca. 38 km (Anlage 5.5, Plan 2 „Analyse der grünen Radwege"). Auf ca. 30 km sind sie deckungsgleich mit den straßenbegleitenden Alltagsradwegen.

Der Zustand der Oberflächen der 38 km grüner Hauptradwege wird auf ca. 6 km (16,1 %) als gut, auf ca. 11,7 km (30,5 %) als ausreichend und auf ca. 20,3 km (53,4 %!!) als schlecht bewertet. Die Oberfläche der Hauptfreizeitradwege besteht zu 11 % (ca. 4,2 km) aus Asphalt, 8 % (ca. 3,1 km) sind gepflastert oder aus Betonplatten, 5 % (ca. 1,7 km) sind sogar unbefestigt. Aber der weitaus größte Teil, 76 % bzw. 29 km, hat eine wassergebundene Decke, die auf keinem Abschnitt in gutem Zustand ist, sondern durchgängig als ausreichend oder schlecht bewertet werden musste.

Die komplette Analyse ist der Tabelle 3, „Analyse der grünen Hauptradwege", in den Anlagen zu entnehmen.

Zusätzlich gibt es als Ergänzungsangebot „kleine" grüne Radwege, verkehrlich grundsätzlich als gemeinsame Geh- und Radwege ausgewiesen, die in den Wohngebieten oder von dort zu den grünen Hauptradwegen verlaufen mit einer Gesamtlänge von ca. 8,1 km (Anlagen 5.4, Tabelle 4, „Analyse der kleinen grünen Radwege" und Plan 2 „Analyse der grünen Radwege").

Eine Erhebung der Anzahl der Radfahrenden, die all diese Wege benutzen, liegt bisher nicht vor.

Für die Vernetzung von wichtigen Freizeitrouten fehlen Abschnitte von sowohl tangential als auch radial verlaufenden Radwegen. Beispielhaft genannt seien die Verbindung des Mecklenburgischen Seenradweges im Osten mit dem Radrundweg „Stadtmauer und Burg" im Mühlenholz oder die Verbindung vom Tollensetal Radrundweg am Ostufer des Tollensesees mit dem Mühlenholz „Stadtmauer und Burg".

Broda

Datzeberg Südhang

Broda

Oelmühlenstraße

kleiner grüner Radweg

Datzeberg Südhang

Uferweg Tollensesee

Datzeberg Südhang

3.3 Fahrradparken

Das Bereitstellen anforderungsgerechter Fahrradabstellanlagen sowohl an den Fahrtquellen (zumeist den Wohnungen) als auch an den Fahrtzielen (z. B. Schule, Arbeitsstätte, Freizeiteinrichtung) ist eine wichtige Voraussetzung, um das Radeln für alle so interessant zu machen, dass sie vom Auto auf das Rad umsteigen.

Das Errichten von Fahrradabstellmöglichkeiten in Quantität und Qualität ist den privaten und öffentlichen Bauherren bzw. Immobilieneigentümern überlassen. Dabei gilt grundsätzlich der § 49 der LBauO M-V, der beinhaltet, dass die notwendigen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder auf dem Baugrundstück oder in zumutbarer Entfernung herzustellen sind. Den Gemeinden wird im § 86 die Möglichkeit eingeräumt, eine Satzung zu erlassen, die Zahl, Größe und Beschaffenheit der Abstellmöglichkeiten für Fahrräder unter Berücksichtigung weiterer Bedingungen festschreibt. Eine derartige Satzung gibt es in Neubrandenburg nicht.

Ist die Vier-Tore-Stadt Neubrandenburg die Bauherrin oder Eigentümerin einer Immobilie, werden je nach planerisch abgeschätztem Bedarf, dem vorhandenen Platzangebot im öffentlichen Raum bzw. auf dem Grundstück und unter gestalterischen Aspekten ausreichend Abstellanlagen vorgesehen.

Das Schaffen von Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in oder an Mietwohngebäuden ist Sache des Vermieters und erfolgt überwiegend in Kellerräumen. Das ist vergleichsweise sicher, aber beschwerlich in der Handhabung. Eine Bestandserfassung im Rahmen dieses Konzeptes erfolgte nicht.

Besonderer Bedarf an Abstellanlagen besteht an wichtigen Zielpunkten mit öffentlichem Charakter bzw. mit großem öffentlichen, auch regionalem Interesse. Beispielhaft seien genannt: die Innenstadt, der Bahnhof, die weiterführenden Schulen, das Rathaus, das Klinikum, das Arbeitsamt, das Finanzamt oder die Freibäder.

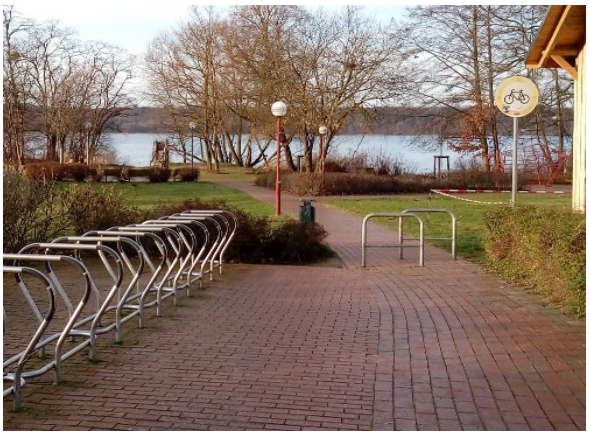
Um eine Einschätzung des vorhandenen Bestands an Abstellanlagen vornehmen zu können, wurde für ausgewählte Standorte der Bestand an Fahrradbügeln ermittelt und mit dem Bedarf verglichen. Der Bedarf wiederum wurde unter Zuhilfenahme der Münchner bzw. Leipziger Fahrradabstellsatzungen anhand von geeigneten Kenngrößen und vorhandenen Kapazitäten errechnet. Im Detail trifft die als Anlage beigefügte Tabelle 4 umfangreiche Aussagen.

Bei der Erfassung der vorhandenen Abstellmöglichkeiten musste die Bügelanzahl halbiert werden, wenn eng stehende Bügelanlagen vorgefunden wurden. Überdachte Anlagen gibt es momentan teilweise am Bahnhof, am Sportgymnasium, am Albert-Einstein-Gymnasium, am Justizzentrum, am Dietrich-Bonhoeffer-Klinikum, am Behördenzentrum und am Landratsamt.

Abschließbare Abstellmöglichkeiten wurden am Klinikum, am Landratsamt und an der Agentur für Arbeit vorgefunden.

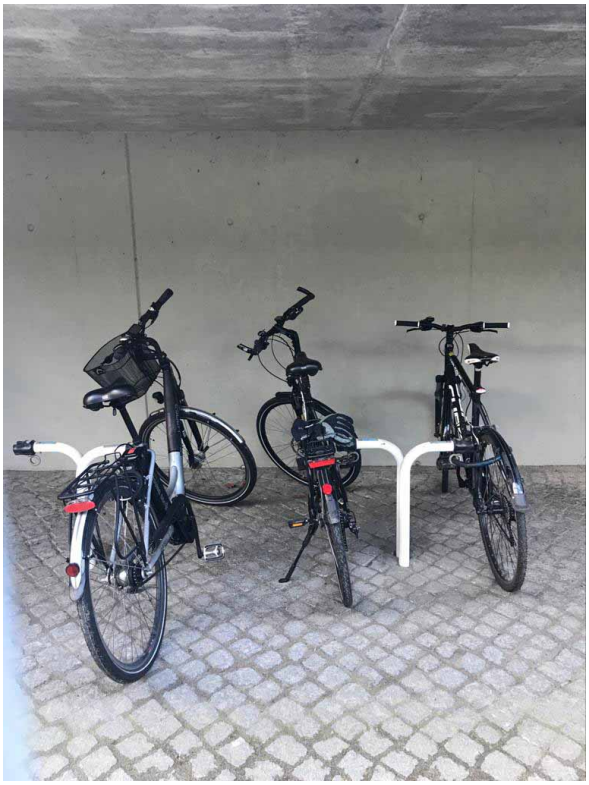
Die Ergebnisse der Analyse finden sich unter Punkt 5, Anlagen, Tabelle 4, „Analyse Fahrradparken".

Das vorgefundene Angebot an Abstellmöglichkeiten ist als sehr unterschiedlich einzuschätzen. Das betrifft sowohl die Qualität als auch die Quantität der Anlagen. Allerdings überwiegt an den betrachteten Standorten die gute Qualität der Fahrradbügel. Kritisch ist das deutlich nicht ausreichende Angebot an den beiden Freibädern und am HKB zu bewerten. Besonders die im Privateigentum befindliche Abstellspirale am ECE-Center an der Westseite des Marktplatzes wird durch die Nutzenden als nicht gut geeignet angesehen.

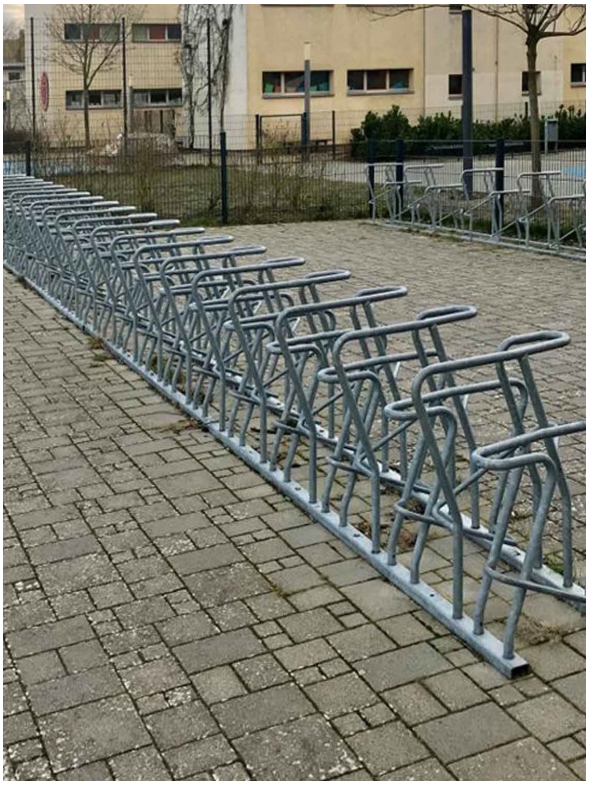


Augustabad

Demminer Straße



Deutsche Rentenversicherung



Schule

3.4 Sicherheit

3.4.1 Allgemeines

Mehr Rücksicht im Straßenverkehr ist ein wesentlicher Baustein zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Mehr Fairness und Gelassenheit aller Verkehrsteilnehmenden ist wiederum eine Forderung der Verkehrsteilnehmenden.

Während eine angemessene Infrastruktur für den Radverkehr aktiv gestaltbar ist, kann mehr Rücksichtnahme nicht einfach „durchgesetzt" werden. Das bedeutet ganz konkret, sich zurückzunehmen, defensiv zu handeln und sich in andere Verkehrsteilnehmenden hineinzuversetzen. Schon die Einhaltung aller allgemein geltenden gesetzlichen Verkehrsregeln und die in unserer Stadt angeordneten örtlichen Vorschriften könnte das Verkehrsklima und die Sicherheit, insbesondere die „gefühlte", erheblich verbessern. In unserer Stadt ist besonders das Aufeinandertreffen von Zu-Fuß-Gehenden und Radfahrenden auf Gehwegen konfliktbeladen. Radfahrende begründen, auch ganz offensiv, das Benutzen der Gehwege mit dem Nichtvorhandensein von Radwegen, insbesondere in Tempo-30-Zonen, und mit der schlechten Qualität der Radwege, wenn es sie denn gibt. Radfahrende fühlen sich auch in Kreuzungsbereichen nicht sicher genug und fordern bessere Lösungen, z. B. geeignete Aufstellflächen, für den Radverkehr. Kritisch werden ungünstige Schildersysteme und Kennzeichnungen von Radverkehrsanlagen bewertet.

3.4.2 Unfallgeschehen

Die folgenden Aussagen stützen sich auf die durch die Polizeibehörde zugearbeiteten Auswertungen von erfassten Verkehrsunfällen mit Beteiligung von Radfahrenden. Wahrscheinlich gibt es bei der polizeilichen Unfallstatistik eine gewisse Dunkelziffer insbesondere bei Unfällen zwischen Radfahrern und Fußgängern, da hier durch die Radfahrenden häufig Unfallflucht begangen wird und daher der Unfall nicht verfolgt werden kann.

Die Betrachtung des Unfallgeschehens erfolgt für die Jahre 2017 bis 2019. Bei der Einschätzung der Schwere des Unfalls wird unterschieden nach Unfällen mit Leichtverletzten, Schwerverletzten bzw. mit Toten. Außerdem wird unterschieden nach Unfällen, die durch Radfahrende verursacht werden, und Unfällen mit Beteiligung von Radfahrenden, die durch PKWs verursacht werden.

Bei den Hauptunfallursachen der Radfahrenden wird unterschieden nach Vorfahrtsverstoß, falsches Überholen, Alkohol und Straßen- statt Radwegbenutzung.

Unfallanzahl	**2017**	**2018**	**2019**
- von Radfahrenden verursacht	60	71	65
davon Schwerverletzte	8	10	18
Leichtverletzte	58	30	35
Tote		2	
- mit Radfahrendenbeteiligung	73	73	77
davon Schwerverletzte	8	8	9
Leichtverletzte	47	47	57
Unfallursache			
- Straßenbenutzung	15	52	15
- Vorfahrt	10	30	9
- Überholen	1	21	1
- Alkohol	4	13	6

Nach Aussage der Polizei gibt es keine Unfallschwerpunkte im Radverkehr im Neubrandenburger Stadtgebiet.

3.4.3 Unterhaltung

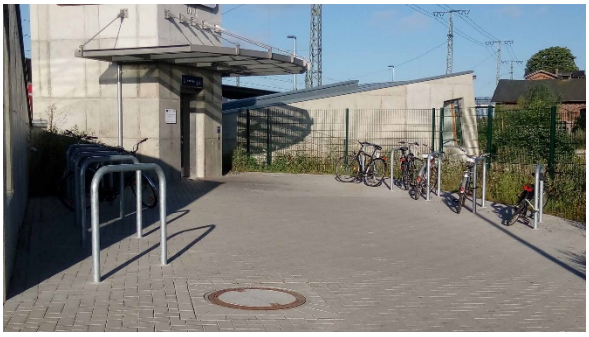
Die Rad- und Gehwege werden 14-tägig gereinigt. Die dafür aufzuwendenden Kosten betragen 34 TEUR brutto im Jahr.

Der Winterdienst im Sinne des Beräumens der Radwege von Schnee ist keine pflichtige Leistung im Sinne des kommunalen Haushaltsrechts. Auf Grund der Situation des städtischen Haushalts und der Pflicht zur Haushaltskonsolidierung werden derzeit keine finanziellen Mittel für die Durchführung des Winterdienstes auf Radwegen eingesetzt.

3.4.4 Baustellensicherung

Die Gestaltung der Verkehrsführung in Baustellenbereichen, bei denen Radwege betroffen sind, wird entsprechend StVO, VwV-StVO sowie weiterer Richtlinien und Regelwerke vorgenommen. In den Regelwerken sind Regelpläne enthalten, die die Verkehrsführung, Beschilderung und Absicherung grundsätzlich wiedergeben. Die Letztentscheidung trifft die untere Verkehrsbehörde der Vier-Tore-Stadt Neubrandenburg für die städtischen Baumaßnahmen. Für die Maßnahmen des Bundes entscheidet das Straßenbauamt Neustrelitz unter Anhörung der Stadt. Zur Abstimmung und Erarbeitung eines Entscheidungsvorschlags tagt einmal pro Woche eine Verkehrsarbeitsgruppe, an der ein Vertreter des städtischen Straßenbaulastträgers, der städtischen Verkehrsplanung, der unteren Verkehrsbehörde, des Straßenbauamts Neustrelitz, der Feuerwehr, der Verkehrsbetriebe und der Polizeiinspektion teilnehmen. Oberstes Entscheidungskriterium ist die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden. Dabei wird zwischen den Belangen der Verkehrsarten abgewogen, einen Vorrang gibt es nicht, es geht um das Finden einer bestmöglichen Variante, zeitweilige Einschränkungen und Kompromisse sind dabei unausweichlich.

3.5 Verknüpfung ÖPNV/Auto



Nordseite Bahnhof

Südseite Bahnhof

Hierunter ist grundsätzlich der Umstieg vom Rad auf ein anderes Verkehrsmittel zu verstehen. Die Verkehrsteilnehmenden sollen an Bike- & Ride-Anlagen vom Fahrrad auf den ÖPNV oder vom Auto auf das Fahrrad und jeweils umgedreht umsteigen können.

Der Stadtverkehr in der Vier-Tore-Stadt Neubrandenburg wird mit Bussen betrieben. Eine Fahrradmitnahme ist hoch sicherheitsrelevant. Die Fahrräder könnten Fahrgäste beim Bremsvorgang verletzen. Der längere Ein- und Ausstiegsvorgang würde zu Fahrplanproblemen führen. Der vorhandene Platz zum Transport von Hilfen ist Kinderwagen, Rollstühlen und Rollatoren vorbehalten und damit insbesondere zu Spitzenzeiten ausgelastet. Gegenwärtig wird an einer technischen und finanziellen Lösung gearbeitet, eine Mitnahme außerhalb der Spitzenzeiten in den Gelenkbussen zu ermöglichen.

Sichere Fahrradabstellanlagen gibt es an den Haltestellen nicht.

Der Umstieg vom Rad in die Eisenbahn erfordert ein ausreichendes Angebot an Abstellmöglichkeiten im Bahnhofsbereich. Aktuell gibt es nördlich und südlich des Bahnhofsgebäudes insgesamt 124 Fahrradständer, davon sind 48 überdacht und 76 ohne Überdachung. Besonders die Anlage südlich des Bahnhofsgebäudes befindet sich altersbedingt in einem schlechten Zustand. Das zahlenmäßige Angebot ist häufig unzureichend. Abschließbare Boxen oder sichere Gemeinschaftsanlagen gibt es nicht.

Ein Umstieg vom Auto (Einpendler) auf das Fahrrad würde sichere Abstellmöglichkeiten auf den großen Autoparkplätzen an den radial in die Vier-Tore-Stadt Neubrandenburg führenden Hauptstraßen erfordern, diese Anlagen gibt es nicht.

3.6 Wegweisung

Klöterpottsweg

Datzetal

Eine gesonderte Fahrradwegweisung ist erforderlich, da die allgemeine Wegweisung nach StVO den Charakter einer Kraftfahrzeugwegweisung hat, auf die speziellen Belange des Radverkehrs eher nicht eingeht und meist auf das Hauptverkehrsstraßennetz ausgerichtet ist.

Die Fahrradwegweisung richtet sich in erster Linie an Freizeitradler und Ortsunkundige, die die Vier-Tore-Stadt außerhalb der dichten Bebauung auf dem Freizeitradnetz erkunden wollen. Sie sollen sich zügig orientieren und sicher verhalten können.

Die Ausschilderung der Radwanderwege/des Freizeitradnetzes ist überwiegend vorhanden. Die genaue Anzahl der im Stadtgebiet vorhandenen Fahrradwegweiser ist aktuell nicht bekannt. Es existieren verschiedene Arten von Beschilderungen nebeneinander, die Qualität ist nicht immer gut. Die Wegweisung auf unserem Stadtgebiet ist mit der des Landkreises MSE verknüpft.

Die Zuständigkeit für Planung, Kontrolle und Unterhaltung liegt beim Landkreis MSE in Kooperation mit dem EBIM.

Durch den Landkreis MSE wurden im Sommer 2020 alle Schilderstandorte erfasst. Die Daten liegen dem EBIM noch nicht vor.

3.7 Service

Öffentliche Akku-Ladestationen für E-Bikes gibt es in der Innenstadt auf dem HKB-Parkplatz an der Glinekestraße. Diese acht Stationen sind abschließbar und sollen dazu anregen, sich während des Ladevorgangs länger in der Stadt aufzuhalten. Eine weitere Ladestation ist im Bereich des Strandbades in Broda geplant.

Verleihsysteme privater Anbieter mit einem Angebot an mehreren Standorten in der Vier-Tore-Stadt gibt es nicht.

Zwei der drei städtischen Fahrradfacheinzelhändler bieten Leihräder an, eine Ausleihe bzw. Rückgabe ist allerdings nur während der Ladenöffnungszeiten möglich. Ein Händler würde als Sonderabsprache eine Rückgabe am Sonntag ermöglichen. Bei einem Händler kann auch über die Internetseite gebucht werden. Fahrradanhänger verleiht nur ein Händler, dabei handelt es sich um einen einsitzigen Kindertransporter.

Fahrradreparaturen werden durch die Händler durchgeführt, auch hier ist ein Kontakt nur während der Ladenöffnung möglich. Ein Händler hält einen jederzeit zugänglichen Automaten vor, an dem Fahrradschläuche zur Fahrradeigenreparatur gekauft werden können.

Gepäckstationen oder explizite Fahrradwaschanlagen gibt es in der Vier-Tore-Stadt Neubrandenburg nicht.

3.8 Öffentlichkeitsarbeit

Um das Ziel zu unterstützen, den klimafreundlichen Radverkehr zu stärken und den Anteil der Verkehrsmittel des Umweltverbundes an den zurückgelegten Wegen zu steigern, wurde am 22.03.2018 durch die Stadtvertretung ein entsprechender Beschluss gefasst. Dabei war das formulierte Hauptanliegen, einen unabhängigen Beirat als beratendes Gremium, einen „Fahr-Rat", zu gründen. Die konstituierende Sitzung des Fahr-Rates fand am 22.08.2018 statt. In ihm wirken Stadtvertreter, Vertreter von Fachverbänden und –vereinen, der Polizei, des städtischen Verkehrsunternehmens, der Hochschule, des Seniorenbeirats und der Stadtverwaltung mit. Der Fahr-Rat tagt einmal im Quartal. Diskussionsschwerpunkte sollen die Themen Verkehrssicherheit, Fahrradinfrastruktur, multimodale Möglichkeiten, Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit sein.

Da laut Beschluss der Stadtvertretung der Fahr-Rat als Gremium befristet für zwei Jahre implementiert wurde, fasste die Stadtvertretung am 10.09.2020 den Beschluss, den Fahr-Rat dauerhaft weiterzuführen, um das positive Wirken des Rates zu verstetigen.

Als Startveranstaltungen zur Erarbeitung des vorliegenden Radverkehrskonzeptes fanden am 16.10.2019 eine Klausurtagung mit Stadtvertretern und Fachleuten aus der Stadt und am 22.01.2020 eine Diskussionsveranstaltung mit ca. 120 interessierten Bürgern statt. Dabei lag der Schwerpunkt der Debatte darin, die Ziele und Handlungsfelder zu erarbeiten, die für das weitere Vorgehen verfolgt werden sollen. Aus ihnen sollen dann Planungsaussagen abgeleitet und konsensfähige Maßnahmen entwickelt werden.

Zur unmittelbaren Äußerung (nicht nur) für alle radfahrenden Einwohner gibt es online das Angebot des Mängelmelders für kurzfristig behebbare Probleme und außerdem ein Online-Formular der Bürgerbeauftragten, hier sollen ausführliche Fragen und Anliegen vorgetragen werden, die durch die zuständigen Fachabteilungen bearbeitet werden.

Die Vier-Tore-Stadt Neubrandenburg nahm in den Jahren 2018 bis 2020 an der Aktion STADTRADELN teil. Dies ist eine Aktion des KLIMA-Bündnisses, soll dem Klimaschutz und der Radverkehrsförderung dienen und die Bürger zur Benutzung des Fahrrades im Alltag sensibilisieren. Das Thema Radnutzung und Radverkehrsplanung soll verstärkt in die kommunalen Parlamente eingebracht werden, Kommunalpolitiker und -innen als lokal Entscheidende sollen „erfahren", was es bedeutet, in der eigenen Kommune

mit dem Rad unterwegs zu sein und die Verkehrssituation für Radfahrende besser verstehen können. Beim STADTRADELN geht es um einen Wettbewerb der Teilnehmenden um die meisten gefahrenen Kilometer und damit der CO_2-Einsparung. Der Bekanntheitsgrad dieser Aktion und die Beteiligung sind mit den Jahren gestiegen.

Die Vier-Tore-Stadt Neubrandenburg hat seit April 2018 an den Treffen des Initiativkreises zur Gründung der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen MV (AGFK MV) teilgenommen. Die formale Gründung des Vereins erfolgte im Oktober 2020. Die AGFK MV hat sich zum Ziel gesetzt, ihren Mitgliedern eine Kooperationsplattform zu bieten, sie bei Fachfragen zu beraten, sie bei der Fördermittelbeantragung zu beraten und auch selber Projekte und Kampagnen für ihre Mitglieder zu entwickeln. Die Stadtvertretung der Vier-Tore-Stadt Neubrandenburg hat am 10.12.2020 entschieden, dass sie dem Verein beitreten will. Der jährliche finanzielle Aufwand wird 2.500 EUR betragen. Mit Schreiben vom 20.01.2021 wurde durch den Geschäftsführer des Vereins mitgeteilt, dass der Mitgliedschaft der Vier-Tore-Stadt Neubrandenburg ab dem 01.01.2021 durch den Vorstand des Vereins zugestimmt wurde.

3.9 Fazit

„Ich habe bisher keine Stadt in Deutschland erlebt, in der so selbstverständlich mit dem Fahrrad auf den Gehwegen gefahren wird. Das ist schon etwas Besonderes für Neubrandenburg."
(Zitat Franziska Harms, Architektin aus Heidelberg)

Was bedeutet das?

Unsere Radfahrenden fühlen sich auf den Fahrbahnen und Radwegen nicht gut aufgehoben und unsicher. Die Ursachen sind individuell gewiss sehr verschieden. Aber egal, welche es sind: Was ist zu tun, um unser formuliertes Ziel, den Anteil des Radverkehrs deutlich zu erhöhen, auch wirklich erreichen zu können?

4. Maßnahmen

Was können die Inhalte einer persönlichen Zielformulierung für mehr Radfahren sein?

- Ich will fitter werden!
- Ich will kurze Strecken schneller zurücklegen!
- Ich will unabhängig von Parkplatzsuche und Abfahrtszeiten werden!
- Ich will Autokosten sparen!
- Ich will bewusst etwas für den Klimaschutz tun!

Das sind Vorteile, bei denen für jeden einzelnen etwas zu gewinnen ist!

Danach müssen wir uns die Frage stellen, was zu tun ist, um die noch Wenigradler und Nichtradler zu überzeugen und die Bedingungen für die Vielfahrenden zu verbessern.

Dazu haben wir mit den Einwohnern diskutiert und Ziele und Handlungsfelder herausgearbeitet (siehe Punkt 2).

Es braucht

- eine sichere und attraktive Infrastruktur und gute Serviceangebote als Grundvoraussetzung
- ein positives Fahrradklima
- eine gute Kommunikation der beabsichtigten Maßnahmen und
- eine tiefgreifende politische Verankerung als Umsetzungsvoraussetzung.

Nachfolgend formulierte Maßnahmevorschläge sollen einen Schritt hin zum Erreichen der herausgearbeiteten Ziele ermöglichen.

4.1 Netz Alltagsverkehr

Wenn es Zielstellung sein soll, den Anteil des Radverkehrs an den zurückgelegten Wegen zu erhöhen (siehe Pkt. 2), müssen im Vergleich zu den anderen Verkehrsmitteln, insbesondere dem Individualverkehr, bessere Chancen dazu eröffnet werden. Radfahren (und Fahrrad abstellen) muss zügig, sicher und bequem möglich sein. Das erfordert eine dementsprechend ausgebaute und ständig auf gutem Niveau unterhaltene Infrastruktur.

4.1.1 Radtrassen

Die Hauptrouten für Alltags- und Gewohnheitsfahrende haben gesamtstädtische Bedeutung. Sie dienen der Vernetzung der Hauptquell- und Zielorte untereinander (große Wohn- und Gewerbegebiete). Sie sollen schnell befahrbar, durchgängig und hindernisarm sein. Sie müssen für die entsprechenden Radmengen und -geschwindigkeiten geeignet sein und eine hohe Sicherheit bieten. Die Ergänzungsverbindungen sind in ihrer Bedeutung entsprechend untergeordnet, dennoch zügig befahrbar, sicher und hindernisarm.

M 4.1.1: Bei allen Maßnahmen und Planungen, die verkehrliche Auswirkungen haben, ist explizit zu prüfen, wie dabei günstige Bedingungen für den Radverkehr geschaffen werden können. Das Prüfergebnis ist in der Plan-/Projektunterlage zu dokumentieren.

M 4.1.2: Zielgröße für die Qualität des Netzes sind die in der Tabelle 2 der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) 2010“ verfassten Aussagen und die in Tabelle 5 ausgeführten Entwurfsparameter.

Tabelle 2 der ERA: Zielgrößen für Gestaltung und Ausstattung von Verkehrswegen für den zielorientierten Alltagsradverkehr (Auszug)

Kategorie		angestrebte Fahrgeschwindigkeiten in km/h[2)]	daraus abgeleitete maximale Zeitverluste durch Anhalten und Warten je km	Beleuchtung	Wegweisung
IR III	Innergemeindliche Radhauptverbindung	15 bis 20	45 s	x	x
IR IV	Innergemeindliche Radverkehrsverbindung	15 bis 20	60 s	x	[1)]
IR V	Innergemeindliche Radverkehrsanbindung	-	-	-	-

Auf **Netzebene** anzustrebende Qualitäten:
- die Maschenweite des Netzes der Hauptverbindungen (200 bis 1.000 m) soll gewährleisten, dass 90 % der Einwohner maximal 200 m von einer Hauptverbindung entfernt wohnen
- minimale Umwege (Umwegfaktor max. 1,2 gegenüber der kürzest möglichen Verbindung, max. 1,1 gegenüber parallelen Hauptverkehrsstraßen) und keine zusätzlichen Steigungen
- Erfüllung der in der Tabelle 4 (Seite 15) benannten grundlegenden Entwurfsanforderungen hinsichtlich Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität des Radverkehrs
- Winterdienst auf den Hauptverbindungen des Radverkehrs (mindestens bei AR II, IR II und IR III)
- sozial sicher: Übersichtlichkeit, Einsehbarkeit und soziale Kontrolle oder Angebot entsprechender Alternativverbindungen, z. B. zu Nachtzeiten

[1)] Sofern Teil des Wegweisungsnetzes
[2)] einschließlich Zeitverluste an Knotenpunkten (nach den RIN)

Tabelle 5 der ERA: Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitstrennstreifen

Anlagentyp	**Breite der Radverkehrsanlage** (jeweils einschließlich Markierung)		**Breite des Sicherheitstrennstreifens**		
			zur Fahrbahn	**zu Längsparkständen** (2,00 m)	**zu Schräg-/Senkrechtparkständen**
Schutzstreifen	Regelmaß	1,50 m	-	Sicherheitsraum: 0,25 m bis 0,50 m	Sicherheitsraum: 0,75 m
	Mindestmaß	1,25 m			
Radfahrstreifen	Regelmaß (einschließlich Markierung)	1,85 m	-	0,50 m bis 0,75 m	0,75 m
Einrichtungsradweg	Regelmaß	2,00 m	0,50 m 0,75 m (bei festen Einbauten bzw. hoher Verkehrsstärke)	0 ,75 m	1,10 m (Überhangstreifen kann darauf angerechnet werden)
	(bei geringer Radverkehrsstärke)	(1,60 m)			
beidseitiger Zweirichtungsradweg	Regelmaß	2,50 m		0,75 m	
	(bei geringer Radverkehrsstärke)	(2,00 m)			
einseitiger Zweirichtungsradweg	Regelmaß	3,00 m			
	(bei geringer Radverkehrsstärke)	(2,50 m)			
Gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)	abhängig von Fußgänger- und Radverkehrsstärke, vgl. Abschnitt 3.6	≥ 2,50 m			

Die Führungsform des Radverkehrs soll immer so gewählt werden, dass eine geringe Abhängigkeit vom Verhalten anderer Verkehrsteilnehmenden besteht. Das bieten Schutzstreifen nicht, sie sollen daher nur als begründete Ausnahme gewählt werden.

M 4.1.3: Kleinere Mängel im Bestandsnetz, die erkannt werden, sind durch den Eigenbetrieb Immobilienmanagement zügig zu beheben.

Für die Netzbildung soll folgendes innergemeindliches **Radhauptnetz** (IR III) definiert sein (siehe Plandarstellung, Pkt. 5 Anlagen, Plan 3 „Netzkategorien"):

- Friedrich-Engels-Ring

- Eschengrunder Straße - Demminer Straße – Friedrich-Engels-Ring – Neustrelitzer Straße

- Stavenhagener Straße - Weitiner Straße – Rostocker Straße - Friedrich-Engels-Ring – Woldegker Straße

- Neuendorfer Straße, Seestraße

- Torgelower Straße, Ihlenfelder Straße, Sponholzer Straße und ihr südlicher Anschluss an die Woldegker Straße, Ravensburgstraße, Usedomer Straße

- Datzebergstraße, Rasgrader Straße, Trockener Weg, Südstraße zwischen Trockener Weg und Ihlenfelder Straße

- Salvador-Allende-Straße, Carlshöher Straße, Lindenhofer Straße, Steinstraße, Fritscheshofer Straße, Ziolkowskistraße, Juri-Gagarin-Ring bis Salvador-Allende-Straße und bis Ziolkowskistraße

- Ziegelbergstraße, Wilhelm-Külz-Straße, John-Schehr-Straße, Am Blumenborn bis Einmündung Neustrelitzer Straße

- Mirabellenstraße, Lutizenstraße, Platanenstraße

- Kranichstraße, Reitbahnweg zwischen Demminer Straße und Traberallee, Fasanenstraße, Traberallee

Als wichtige **Ergänzungsverbindungen** (IR IV) sollen gelten (siehe Plandarstellung, Pkt.5 Anlagen, Plan 3 „Netzkategorien"):

Nord: Straße Am Eschenhof, Südstraße zwischen Am Eschenhof und Trockener Weg, Fortsetzung der Kranichstraße über Willi-Bredel-Straße und Kannegießerbruch bis Bruderbruch, Kuhdamm, Reitbahnweg zwischen Traberallee und An der Rennbahn, Ponyweg, An der Rennbahn, Bruderbruch, Bertolt-Brecht-Straße südlich der Kranichstraße, drei Bahnübergänge, Morgenlandstraße, Robert-Blum-Straße, Fritz-Reuter-Straße, Fasanenstraße südlich der Kranichstraße, Brücke über die Bahngleise, Anbindung Bahnhofsvorplatz

West: Jahnstraße, Bachstraße, Brodaer Straße, touristischer Radweg zwischen Brodaer Straße und Oelmühlenstraße, Oelmühlenstraße, die touristischen Radwege zwischen dieser und den südlichen Anschlüssen an die Wohngebiete Brodaer Höhe und Brodaer Holz

Süd: Clara-Zetkin-Straße, Bergstraße, Fünfeichener Weg, An der Landwehr (touristischer Radweg), Anschluss von Neustrelitzer Straße über Margeritenstraße und Am Gartenbau bis An der Landwehr, Kirschenallee, Lindenstraße, Am Augustabad

Ost: Mühlendamm ab Ziegelbergstraße bis Kiestagebau, Birkengrund, Weg am Hang bis Anschluss an Forsthaus über Lindetal und Kleingartenanlage bis Mühlendamm, Robert-Koch-Straße

Für das Hauptnetz und die Ergänzungsverbindungen wurden folgende Netzlücken identifiziert:

fehlender Abschnitt (Fahrbahn für Tempo 40/50 km/h zugelassen und kein gesondertes Radwegeangebot):

M 4.1.4 Lindenstraße zwischen Neustrelitzer Straße und Beginn der Tempo-30-Zone
M 4.1.5 Kirschenallee zwischen Lindenstraße und Beginn Tempo-30-Zone
M 4.1.6 John-Schehr-Straße zwischen Einmündung Horst-Jonas-Straße und Bergstraße
M 4.1.7 Woldegker Straße Nord zwischen Einmündung Fritscheshofer Straße und 330 m Richtung West
M 4.1.8 Woldegker Straße zwischen Küssow und der östlichen Stadtgrenze
M 4.1.9 Ziolkowskistraße
M 4.1.10 Robert-Koch-Straße zwischen Salvador-Allende-Straße und Robert-Koch-Straße 14
M 4.1.11 Robert-Koch-Straße ab Fritscheshofer Straße ca. 150 m Richtung Salvador-Allende-Straße
M 4.1.12 Juri-Gagarin-Ring zwischen Salvador-Allende-Straße und Ziolkowskistraße
M 4.1.13 Ziegelbergstraße zwischen Friedrich-Engels-Ring und Beginn der Tempo-30-Zone
M 4.1.14 Neustrelitzer Straße West zwischen Lindenstraße und Kirschenallee
M 4.1.15 Datzebergstraße zwischen Trockener Weg bis Höhe Mudder-Schulten-Straße 7
M 4.1.16 Rasgrader Straße zwischen Adolph-Kolping-Straße und Kurze Straße
M 4.1.17 Kranichstraße zwischen Elsterweg und Kranichstraße 16 a
M 4.1.18 Bertolt-Brecht-Straße im West-Ost-Abschnitt
M 4.1.19 Ravensburgstraße Südseite zwischen Beseritzer Straße und Sponholzer Straße
M 4.1.20 An der Rennbahn
M 4.1.21 Fritz-Reuter-Straße zwischen Nordbahnstraße und Friedrich-Engels-Ring
M 4.1.22 Bachstraße zwischen Rostocker Straße und Bachstraße 8

qualitativ unzureichende Abschnitte (entsprechend Punkt 5. Anlagen, Tabelle1, „Analyse der straßenbegleitenden Radwege", ausreichende oder schlechte Qualität):

im Hauptnetz:

M 4.1.23 Woldegker Straße Süd zwischen Juri-Gagarin-Ring und Fritscheshofer Straße
M 4.1.24 Woldegker Straße Nord zwischen Einsteinstraße und Verbindungsweg zur Kruseshofer Straße
M 4.1.25 Salvador-Allende-Straße stadtauswärts zwischen Ikarusstraße und Otto-Lilienthal-Straße
M 4.1.26 Lindenhofer Straße stadteinwärts zwischen Metallbau Heppner und Quarzstraße
M 4.1.27 Steinstraße beidseitig zwischen Quarzstraße und Marmorweg
M 4.1.28 Neustrelitzer Straße stadtauswärts ab Neustrelitzer Straße 4 bis Schwedenstraße
M 4.1.29 Neustrelitzer Straße stadtauswärts ab Bushaltestelle Kaufhof Süd bis Lindenstraße
M 4.1.30 Neustrelitzer Straße stadteinwärts ab Mirabellenstraße bis BBL-Einfahrt Nord
M 4.1.31 Demminer Straße stadteinwärts zwischen Einfahrt Tankstelle und Baumwallsweg
M 4.1.32 Demminer Straße Verbindungsweg zur Eschengrunder Straße
M 4.1.33 Ihlenfelder Straße stadtauswärts zwischen Torgelower und Prenzlauer Straße
M 4.1.34 Ihlenfelder Straße stadteinwärts zwischen Pasewalker und Greifswalder Straße
M 4.1.35 Wilhelm-Külz-Straße beidseitig zwischen Lindebachbrücke und neu.sw GmbH
M 4.1.36 Platanenstraße beidseitig zwischen Neustrelitzer Straße und Tannenweg
M 4.1.37 Mirabellenstraße beidseitig zwischen Birnenstraße und Lutizenstraße
M 4.1.38 Rasgrader Straße westlich zwischen Trockener Weg und Adolph-Kolping-Straße
M 4.1.39 Trockener Weg zwischen Rasgrader Straße/Flurstraße und Südstraße

im Ergänzungsnetz:
M 4.1.40 Kirschenallee Süd beidseitig zwischen Neustrelitzer Straße und Einfahrt Tankstelle
M 4.1.41 Am Eschenhof beidseitig zwischen Flurstraße und Südstraße

Die benannten Netzlücken und mangelhaften Abschnitte im Hauptnetz und im Ergänzungsnetz wurden bewertet und in Bezug auf Umsetzungsaktivitäten nach Prioritäten geordnet (siehe Punkt 4.11).

Alle weiteren Straßen im Stadtgebiet dienen als Anbindungen an die oben aufgeführten Trassen (IR V) und haben untergeordnete Bedeutung.

4.1.2 Radfahren in der Innenstadt

Für das Radfahren in der Innenstadt ist die unberechtigte Benutzung der Gehwege eine zu beobachtende unzulässige Normalität. Dieser Nutzungskonflikt zwischen Zu-Fuß-Gehenden und Radfahrenden hat mehrere Ursachen. Hauptgründe sind die wenigen Zu-Fuß-Gehenden auf breiten Gehwegen, das subjektive Unsicherheitsgefühl der Radfahrenden auf der Fahrbahn trotz des grundsätzlich langsam fahrenden motorisierten Verkehrs und der für Radfahrende ungünstige Fahrbahnzustand („Holperpflaster"). Hauptproblem der Radfahrenden ist das fehlende Angebot einer guten West-Ost-Querungsmöglichkeit.

Aufgrund der Stadtstruktur muss die zügige Durchquerung der Innenstadt in Nord-Süd- und West-Ost-Richtung eine wichtige Zielstellung bei der Netzentwicklung sein, um das Alltagsradeln attraktiv zu machen.

In Nord-Süd-Richtung muss die Stargarder Straße (Tempo-30-Straße) zwischen der Einmündung der Turmstraße und dem Stargarder Tor als Bestandteil des definierten Radhauptnetzes eine deutliche Verbesserung für den Radverkehr erhalten.

M 4.1.2.1: Bei der Planung des Ausbaus des südlichen Abschnittes der Stargarder Straße soll eine bessere Lösung für den Radverkehr geschaffen werden, die über eine Belagsverbesserung hinausgeht.

Für die West-Ost-Relation als stark befahrene Trasse gestaltet sich eine Lösung wesentlich komplizierter. Am Knoten Rostocker Straße/Treptower Tor wurde die größte Anzahl Radfahrender gezählt (siehe Pkt. 3.1.2), von denen wiederum die Mehrheit die Innenstadt zum Ziel hat oder sie durchquert. Daher muss eine leistungsfähige West-Ost-Trasse entwickelt werden. Dabei soll die ganztägige Freigabe der Turmstraße ausdrücklich keine Lösung sein, um die Attraktivität für den Einzelhandel und für weitere publikumsinteressante Nutzungen beizubehalten.

M 4.1.2.2: Die Kleine Wollweberstraße zwischen Ringstraße und Stargarder Straße ist als Alternativtrasse zu entwickeln und eine Vorplanung in Varianten zu erarbeiten, die den Radverkehr deutlich besser als momentan berücksichtigt. Das soll durch eine geeignete Gesamtbetrachtung aller Verkehrsarten gelingen.

Als Anschluss der Kleinen Wollweberstraße am westlichen Ende an das Treptower Tor soll der Wall betrachtet werden.

M 4.1.2.3: Der Wallabschnitt südlich des Treptower Tores bis zur Kleinen Wollweberstraße ist hinsichtlich der Ertüchtigung für den Radverkehr unter Berücksichtigung aller Planungsbelange zu untersuchen.

Die weitere Innenstadtquerung in Richtung Osten soll durch ein Angebot in der Neutorstraße zwischen Stargarder Straße und Neuem Tor erfolgen.

M 4.1.2.4: Bei der Planung des Ausbaus der Neutorstraße soll eine bessere Lösung für den Radverkehr geschaffen werden. Aufgrund der vorhandenen Breite ist dabei mit Auswirkungen für den Autoverkehr zu rechnen. Es sind die Auswirkungen auf alle Verkehrsarten zu untersuchen.

4.2 Netz Freizeitverkehr

Für diese Netzkategorie ist es besonders wichtig, die Netzbestandteile nach ihrer perspektivisch gewollten Bedeutung zu betrachten. Die Bedeutung des Fahrradfahrens als Freizeitsport wird weiter zunehmen, sowohl für Urlaubslangstrecken als auch für Wochenendtagestouren.

M 4.2.1 Der überregionale („Mecklenburgischer Seenradweg") und die regionalen Radwege („Tollensetalrundweg", „Stadtmauer und Burg" und „Eiszeitroute") sind wegen ihrer besonderen Bedeutung für das touristische Angebot in der Mecklenburgischen Seenplatte in einem guten Ausbauzustand zu halten. Für diese ca. 25,5 km sind Planungen zu erarbeiten und Fördermittel zu beschaffen mit dem Ziel, den Wegezustand deutlich zu verbessern.

Die verbleibenden Freizeitradwege von städtischer Bedeutung werden auf Grund ihrer zum Teil vorhandenen Bedeutung als Alltagsradwege höchst unterschiedlich frequentiert.

M 4.2.2 Die städtisch bedeutsamen Freizeitradwege sind einer Bewertung hinsichtlich ihrer anzunehmenden Nutzungswichtigkeit zu unterziehen. Dabei sind zwei Kategorien zu bilden: große Bedeutung im Freizeitnetz und langfristig als Radwanderweg erhalten bzw. geringe Bedeutung und langfristig als Fußwanderweg erhalten.

M 4.2.3 Für die städtischen Freizeitradwege von großer Bedeutung sind Fördermittel für Planungen und den Bau zu beschaffen und entsprechende Planungen erarbeiten zu lassen.

Die „kleinen" grünen Radwege (als gemeinsame Geh- und Radwege verkehrlich angeordnet) sollen langfristig als Fußwanderwege erhalten werden.

M 4.2.4 Zur Vernetzung der regionalen Freizeitrouten im Stadtgebiet sollen folgende Trassen studienhaft untersucht werden:

- Verbindung zwischen Tollenseseeradrundweg – Bereich Ostufer/Lindenberg und Radweg „Stadtmauer und Burg" – Bereich Mühlenholz

- Verbindung „Mecklenburger Seenradweg" – Bereich Küssow Nord und Radweg „Stadtmauer und Burg" – Bereich Mühlenholz

M 4.2.5 Für die Freizeitradwege sind in Abhängigkeit ihrer bewerteten Netzbedeutung und Lage in der Landschaft entsprechende Ausbaustandards zu erarbeiten. Dabei ist eine Übereinstimmung mit denen des Landkreises zu erwirken.

4.3 Radschnellverbindungen

Die höchste Kategorie von innerstädtischen Radverkehrsanlagen sind Radschnellverbindungen. Sie bestehen aus besonders breiten und komfortabel zu befahrenden Radwegen, Radfahrstreifen oder Fahrradstraßen. Auf ihnen soll der Radverkehr gebündelt und beschleunigt werden. Radfahrende sollen möglichst ohne Umwege, Kurven oder größere Unterbrechungen schnell, bequem und sicher an ihr Ziel gelangen.

Es wird festgelegt, dass für die Stadt Neubrandenburg nach überschläglicher Prüfung nach den Kriterien des „Leitfadens zur Potenzialanalyse und Nutzen-Kosten-Analyse für Radschnellverbindungen" des BMVI vom Oktober 2019 derartige Radwege nicht in Frage kommen. Hauptgründe sind die geforderte Länge und die erforderlichen Belegungszahlen.

4.4 Fahrradparken

Zur Möglichkeit der Verknüpfung mit dem ÖPNV und dem Auto finden sich Aussagen unter Punkt 4.8. Als wichtigste Maßnahme beim Fahrradparken wird die Errichtung von Abstellplätzen im unmittelbaren Bahnhofsumfeld in angemessener Anzahl angesehen.

M 4.4.1: Bei der Neugestaltung des südlich gelegenen Bahnhofsvorplatzes werden sowohl überdachte als auch nicht überdachte Plätze vorgesehen. Ebenso sollen abschließbare Fahrradboxen, eine SB-Reparaturstation und zeitgemäße Ladeinfrastruktur eingeordnet werden.

M 4.4.2: Auf der Nordseite des Bahnhofs sollen in unmittelbarer Nähe zum Ausgangsbauwerk Nord in Verbindung mit der P&R-Anlage für Autos weitere sowohl überdachte als auch nicht überdachte Fahrradabstellplätze eingeordnet werden.

Auch im unmittelbaren Innenstadtbereich soll ein Angebot zum sicheren Abstellen von Fahrrädern geschaffen werden.

M 4.4.3 In der Innenstadt ist an einem zentralen und gut auffindbaren Standort eine sichere Abstellanlage (auch Fahrradboxen) mit einem ergänzenden Serviceangebot zu entwickeln.

M 4.4.4: Um die Situation des Fahrradparkens vor privaten und nichtstädtischen öffentlichen Einrichtungen zu verbessern, erarbeitet die Stadtverwaltung eine entsprechende Fahrradabstellanlagensatzung nach § 49 LBauO M-V i. V. m. § 86 LBauO M-V und legt sie der Stadtvertretung zum Beschluss vor.

M 4.4.5: Die Stadtverwaltung erarbeitet ein Informationsblatt für privat Bauende. Hier sollen angestrebte Standards für Abstellanlagen formuliert werden. Dieses Blatt soll jeder Baugenehmigung beigefügt und im Stadtanzeiger und der Internetseite der Vier-Tore-Stadt Neubrandenburg veröffentlicht werden.

M 4.4.6: Die Anzahl der Abstellanlagen in der Innenstadt ist zu evaluieren und mögliche zusätzliche Bedarfe sind zu identifizieren.

Bei der Anordnung von Fahrradabstellanlagen ist sorgfältig zu prüfen, ob dafür vorhandene Kfz-Stellplätze in Anspruch genommen werden müssen. Andere Lösungen sollen Vorrang haben. Abstellmöglichkeiten für Kraftfahrzeuge und Fahrräder sollen grundsätzlich gleichrangig behandelt werden.

M 4.4.7: Bei allen Planungen in städtischer Verantwortung erfolgt eine Bedarfsprüfung und Berücksichtigung von Radabstellanlagen.

4.5 Elektrofahrräder, Elektroroller und Lastenräder

Fahrräder mit Elektromotorunterstützung werden allgemein als Elektrofahrräder bezeichnet. Auf die technische Unterscheidung zwischen den Unterkategorien soll hier nicht eingegangen werden.

Elektrofahrräder ermöglichen bei Entfernungen ab drei Kilometer eine schnellere Fortbewegung im Vergleich zu einem normalen Fahrrad und bis 12 Kilometer häufig sogar im Vergleich zum Automobil. Für ältere Fahrradfahrende wird Rad fahren unbeschwerlicher, für alle vereinfacht sich der Gepäcktransport oder das Bewältigen von Steigungen.

Andererseits steigt das Unfallrisiko durch die höheren Geschwindigkeiten, die Verletzungen sind häufig schwerer. Es wird nicht ausreichend nichtöffentlich geübt, der verlängerte Bremsweg nicht beachtet und nicht vorausschauend genug gefahren. Das Helmtragen oder eine Zusatzbeleuchtung am Rad werden

vernachlässigt.

Durch die zunehmende Benutzung von Elektrofahrrädern entstehen grundsätzlich keine neuen Anforderungen an die Radverkehrsinfrastruktur, vorausgesetzt, die Qualität ist allgemein als gut einzuschätzen. Das Verhalten der Nutzenden hat sich dem allgemeinen Radverkehr anzupassen, insbesondere hinsichtlich des konkreten Begegnungsfalls. Ob die Einweisung zur Benutzung des Rades, die durch den Verkaufenden erfolgt, ausreichend ist, muss der nutzende Radfahrende selbst und verantwortungsbewusst entscheiden.

Elektroroller spielen im System der radähnlichen Fortbewegungshilfen in unserer Stadt eine sehr untergeordnete Rolle. Vereinzelt sind Fahrende auf ihren eigenen Rollern zu beobachten. Ein Ausleihsystem existiert nicht und scheint bedingt durch die Stadtgröße als Angebot wirtschaftlich nicht attraktiv zu sein.

Aus den o. g. Gründen werden für die Nutzung von Elektrofahrrädern und Elektrorollern keine Maßnahmen vorgeschlagen. Bei künftiger Bedarfsänderung erfolgt eine entsprechende Anpassung des Radverkehrskonzeptes.

Lastenräder sind 2- bis 4-rädrige Gefährte mit angefügten bzw. aufgebauten Ladeflächen vor dem Lenker oder hinter dem Sitz. Sie können als Ersatz für einen privaten PKW oder ein kleines Lieferfahrzeug dienen, insbesondere für den Transport umfänglicher Einkäufe oder kleinerer Kinder, zum gewerblichen Warentransport oder sogar als Verkaufsfahrzeug genutzt werden.

Lastenräder sind deutlich schwerer und größer als „normale" Fahrräder. Sie sind relativ teuer und rechnen sich nur bei häufiger Nutzung oder als PKW-Ersatz. Sie haben besondere Anforderungen an die Radinfrastruktur, insbesondere an die Abstellplätze, an die Radwegbreiten und die -kurvenradien.

Die bauliche Dimension eines Lastenrades macht es zu einem sehr anspruchsvollen Verkehrsmittel, das eher für jüngere und kräftige Nutzende geeignet scheint.

Das Erfordernis, in der Vier-Tore-Stadt Neubrandenburg gesonderte Abstellplätze für Lastenräder auszuweisen, soll geprüft werden, wenn der „Leitfaden zur Ausweisung von Abstellanlagen für Lastenfahrräder" der FH Erfurt fertiggestellt ist (geplant für September 2021).

4.6 Sicherheit

Eine wichtige Komponente zur Erhöhung des Radverkehrsanteils an den zurückgelegten Fahrten ist die Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere der „schwächeren". Hier muss ein wichtiger Schwerpunkt darauf gerichtet sein, sowohl das Einhalten der geltenden Verkehrsregeln zu erreichen, als auch die gegenseitige Akzeptanz und Rücksichtnahme zu erhöhen. Dabei ist jeder Radfahrende aufgefordert, seinen persönlichen Beitrag zu leisten.

Das allgemeine Unfallgeschehen mit Beteiligung von Radfahrenden wird maßgeblich durch eine attraktive Radinfrastruktur und dabei insbesondere durch sichere Knotenpunkte beeinflusst.

M 4.6.1: Für einen geeigneten Knotenpunkt (Auswahl in Abstimmung mit dem Baulastträger) ist eine planerische Lösung zur Führung des Radverkehrs zu erarbeiten, die den neuesten Anforderungen an die Sicherheit und zügige Führung (im Sinne einer modellhaften Lösung für Neubrandenburg) entspricht (siehe auch Ergebnisse der Fachtagung des ADFC 2019 „Sichere Kreuzungen für den Radverkehr").

M 4.6.2: Die Markierung der Radwegefurten und -verkehrsführungen im Zuge von Vorfahrtsstraßen ist weiter voranzutreiben, bestehende Markierungen sind in Stand zu halten.

M 4.6.3 Der Winterdienst auf Radwegen soll in der Vier-Tore-Stadt Neubrandenburg als Modellversuch für die Saison 2021/2022 für all die Radwege vorbereitet werden, die an den Straßen der Reinigungsklassen 0 und 7 entsprechend der „Straßenreinigungssatzung" vom 01.01.2019 gelegen sind. Dabei soll ein als „Sohle" bezeichnetes Salz-Wasser-Gemisch getestet werden, welches bei Abwägung aller Möglichkeiten als einzig geeignetes Mittel erscheint.

Ein wichtiges Diskussionsthema der Radfahrenden ist ihre Berücksichtigung bei den Überlegungen zu Verkehrsführungen in Baustellenbereichen.

M 4.6.4 Das unter dem Punkt 3.4.4 beschriebene Entscheidungsverfahren soll fortgeführt werden. Dabei soll zukünftig noch sorgfältiger zwischen den Belangen der Verkehrsarten abgewogen werden und insbesondere das Sicherheitsbedürfnis und das gute Vorankommen der Radfahrenden eine größere Rolle spielen.

4.7 Service

Ausleihmöglichkeiten von Fahrrädern sollen insbesondere einen Beitrag zur Verbesserung der touristischen Infrastruktur und der Bedingungen von Berufspendlern, die Bahnnutzende sind, leisten.

M 4.7.1 Die Vier-Tore-Stadt Neubrandenburg stellt jährlich 15 TEUR als Modellvorhaben über drei Jahre zur Verfügung, um durch eine Basisfinanzierung ein Ausleihsystem zu sichern. Dazu sind Sponsoren zu suchen. Nach geklärter Finanzierung erfolgt eine Ausschreibung, um einen Anbieter zu suchen.

Ein Netz von öffentlich zugänglichen Ladestationen für Fahrräder hat vorwiegend touristische Bedeutung. Daher sollen die Schwerpunkte der Verortung die Innenstadt und das Bahnhofsumfeld sein.

M 4.7.2 Für die Innenstadt wird im Verkehrsplan als Spezialplan des Rahmenplans Innenstadt eine Aussage zur Einordnung von Fahrradladestationen getroffen.

M 4.7.3 In Abhängigkeit der Nutzung der geplanten Ladesäule im Bereich des Strandbades Broda soll geprüft werden, ob weitere Ladesäulen in den Strandbädern der Vier-Tore-Stadt errichtet werden.

Als besonderer Service für Touristen sind Angebote zum eigenständigen Durchführen von Kleinreparaturen, zur Gepäckaufbewahrung und zum Fahrradwaschen zu bewerten.

M 4.7.4 Das Einordnen derartiger Serviceeinrichtungen ist in die Aufgabenstellung der Planung der Fahrradparkierungsanlage auf dem südlichen Bahnhofsvorplatz einzuarbeiten.

Ein wichtiges Serviceangebot für Alltagsradelnde kann die bessere Zugänglichkeit der Lichtzeichenanlagen sein.

M 4.7.5 Es soll geprüft werden, ob und wenn ja, mit welchem Aufwand, die Anforderungstaster für Radfahrende an den Lichtzeichenanlagen durch geeignete berührungslose Detektion von Radfahrenden vor den Knotenpunkten ersetzt werden können.

4.8 Verknüpfung Rad - ÖPNV und Rad - Auto

Der Umstieg vom Fahrrad auf die Züge der Deutschen Bahn AG und damit die Verknüpfung beider Verkehrsmittel erfordert ein Angebot an sicheren Abstellmöglichkeiten im unmittelbaren Bahnhofsbereich. Dazu ist das Errichten von neuen Abstellanlagen sowohl auf dem südlichen Bahnhofsvorplatz als auch nördlich des Bahnhofs geplant (siehe Pkt. 4.4, Maßnahmen M 4.4.1 und M 4.4.2). Diese Abstellanlagen

sind auf Grund ihrer räumlichen Nähe zum Regionalbusbahnhof auch ein sehr gutes Angebot für Nutzende der Überlandbusse.

Auf Grund der Größe des Stadtgebietes, der zurückzulegenden Entfernungen zwischen den Stadtteilen (max. ca. 5 km aus jeder Himmelsrichtung bis zum Marktpatz) und damit der Fahrtdauer pro Strecke wird eingeschätzt, dass ein regelmäßiger Umstieg von Radfahrenden auf den Stadtbus unter Zurücklassen des Rades an einer Haltestelle kaum einen Zeitvorteil ergeben würde. Daher wird aktuell von einer Planung von Fahrradabstellanlagen an den Stadtbushaltestellen abgesehen.

Das Mitnehmen von Fahrrädern in den Neubrandenburger Stadtbussen hingegen ist ein von den Radfahrenden geäußerter Wunsch. Allerdings wird der Zeitgewinn als gering eingeschätzt.

M 4.8.1 Durch die Neubrandenburger Verkehrsbetriebe GmbH wird geprüft, ob eine Fahrradmitnahme außerhalb der Benutzungsspitzenzeiten in den Gelenkbussen ermöglicht werden kann. Eine Entscheidung soll 2021 vorliegen.

Das Abstellen von Autos durch die Einpendler auf Parkplätzen am Stadtrand und der Umstieg auf ein Fahrrad kann ein Beitrag zur Reduzierung des Abgasausstoßes des Autoverkehrs und damit zur Verbesserung des Stadtklimas sein.

M 4.8.2 Es ist eine Untersuchung zu geeigneten Standorten für Fahrradabstellanlagen an den in die Stadt führenden Hauptverkehrsstraßen durchzuführen.

4.9 Wegweisung

Die Erarbeitung eines schlüssigen Konzeptes zur Wegweisung ist Aufgabe des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte. Die Stadtverwaltung und EBIM werden sich mit den entsprechend Verantwortlichen verständigen, um die Wegweisung auf dem Stadtgebiet den modernen Anforderungen anzupassen.

4.10 Öffentlichkeitsarbeit

Um das Ziel, dem Radverkehr in der Vier-Tore-Stadt Neubrandenburg mehr Bedeutung beizumessen, erreichen zu können, soll die Öffentlichkeitsarbeit zu diesem Thema intensiviert werden. Dabei hat der im August 2018 gegründete FahrRat eine entscheidende Funktion. In ihm werden u. a. die Themen Verkehrssicherheit, Fahrradinfrastruktur, Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit diskutiert. Mit einem Beschluss der Stadtvertretung im September 2020 ist der FahrRat als unbefristeter Beirat weiterzuführen. Eine wichtige Aufgabe soll die Unterstützung bei der Erarbeitung und Begleitung der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes sein.

Die Vier-Tore-Stadt Neubrandenburg ist ab 01.01.2021 vollwertiges Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen MV (AGFK MV). Die Stadt erhofft sich einen regen Austausch von Ideen und Erfahrungen mit den anderen Mitgliedern mit dem Ziel, die Bedingungen für den Radverkehr zu verbessern.

Als wichtiges öffentlichkeitswirksames Thema wird der Komplex Schulung und Information zu verkehrlichen Sicherheitsfragen bewertet. Dabei soll ein Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit der Radfahrenden und der Zu-Fuß-Gehenden geleistet werden und die Akzeptanz der Verkehrsregeln gefördert werden.

M 4.10.1 Die wichtigen Regeln, Probleme und Gefahren im Zusammenhang mit dem Radverkehr und zum Thema des korrekten Verkehrsverhaltens sollen für die Veröffentlichung im Stadtanzeiger, als Faltblatt und für die Internetseite der Vier-Tore-Stadt Neubrandenburg erarbeitet werden.

Das STADTRADELN als Aktion des Klima-Bündnisses soll der Radverkehrsförderung dienen und die Bürger zur Nutzung des Fahrrades im Alltag ermuntern. Es geht um einen Wettbewerb um die meistgefahrenen Kilometer.

M 4.10.2 Die Vier-Tore-Stadt Neubrandenburg wird sich auch in den kommenden Jahren aktiv an der Aktion STADTRADELN beteiligen.

Mit der öffentlichen Veranstaltung zum Thema Radfahren im Januar 2020 wurde eine gute Basis für einen Dialog mit den an diesem Thema interessierten Bürgern geschaffen. Dies soll verstetigt werden.

4.11 Umsetzung, finanzielle Bewertung

Im Rahmen einer öffentlichen Veranstaltung im Januar 2020 wurden u. a. Aspekte diskutiert, wie eine Priorisierung von Maßnahmen vorgenommen werden kann. Hierbei hatten die Kriterien Sicherheit, Wirkungsgrad, Kurzfristigkeit und Finanzierbarkeit die größte Bedeutung.

Das Wichtigste bei der Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen des Radverkehrskonzepts ist eine Finanzausstattung, die eine deutliche Qualitätsverbesserung der Infrastruktur ermöglicht und damit dem Ziel entspricht, die Sicherheit der Radfahrenden zu erhöhen.

Im Vorbericht zum Wirtschaftsplan 2020 des Eigenbetriebes Immobilienmanagement findet sich unter dem Punkt „Wesentliche Entwicklungen im Planungszeitraum und planerische Rahmenbedingungen" folgende Aussage: „Neben der äußerst angespannten finanziellen Situation der Stadt haben auch der zeitliche Rahmen und die Regularien der Kommunalaufsicht bei der Vergabe von Kreditgenehmigungen und der Erteilung von Haushaltsgenehmigungen Einfluss auf die Investitionsplanung.". Es sollen u. a. „mögliche Einsparpotentiale aus wesentlichen Standardabsenkungen im Bereich Straßen/Grün" geprüft werden (Punkt Finanzplan im Vorbericht).

Unter der Position 19.4.123 Radwege ist für 2020 als einzige Maßnahme die Instandsetzung der Radwegeverbindung zwischen Broda und dem Gebiet Am Oberbach mit einem Betrag von 80.000 EUR aufgeführt.

Die im Wirtschaftsplan des EBIM eingesetzten Beträge sind nach Beschluss des Radverkehrskonzeptes je nach Maßnahmenpriorisierung zu erhöhen und in den Investitionshaushalt einzustellen.

Möglichkeiten, Maßnahmen teilweise über Fördermittel zu finanzieren, bestehen momentan wie folgt (Recherche der Abt. 2.40 der Stadtverwaltung im September 2020):

- Richtlinie über die Mitfinanzierung der Investitionen in den Bau von Radwegen in kommunaler Baulast (Kommunale Radbaurichtlinie – KommRadbauRL M-V)
  Fördergegenstände: Neu- oder Ausbau eines verkehrlich gebotenen, straßenbegleitenden Radweges an einer Straße in kommunaler Baulast; Neu- oder Ausbau eines selbständigen kommunalen Radweges, der zur An- oder Verbindung von Orten oder Ortsteilen dient; Ausbau von vorhandenen Wegen für den Radverkehr, die in einem angemessenen räumlichen Zusammenhang mit einer Straße in kommunaler Baulast stehen; Neu- oder Ausbau von kommunalen Radwegen, die Bestandteil eines touristischen Radwegekonzeptes sind; Erhaltung von vorhandenen Radwegen (ohne vorhandene Zweckbindung), wenn eine Nutzung des Radweges aufgrund des schlechten Zustandes des Radwegoberbaus faktisch nicht möglich ist

- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld („Kommunalrichtlinie") im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative vom 05.06.2019
  Fördergegenstände: Verbesserung des Radverkehrs (Radverkehrsinfrastruktur); Errichtung von Radverkehrsanlagen in Form von Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Fahrradstraßen oder baulich angelegten Radwegen zur Ergänzung vorhandener Wegenetze (Lückenschluss); Bau neuer Wege für den Radverkehr (Errichtung von Fahrradwegen, -straßen, -schnellwegen); Umgestaltung bestehender Radverkehrswege, um sie an ein erhöhtes Radverkehrsaufkommen anzupassen (z. B. Wegverbreiterung, Anpassung der Streckenführung); die Umgestaltung von Knotenpunkten (z. B. durch Signalisierung) zur Erhöhung der Sicherheit und des Verkehrsflusses des Radverkehrs

- Richtlinie zur Förderung der integrierten nachhaltigen Stadtentwicklung aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (Stadtentwicklungsförderrichtlinie – StadtentwFöRL M-V)
  Fördergegenstand: umweltrelevante Verkehrsinfrastrukturprojekte mit Ausnahme der Projekte des ÖPNV, die signifikant zur Reduzierung der Emissionen von Luftschadstoffen und/oder Lärm und zum Schutz der menschlichen Gesundheit durch Verringerung der Unfallgefahren beitragen, zum Beispiel Projekte der Neuordnung des ruhenden und fließenden Verkehrs, der Entflechtung verschiedener Verkehrsträger und der Minderung des Umgebungslärms

- Städtebauförderrichtlinien des Landes Mecklenburg-Vorpommern (StBauFR)
  Fördergegenstand: Maßnahmen als integraler Bestandteil städtebaulicher Erneuerungsmaßnahmen

Am 25.01.2021 wurde zwischen dem Bund und den Bundesländern eine Vereinbarung für ein neues Förderprogramm unterzeichnet:

- Klimaschutzprogramm 2030 des Bundes – Sonderprogramm „Stadt und Land"
  Fördergegenstände: Neu-, Um- und Ausbau einschl. Planungsleistungen und Grunderwerb von straßenbegleitenden Radwegen sowie Radfahr- und Schutzstreifen, von eigenständigen Radwegen, von Radwegebrücken oder –unterführungen und von Knotenpunkten zur Erhöhung der Sicherheit des Radverkehrs; Neu-, Um- und Ausbau einschl. Planungsleistungen von Abstellanlagen und Fahrradparkhäusern; Maßnahmen zur Optimierung des Verkehrsflusses für den Radverkehr

Um Fördermittel beantragen zu können, müssen je nach Programm unterschiedlich definierte, im Einzelnen verschiedene Voraussetzungen erfüllt werden. In jedem Falle gehört ein beschlossenes Radverkehrskonzept dazu.

Um die Wichtigkeit der unter den Punkten 4.1 bis 4.10 formulierten Maßnahmen zu ermitteln, sollen sie nach verschiedenen Kriterien bewertet werden.

Alle Maßnahmen dienen direkt oder indirekt der Erhöhung der Sicherheit der Radfahrenden. Daher wurde eine Wertung des Kriteriums Sicherheit als nicht zielführend eingeschätzt, da es nicht zur Differenzierung der Maßnahmen beitragen würde. Daher wurden alle Maßnahmen in Bezug auf

- ihren Wirkungsgrad (1 - wenig Betroffene, 5 - viele Betroffene),
- ihre kurzfristige Umsetzbarkeit (1 - nicht schnell machbar, 5 - schnell machbar) und
- ihre Finanzierbarkeit (1 - superteuer, 5 - sehr günstig)

bewertet. Außerdem wurde die ERA 2010, Abschnitt 1.2.5 (Indikatoren zur Priorisierung sind danach: Erschließungswirkung, Netzfunktion, Verkehrssicherheit) herangezogen.

Dabei wurde folgendes Ergebnis erzielt:

Maßnahme	Wirkungs-grad	kurzfristig umsetzbar	Finanzierbar-keit	Gesamt-punktzahl
4.1 Netz Alltagsverkehr				
4.1.1 Prüfung für Radverkehr	5	5	5	15
4.1.2 Netzqualität nach ERA 2010	5	5	5	15
4.1.3 kleine Mängel zügig beheben	5	5	5	15
4.1.4 Planung/Bau Lindenstraße	3	3	3	9
4.1.5 Planung/Bau Kirschenallee	4	1	1	6
4.1.6 Planung/Bau John-Schehr-Straße	5	1	3	9
4.1.7 Planung/Bau Woldegker Straße Nord 330 m	3	1	2	6
4.1.8 Planung/Bau Woldegker Str., Küssow bis Stadtgrenze	1	1	1	3
4.1.9 Planung/Bau Ziolkowskistraße	4	1	2	7
4.1.10 Planung/Bau Robert-Koch-Straße Süd	3	1	2	6
4.1.11 Planung/Bau Robert-Koch-Straße Nord	3	1	2	6
4.1.12 Planung/Bau Juri-Gagarin-Ring	4	1	2	7
4.1.13 Planung/Bau Ziegelbergstraße	4	1	2	7
4.1.14 Planung/Bau Neustrelitzer Straße West	4	1	3	8
4.1.15 Planung/Bau Datzebergstraße	1	1	1	3
4.1.16 Planung/Bau Rasgrader Straße	2	1	1	4
4.1.17 Planung/Bau Kranichstraße	3	1	2	6
4.1.18 Planung/Bau Bertolt-Brecht-Straße West-Ost	4	1	2	7
4.1.19 Planung/Bau Ravensburgstraße	4	1	2	7
4.1.20 Planung/Bau An der Rennbahn	2	1	1	4
4.1.21 Planung/Bau Fritz-Reuter-Straße	2	1	2	5
4.1.22 Planung/Bau Bachstraße	3	1	1	5
4.1.23 Planung/Bau Woldegker Straße Süd	2	1	1	4
4.1.24 Planung/Bau Woldegker Straße Nord	2	1	1	4

Maßnahme	Wirkungs-grad	kurzfristig umsetzbar	Finanzier-barkeit	Gesamtpunkt-zahl
4.1.25 Planung/Bau Salvador-Allende-Straße	5	1	2	8
4.1.26 Planung/Bau Lindenhofer Straße	1	1	1	3
4.1.27 Planung/Bau Steinstraße	1	1	1	3
4.1.28 Planung/Bau Neustrelitzer Straße	4	1	1	6
4.1.29 Planung/Bau Neustrelitzer Straße	4	1	1	6
4.1.30 Planung/Bau Neustrelitzer Straße	3	1	1	5
4.1.31 Planung/Bau Demminer Straße	2	1	1	4
4.1.32 Planung/Bau Demminer Straße	1	1	1	3
4.1.33 Planung/Bau Ihlenfelder Straße	2	1	1	4
4.1.34 Planung/Bau Ihlenfelder Straße	2	1	1	4
4.1.35 Planung/Bau W.-Külz-Straße beidseitig	4	1	1	6
4.1.36 Planung/Bau Platanenstraße	2	1	1	4
4.1.37 Planung/Bau Mirabellenstraße	1	1	1	3
4.1.38 Planung/Bau Rasgrader Straße	1	1	1	3
4.1.39 Planung/Bau Trockener Weg	1	1	1	3
4.1.40 Planung/Bau Kirschenallee Süd	1	1	1	3
4.1.41 Planung/Bau Am Eschenhof	1	1	1	3
4.1.2.1 Aufwertung Stargarder Straße Süd	5	4	3	12
4.1.2.2 Planung/Bau Kleine Wollweberstraße	4	4	3	11
4.1.2.3 Untersuchung Wallabschnitt	4	2	2	8
4.1.2.4 Planung/Bau Neutorstraße	5	4	4	13
4.2 Netz Freizeitverkehr				
4.2.1 Planung überregionaler/ regionaler Freizeitradwege	5	1	4	10
4.2.2 Bewertung städtisch bedeutsamer Wege	5	4	4	13

Maßnahme	Wirkungs-grad	kurzfristig umsetzbar	Finanzier-barkeit	Gesamtpunkt-zahl
4.2.3 Planungen für städtisch bedeutsame Wege	3	1	2	6
4.2.4 Studien Vernetzung regionaler Routen Lindenberg/ Mühlenholz und Küssow/ Mühlenholz	3	1	1	5
4.2.5 Ausbaustandards erarbeiten	4	4	4	12
4.4 Fahrradparken				
4.4.1 Abstellanlage Bahnhof Süd	5	3	4	12
4.4.2 Abstellanlage Bahnhof Nord	4	3	4	11
4.4.3 Planung/Bau Abstellanlage Innenstadt	5	4	4	13
4.4.4 Fahrradabstellanlagen-satzung	5	5	5	15
4.4.5 Infoblatt Abstellanlagen	5	5	5	15
4.4.6 Abstellanlagen Gesamtinnenstadt	5	4	5	14
4.4.7 Prüfung/Berücksichtigung bei städtischen Planungen	5	5	5	15
4.6 Sicherheit				
4.6.1 Planung Knotenpunkt	3	1	1	5
4.6.2 Markierung	5	5	5	15
4.6.3 Modellversuch Winterdienst	4	4	5	13
4.6.4 Baustellenführung	2	5	3	10
4.7 Service				
4.7.1 Finanzierung Ausleihsystem	1	2	2	5
4.7.2 Plan Netz Ladestationen	1	3	5	9
4.7.3 Prüfung Ladesäulen Strandbäder	2	1	1	4
4.7.4 AST Planung Serviceeinrich-tungen Bahnhof	2	1	1	4
4.7.5 Anforderungstaster prüfen	4	3	3	10

Maßnahme	Wirkungs-grad	kurzfristig umsetzbar	Finanzier-barkeit	Gesamtpunkt-zahl
4.8 Verknüpfung ÖPNV				
4.8.1 Prüfung Fahrradmitnahme im Bus	2	3	3	8
4.8.2 Untersuchung Außenstand-orte für Abstellanlagen	2	3	5	10
4.10 Öffentlichkeitsarbeit				
4.10.1 Faltblatt Radverkehr	2	3	4	8
4.10.2 Beteiligung STADTRADELN	2	1	1	4

Anmerkung: Die Zuständigkeit für die Umsetzung von Radverkehrsanlagen an Bundesstraßen liegt beim Straßenbauamt Neustrelitz unter finanzieller Beteiligung der Vier-Tore-Stadt Neubrandenburg.

Grundsätzlich soll bei der Entscheidung zu Investitionsmaßnahmen für Radwege die Ertüchtigung der vorhandenen Anlagen, also ihr Erhalt, Um- oder Ausbau, den Vorrang vor dem Bau neuer Radtrassen haben.

In der Gruppe der Maßnahmen, die die beste Bewertung erreicht haben (11 – 15 Punkte) finden sich vor allem solche, die

- durch die Verwaltung/EBIM durchgeführt werden können (M 4.1.1, M 4.1.2, M 4.1.3, M 4.2.2, M 4.2.5, M 4.6.2)

- die Innenstadt betreffen (M 4.1.2.1, M 4.1.2.2, M 4.1.2.4) sowie

- zum Fahrradparken (M 4.4.1, M 4.4.2, M 4.4.3, M 4.4.4, M 4.4.5, M 4.4.6, M 4.4.7).

Gesondert betrachtet werden soll die Maßnahme 4.1.6, John-Schehr-Straße zwischen Einmündung Horst-Jonas-Straße und Bergstraße (mit 9 Punkten bewertet). Hier handelt es sich um eine Tempo-50-Straße, die dem Hauptradnetz zugeordnet ist, aber kein gesondertes Angebot für Radfahrende bietet.

Ebenso soll innerhalb des Maßnahmekomplexes 4.2.3 „Planungen für städtisch bedeutsame Wege" der Tollenseseeradrundweg besonders herausgehoben werden. Er ist im Stadtgebiet auf einem großen Streckenanteil auch ein wichtiger Teil von Alltagsradwegabschnitten. Daher soll seine Ertüchtigung einen Schwerpunkt bei der Betrachtung der Freizeitradwege bilden.

Nach Prüfung der bekannten Kriterien für mögliche Förderungen durch die bestehenden Programme sollen nach Beschlussfassung zum Radverkehrskonzept für die Maßnahmen M 4.1.6, M 4.1.2.1, M 4.1.2.2, M 4.1.2.4, M 4.2.3, M 4.4.1, M 4.4.2, M 4.4.3 schrittweise entsprechend der finanziellen Möglichkeiten und der Prioritätensetzung bei den investiven Maßnahmen die entsprechenden Anträge gestellt werden.

Tabelle 1 "Analyse straßenbegleitendes Radwegenetz"

Abkürzungen:
SB – straßenbegleitender Radweg
GE – gemeinsamer Fuß- und Radweg
ST – Schutzstreifen
REP – Rechteckpflaster

Straße	Abschnitt	Länge in m	Breite in m	Befestigung	baulicher Zustand	Bemerkungen
Radwege West, Rostocker Straße bis Weitin, Broda						
Rostocker Straße (beidseitig)	Friedlich-Engels-Ring bis Bachstraße	400 400	2,1	REP	gut	SB
Verbindungsweg Rostocker Straße bis Binsenwerder (am Oberbach)		400	2,5	REP	ausreichend	stellenweise Absackungen am Bord und durch Wurzeln hochgedrückte Steine, GF
Brodaer Straße östlich	Rostocker Straße bis Fischerstraße	140	1,6	REP	gut	Einengung auf ca. 1,2 m Breite (auf einer Strecke von ca. 5 m), SB
Brodaer Straße westlich	Rostocker Straße bis Dükerweg	370	2,0	REP	gut	SB
Brodaer Straße	Dükerweg bis Brücke Oelmühlenbach	210	2,5	unbefestigt	gut	GE
Weitiner Straße (beidseitig)	Bachstraße bis Knoten Neuendorfer Straße	880 880	1,6	REP	gut	SB
Stavenhagener Straße stadtauswärts	Otto-von-Guericke-Straße bis Zirzower Straße	660	3,0	REP	gut	SB

Straße	Abschnitt	Länge in m	Breite in m	Befestigung	baulicher Zustand	Bemerkungen
Stavenhagener Straße stadteinwärts	Wulkenziner Straße bis Ernst-Barlach-Straße	650	1,6	REP	gut	GE
Stavenhagener Straße stadtauswärts	Wulkenziner Straße bis Tankstelle (Ortsgrenze)	940	1,6	REP	gut	SB
Ernst-Barlach-Straße (beidseitig)	Wendeschleife Ernst-Barlach-Straße bis Stavenhagener Straße	140 140	1,6	REP	gut	SB
Weitiner Straße stadteinwärts	Ernst-Barlach-Straße bis Bushaltestelle	70	1,5	REP	gut	SB
Weitiner Straße stadteinwärts	Bushaltestelle bis Walter-Karbe-Weg	1.350	2,5	Asphalt	gut	GE
Weitiner Straße stadteinwärts	Walter-Karbe-Weg bis Knoten Neuendorfer Straße	640	3,2	Asphalt	gut	GE
Neuendorfer Straße stadtauswärts	Knoten Weitiner Straße bis Parkplatz Aussichtspunkt Broda	600	1,6	REP	gut	SB
Neuendorfer Straße stadteinwärts	Ortsgrenze bis Ludwig-van-Beethoven-Ring	1.080	2,0 bis 2,2	Asphalt	gut	in Gegenrichtung befahrbar, GE
Ludwig-v.-Beethoven-Ring	Ludwig-van-Beethoven-Ring bis Kreisverkehr	140	1	REP	gut	SB
Verdiring beidseitig	Neuendorfer Straße bis Kreisel Verdiring	220	1,6	REP	gut	SB
Seestraße	Neuendorfer Straße bis Seestraße 2 a	70	2,3	REP	gut	GE

Straße	Abschnitt	Länge in m	Breite in m	Befestigung	baulicher Zustand	Bemerkungen
Radwege Oststadt, B 104, Küssow, Carlshöhe						
Juri-Gagarin-Ring stadtauswärts	Helmut-Just-Straße bis Heinrich-Hertz-Straße	50	1,7	REP	gut	SB
Juri-Gagarin-Ring stadtauswärts	Heinrich-Hertz-Straße bis Gaußstraße	50	1,7	REP	gut	SB
Juri-Gagarin-Ring stadtauswärts	Gaußstraße bis Niels-Stensen-Straße	40	1,6	REP	gut	SB
Juri-Gagarin-Ring stadtauswärts	Niels-Stensen-Straße bis Ikarusstraße	150	1,6	REP	gut	SB
Juri-Gagarin-Ring stadteinwärts	Ikarusstraße bis Helmut-Just-Straße	320	1,0 bis 1,7	REP	gut	SB
Juri-Gagarin-Ring stadteinwärts	Helmut-Just-Straße bis Südostrampenauffahrt zur Woldegker Straße	80	1,5	REP	gut	SB
An der Hochstraße	Südostrampe bis Bushaltestelle unter der B 104 (Hochstraße)	60	1,5	REP	gut	SB
An der Hochstraße	Bushaltestelle bis Auffahrt auf die Woldegker Straße (B 104)	200	1,8 bis 2,0	Asphalt	ausreichend	SB
Salvador-Allende-Straße stadtauswärts	Ikarusstraße bis Otto-Lilienthal-Straße	150	1,3	30 x 30 Betonplatten	ausreichend	leichte Senken SB

Straße	Abschnitt	Länge in m	Breite in m	Befestigung	baulicher Zustand	Bemerkungen
Salvador-Allende-Straße stadtauswärts	Otto-Lilienthal-Straße bis Kopernikusstraße	80	1,7	REP	gut	SB
Salvador-Allende-Straße stadtauswärts	Kopernikusstraße bis Semmelweisstraße	100	1,6	REP	gut	SB
Salvador-Allende-Straße stadtauswärts	Semmelweisstraße bis Semmelweisstraße	220	1,6	REP	gut	SB
Salvador-Allende-Straße stadtauswärts	Semmelweisstraße bis Hufelandstraße	160	1,6	REP	gut	SB
Carlshöher Straße stadtauswärts	Hufelandstraße bis Eichhörnchenweg	330	1,7	REP	gut	SB
Carlshöher Straße stadtauswärts	Hufelandstraße bis Wieselweg	180	1,6	REP	gut	SB
Carlshöher Straße stadteinwärts	Wieselweg bis Eichhörnchenweg	180	1,6	REP	gut	SB
Carlshöher Straße stadteinwärts	Eichhörnchenweg bis Hufelandstraße	330	1,6	REP	gut	SB
Salvador-Allende-Straße stadteinwärts	Hufelandstraße bis Robert-Koch-Straße	170	1,5	REP	gut	SB
Salvador-Allende-Straße stadteinwärts	Robert-Koch-Straße bis Kopernikusstraße	520	1,5	REP	gut	SB

Straße	Abschnitt	Länge in m	Breite in m	Befestigung	baulicher Zustand	Bemerkungen
Salvador-Allen-de-Straße stadteinwärts	Kopernikusstraße bis Einmündung Otto-Lilienthal-Straße	80	1,0 bis 1,5	REP	gut	SB
Salvador-Allen-de-Straße stadteinwärts	Otto-Lilienthal-Straße bis Ikarusstraße/ Juri-Gagarin-Ring	150	1,5	REP	gut	SB
Carlshöher Straße Südseite	Wieselweg bis Einfahrt Kiesgrube	250	2	REP	gut	Bogenführung im Bereich der Buswendeschleife und in Gegenrichtung befahrbar SB
Carlshöher Straße Südseite	Einfahrt Kiesgrube bis Kreuzung Steinstraße/ Lindenhofer Straße	540	1,6	Asphalt	gut	in Gegenrichtung befahr-bar, GE
Lindenhofer Straße stadtaus-wärts	Kreuzung Carlshöher Straße bis Metallbau Heppner	100	2,4	Asphalt	gut	in Gegenrichtung befahr-bar, GE
Lindenhofer Straße Westseite	Metallbau Heppner bis Carlshöhe Ortsschild	340	2,4	Asphalt	gut	in Gegenrichtung befahr-bar, GE
Lindenhofer Straße Westseite	Ortsschild Carlshöhe bis Kiesseestraße	140	3,0	REP	gut	in Gegenrichtung befahr-bar, GE
Lindenhofer Straße Westseite	Kiesseestraße bis Förster-Friemel-Straße	350	3,0	REP	gut	in Gegenrichtung befahr-bar, GE
Lindenhofer Straße Westseite	Förster-Friemel-Straße bis Ortsausgang	730	3,0	REP	gut	Fußweg, Radfahren erlaubt, GE
Lindenhofer Straße stadtein-wärts	Ortseingang bis Förster-Friemel-Straße	730	1,2	Asphalt	gut	Schutzstreifen auf der Fahrbahn, ST

Straße	Abschnitt	Länge in m	Breite in m	Befestigung	baulicher Zustand	Bemerkungen
Lindenhofer Straße stadteinwärts	Metallbau Heppner bis Quarzstraße	90	1,15	REP	schlecht	bewachsen, SB
Steinstraße beidseitig	Quarzstraße bis Travertinstraße	390 390	1,15	REP	ausreichend	Fahrbahnkante mit Wildkraut bewachsen, stellenweise Absackungen, SB
Steinstraße beidseitig	Travertinstraße bis Gneisstraße	300 300	1,15	REP	ausreichend	SB
Steinstraße beidseitig	Gneisstraße bis Marmorweg	300 300	1,15	REP	ausreichend	stark mit Wildkraut bewachsen, SB
Marmorweg	Steinstraße bis Wendekreis	70	1,5	REP	ausreichend	bewachsen, SB
Steinstraße beidseitig	Marmorweg bis Fritscheshofer Straße	700 700	1,0	REP	gut	mit Wildkraut bewachsen, SB
Fritscheshofer Straße östliche Seite	Steinstraße bis Woldegker Straße	240	2,0	REP	gut	SB
Fritscheshofer Straße westliche Seite	Woldegker Straße bis Petrosawodsker Straße	780	2,0	REP	gut	SB
Kruseshofer Straße	Fritscheshofer Straße bis Aral-Tankstelle	30	1,1	REP	gut	SB
Woldegker Straße stadteinwärts	Küssow bis Autohaus	990	2,3 bis 2,5	Asphalt	gut	GE
Woldegker Straße stadteinwärts	Autohaus bis Kruseshofer Straße	160	2,3 bis 3,0	REP	gut	GE
Woldegker Straße stadteinwärts	Verbindungsweg zur Kruseshofer Straße bis Einsteinstraße	400	ca. 2,4	Betonplatten	schlecht	GF

Straße	Abschnitt	Länge in m	Breite in m	Befestigung	baulicher Zustand	Bemerkungen
Woldegker Straße stadteinwärts	Einsteinstraße bis Auffahrt vom Juri-Gagarin-Ring	400	1,6 bis 2,1	REP	gut	SB
Woldegker Straße stadteinwärts	Auffahrt von Juri-Gagarin-Ring bis Rampe zur Sponholzer Straße	130	2,0	REP	gut	SB
Woldegker Straße stadteinwärts	Rampe zur Sponholzer Straße bis Feldstraße	740	2,0	REP	gut	SB
Woldegker Straße stadteinwärts	Feldstraße bis Friedrich-Engels-Ring	640	1,7	REP	gut	SB
Woldegker Straße stadtauswärts	Friedrich-Engels-Ring bis Heinrich-Prillwitz-Straße	570	1,7	REP	gut	SB
Woldegker Straße stadtauswärts	Heinrich-Prillwitz-Straße bis Juri-Gagarin-Ring	1.040	2,0	REP	gut	SB
Woldegker Straße stadtauswärts	Einsteinstraße bis Fritscheshofer Straße	830	2,4	Betonplatten	schlecht	Gehweg, Radfahrer frei, viele Unebenheiten und Kanten durch hochgedrückte bzw. abgesackte Betonplatten (Wurzeln), GE
Bereich unter OU/Neuer Friedhof	Bahnübergang Sponholzer Straße bis Hochhäuser Helmut-Just-Straße	1.200	1,25	Asphalt	gut	Schutzstreifen, ST

Straße	Abschnitt	Länge in m	Breite in m	Befestigung	baulicher Zustand	Bemerkungen
Am Neuen Friedhof	Hochhäuser Helmut-Just-Straße bis Juri-Gagarin-Ring/ Einmündung Helmut-Just-Straße	100	1,2 bis 1,6	REP	gut	SB
Radwege Zentrum, Südstadt, Neustrelitzer Straße						
Verbindungsweg Friedlich-Engels-Ring bis Weidenweg	Friedrich-Engels-Ring bis Brücke (Linde)	100	2,5	REP	ausreichend	Absackungen, Abplatzungen, Unebenheiten, GE
Verbindungsweg Friedrich-Engels-Ring bis Weidenweg	Brücke (Linde) bis Hälfte Parkplatz am Stargarder Tor	100	3,0	REP	gut	GE
Verbindungsweg Friedrich-Engels-Ring bis Weidenweg	Hälfte Parkplatz Am Stargarder Tor bis Weidenweg	130	3,0	REP	gut	GE
Ziegelbergstraße beidseitig	Einmündung katholische Kita bis Mühlendamm		1,6	Asphalt	gut	SP
Neustrelitzer Straße 7 e bis Clara-Zetkin-Straße	Neustrelitzer Straße 7 e bis Brücke Gätenbach	110	2,0	Asphalt	ausreichend	kleinere Risse, Verbindungskante, Brüche im Beton, GE

Straße	Abschnitt	Länge in m	Breite in m	Befestigung	baulicher Zustand	Bemerkungen
Neustrelitzer Straße 7 e bis Clara-Zetkin-Straße	Brücke Gätenbach bis Clara-Zetkin-Straße	100	2,0	Asphalt	ausreichend	Abplatzungen, Ausbrüche, GE
Wilhelm-Külz-Straße stadteinwärts	neu.sw GmbH (Stadtwerke) bis Brücke Lindebach	200	1,5	Asphalt	schlecht	Unebenheiten, Löcher, Regeneinläufe, Schutzstreifen, ST
Wilhelm-Külz-Straße stadteinwärts	Brücke Lindebach bis Mühlenholzstraße	190	1,5	Asphalt	gut	ST
Wilhelm-Külz-Straße stadtauswärts	Mühlenholzstraße bis Brücke Lindebach	190	1,5	Asphalt	gut	ST
Wilhelm-Külz-Straße stadtauswärts	Brücke Lindebach bis neu.sw GmbH (Stadtwerke)	200	1,5	Asphalt	schlecht	Unebenheiten, Löcher, Regeneinläufe, ST
Friedrich-Engels-Ring außen	Sparkasse (Löwenvilla) bis Knoten Pferdemarkt	120	1,5	REP	gut	SB
Friedrich-Engels-Ring außen	Knoten Pferdemarkt bis Güterbahnhof	140	1,5	REP	gut	SB
Friedrich-Engels-Ring außen	Güterbahnhof bis Bahnhof	250	1,5	REP	gut	SB
Friedrich-Engels-Ring außen	Bahnhof bis Busbahnhof	140	2,0	REP	gut	SB
Friedrich-Engels-Ring außen	Busbahnhof bis Lessingstraße.	960	1,7 bis 2,5	REP	gut	SB

Straße	Abschnitt	Länge in m	Breite in m	Befestigung	baulicher Zustand	Bemerkungen
Friedrich-Engels-Ring außen	Lessingstraße bis Friedrich-Engels-Ring 48	150	3,0	REP	gut	GE
Friedrich-Engels-Ring außen	Friedrich-Engels-Ring 48 bis Neustrelitzer Straße	310	3,0	Beton 250 REP 60	gut	GE
Friedrich-Engels-Ring außen	Neustrelitzer Straße bis Ziegelbergstraße	430	2,5	REP	gut	SB
Friedrich-Engels-Ring außen	Ziegelbergstraße bis Sparkasse (Löwenvilla)	360	2,5	REP	gut	SB
Friedrich-Engels-Ring innen	Turmstraße bis Knoten Pferdemarkt	250	2,0 bis 2,5	REP	gut	in Gegenrichtung befahrbar, SB
Friedrich-Engels-Ring innen	Knoten Pferdemarkt bis Stargarder Straße Nord	370	2,0	REP	gut	in Gegenrichtung befahrbar, SB
Friedrich-Engels-Ring innen	Stargarder Straße Nord bis Treptower Tor	710	1,5 bis 2,5	REP	gut	in Gegenrichtung befahrbar, SB
Friedrich-Engels-Ring innen	Treptower Tor bis Stargarder Tor	740	2,0 bis 2,5	REP	gut	in Gegenrichtung befahrbar, SB
Friedrich-Engels-Ring innen	Stargarder Tor bis Turmstraße	650	2,5	REP	gut	in Gegenrichtung befahrbar, SB
Neustrelitzer Straße stadtauswärts	Friedrich-Engels-Ring bis Neustrelitzer Straße 4	70	2,0	REP	gut	SB
Neustrelitzer Straße stadtauswärts	Neustrelitzer Straße 4 bis Schwedenstraße	140	2,0	Asphalt	ausreichend	SB
Neustrelitzer Straße stadtauswärts	Schwedenstraße bis Bushaltestelle Kaufhof Süd	500	1,7 bis 2,2	REP	gut	SB
Neustrelitzer Straße stadtauswärts	Bushaltestelle Kaufhof Süd bis Bergstraße	220	1,5 bis 2,2	Asphalt	ausreichend	SB

Straße	Abschnitt	Länge in m	Breite in m	Befestigung	baulicher Zustand	Bemerkungen
Neustrelitzer Straße stadtauswärts	Bergstraße bis Nonnenhofer Straße	390	1,5 bis 2,2	REP	ausreichend	SB
Neustrelitzer Straße stadtauswärts	Nonnenhofer Straße bis Lindenstraße	370	1,6 bis 1,8	REP	ausreichend	SB
Kirschenallee beidseitig	Einfahrt Tankstelle bis Neustrelitzer Straße	100	1,1 bis 1,8	REP	ausreichend	SB
Neustrelitzer Straße stadtauswärts	Kirschenallee bis Platanenstraße	670	1,6	REP	gut	SB
Neustrelitzer Straße stadtauswärts	Platanenstraße Nord bis Platanenstraße Süd	820	1,4	REP	gut	SB
Neustrelitzer Straße stadteinwärts	Margeritenstraße bis Mirabellenstraße	830	1,5 bis 1,6	REP	gut	SB
Mirabellenstraße beidseitig	Neustrelitzer Straße bis Birnenstraße	150 150	2,6 bis 3,0	REP	gut	GE
Mirabellenstraße beidseitig	Birnenstraße bis Lutizenstraße	280 280	1,6	Asphalt, REP	ausreichend	stellenweise unterschiedliche und sich abwechselnde Befestigungen, GE
Birnenstraße	Neustrelitzer Straße bis Mirabellenstraße	280	2,6	Asphalt	ausreichend	vereinzelt Grasbewuchs, GE
Neustrelitzer Straße stadteinwärts	Mirabellenstraße bis BBL – Staatliches Bau- und Liegenschaftsamt Nordeinfahrt	480	1,6	REP	ausreichend	stellenweise uneben aufgrund von Absackungen, SB

Straße	Abschnitt	Länge in m	Breite in m	Befestigung	baulicher Zustand	Bemerkungen
Neustrelitzer Straße stadteinwärts	Nordeinfahrt BBL – Staatliches Bau- und Liegenschaftsamt bis Abfahrt OU	500	3,0	REP	gut	in Gegenrichtung befahrbar, SB
Neustrelitzer Straße stadteinwärts	Abfahrt OU bis Lindenhof	170	2,5	REP	gut	in Gegenrichtung befahrbar, SB
Neustrelitzer Straße stadteinwärts	Lindenhof bis Einfahrt Autohaus (Mercedes)	280	2,5	Asphalt	gut	in Gegenrichtung befahrbar, SB
Neustrelitzer Straße stadteinwärts	Einfahrt Autohaus (Mercedes) bis Einfahrt zu Am Blumenborn	380	1,6	REP	gut	SB
Neustrelitzer Straße stadteinwärts	Einfahrt zu Am Blumenborn bis Bergstraße	400	1,6 bis 2,2	REP	gut	SB
Neustrelitzer Straße stadteinwärts	Bergstraße bis Clara-Zetkin-Straße	340	1,6	REP	gut	SB
Neustrelitzer Straße stadteinwärts	Clara-Zetkin-Straße bis Weidenweg	320	1,6 bis 2,0	REP	gut	SB
Neustrelitzer Straße stadteinwärts	Weidenweg bis Friedrich-Engels-Ring	200	1,8 bis 2,2	REP	gut	SB
Bergstraße beidseitig	Neustrelitzer Straße bis Geschwister-Scholl-Straße	120 120	1,0	REP	gut	SB
Bergstraße südlich	Geschwister-Scholl-Straße bis Am Blumenborn	180	1,0	REP	gut	SB

Straße	Abschnitt	Länge in m	Breite in m	Befestigung	baulicher Zustand	Bemerkungen
Bergstraße nördlich	Geschwister-Scholl-Straße bis John-Schehr-Straße	120	1,0	REP	gut	SB
Bergstraße nördlich	John-Schehr-Straße bis Einfahrt Tierheim	120	1,6	REP	gut	SB
Bergstraße nördlich	Einfahrt Tierheim bis Beginn Fünfeichener Weg	490	1,5	REP	gut	SB
Bergstraße südlich	Am Blumenborn bis Bergstraße 30	160	1,0	REP	gut	SB
Bergstraße südlich	Bergstraße 30 bis Beginn Fünfeichener Weg	390	3,0	REP	gut	GE
Fünfeichener Weg	Fünfeichener Weg 2 bis Lutizenstraße	1.560	2,0	Asphalt	gut	in Gegenrichtung befahrbar, GE
Fünfeichen	Lutizenstraße bis 50 m vor Ortsausgang	970	ca. 2,5	Asphalt	gut	In Gegenrichtung befahrbar, SB
Radwege Lindenberg Süd, An der Landwehr, Am Steep, Tannenkrug						
Platanenstraße beidseitig	Tannenweg bis Neustrelitzer Straße	70 70	1,0	REP	ausreichend	Überwuchs durch Gras, SB
Verbindungsweg zwischen Magnolienweg und Ulmenring		40	2,8	REP	gut	GE
Verbindungsweg zwischen Ulmenring Süd und Neustrelitzer Straße		70	2,8	REP	gut	GE
Rotbuchenring einseitig	Platanenstraße bis Einfahrt Lindenpark	90	2,0	REP	ausreichend	SB
Lutizenstraße Südseite	Fünfeichen bis Tollenserstraße	980	2,5	Asphalt	gut	in Gegenrichtung befahrbar, GE
Lutizenstraße Südseite	Tollenserstraße bis Margeritenstraße	140	2,5	Asphalt	gut	in Gegenrichtung befahrbar, GE

Straße	Abschnitt	Länge in m	Breite in m	Befestigung	baulicher Zustand	Bemerkungen
Krokusweg 6	Verbindungsweg zur Neustrelitzer Straße	220	2,5	Asphalt	gut	GE
Margeritenstraße beidseitig	Neustrelitzer Straße bis Akeleiweg/Am Gartenbau	100 100	1,2	REP	gut	SB
Margeritenstraße beidseitig	Akeleiweg/Am Gartenbau bis Waldmeisterweg	240 240	1,2	REP	gut	SB
Margeritenstraße beidseitig	Waldmeisterweg bis Kreisverkehr Tulpenweg	160 160	1,2	REP	gut	SB
Anemonenstraße 4 a	Verbindungsweg zur Margeritenstraße	20	3,0	unbefestigt	gut	GE
Radwege Stadtgebiet Nord						
Demminer Straße stadtauswärts	Friedrich-Engels-Ring bis Ravensburgstraße	440	2,0 bis 2,8	REP	gut	SB
Demminer Straße stadtauswärts	Ravensburgstraße bis Torgelower Straße	190	1,6	REP	gut	SB
Demminer Straße stadtauswärts	Torgelower Straße bis Pasewalker Straße	220	1,7	REP	gut	SB
Demminer Straße stadtauswärts	Pasewalker Straße bis Usedomer Straße	150	1,6	REP	gut	SB
Demminer Straße stadtauswärts	Usedomer Straße bis Brücke über die Datze	260	1,6	REP	gut	SB
Demminer Straße stadtauswärts	Brücke über die Datze bis Sandkrugweg	540	1,6	REP	gut	SB
Demminer Straße stadtauswärts	Sandkrugweg bis Trockener Weg	450	1,6	REP	gut	SB
Demminer Straße stadtauswärts	Trockener Weg bis Einfahrt Neuwoba eG	250	1,5	REP	gut	SB

Straße	Abschnitt	Länge in m	Breite in m	Befestigung	baulicher Zustand	Bemerkungen
Demminer Straße stadtauswärts	Einfahrt Neuwoba eG bis Einfahrt Tankstelle	70	1,2	REP	gut	SB
Demminer Straße stadtauswärts	Einfahrt Tankstelle bis Am Eschenhof	330	1,6	REP	gut	SB
Demminer Straße stadtauswärts	Am Eschenhof bis Verbindungsweg zur Eschengrunder Straße	90	1,5	REP	gut	SB
Demminer Straße stadteinwärts	Einfahrt zum Poco-Markt/Tankstelle bis Baumwallsweg	390	1,25	REP	ausreichend	an einzelnen Stellen abgesagt oder hochgedrückt, SB
Demminer Straße stadteinwärts	Baumwallsweg bis Baumwallsweg	260	1,35	REP	gut	SB
Demminer Straße stadteinwärts	Baumwallsweg bis Schimmelweg	950	1,6	REP	gut	SB
Demminer Straße stadteinwärts	Schimmelweg bis Reitbahnweg	210	1,6	REP	gut	SB
Demminer Straße stadteinwärts	Reitbahnweg bis Ponyweg	90	2,5	REP	gut	SB
Ponyweg	Demminer Straße bis Kreisverkehr	270	2,8	REP	gut	SB
Ponyweg	Kreisverkehr bis Demminer Straße	270	1,8	REP	gut	SB
Demminer Straße stadteinwärts	Ponyweg bis Kranichstraße	380	1,6	REP	gut	SB
Demminer Straße stadteinwärts	Kranichstraße bis Greifstraße	170	1,7	REP	gut	SB
Demminer Straße stadteinwärts	Greifstraße bis Friedrich-Engels-Ring	460	1,6	REP	gut	SB

Straße	Abschnitt	Länge in m	Breite in m	Befestigung	baulicher Zustand	Bemerkungen
Demminer Straße/ Eschen-grunder Straße	Verbindungsweg Demminer Straße zur Eschengrunder Straße	70	3,0	unbefestigt	ausreichend	GE
Eschengrunder Straße westlich	Stadtgrenze bis Am Eschenhof	550	1,8 bis 2,0	REP	gut	bauliche Abgrenzung des Radweges vom Gehweg mittels Bord (ca. 5 cm hoch), SB
Am Eschenhof beidseitig	Demminer Straße bis Eschengrunder Straße	90 90	1,6	REP	gut	nördliche Seite: bauliche Abgrenzung des Radweges vom Gehweg mittels Bord (ca. 5 cm hoch), SB
Am Eschenhof beidseitig	Eschengrunder Straße bis Flurstraße	480 480	1,5	REP	gut	SB
Am Eschenhof beidseitig	Flurstraße bis Südstraße	1.150 1.150	1,5	REP	ausreichend	zahlreiche Absackungen, SB
Flurstraße beidseitig	Am Eschenhof bis Trockener Weg	500 500	1,1	REP	ausreichend	zahlreiche Absackungen, optische Abgrenzung vom Gehweg sehr schlecht zu erkennen, SB
Trockener Weg beidseitig	Demminer Straße bis Datze-bergstraße	240 240	1,1	REP	gut	SB
Trockener Weg nördlich	Datzebergstraße bis Rasgra-der Straße/Flurstraße	630	1,0	Betonplatten	gut	SB
Trockener Weg südlich	Datzebergstraße bis Rasgra-der Straße/Flurstraße	630	3,0	REP	gut	GE
Trockener Weg nördlich	Rasgrader Straße/Flurstraße bis Feldmark	270	1,1	REP	ausreichend	SB
Trockener Weg südlich	Rasgrader Straße/Flurstraße bis Feldmark	270	1,6	Betonplatten	schlecht	Stolperkanten an allen Platten, SB

Straße	Abschnitt	Länge in m	Breite in m	Befestigung	baulicher Zustand	Bemerkungen
Trockener Weg südlich	Feldmark bis Am Kamp	180	1,15	REP	ausreichend	SB
Trockener Weg südlich	Feldmark bis Am Kamp	180	3,0	Betonplatten	schlecht	an allen Platten Stolperkanten, GE
Trockener Weg südlich	Am Kamp bis Südstraße	520	3,0	Betonplatten	schlecht	Unebenheiten, GE
Rasgrader Straße östlich	Trockener Weg bis Adolph-Kolping-Straße	80	1,1	REP	gut	SB
Rasgrader Straße westlich	Trockener Weg bis Adolph-Kolping-Straße	80	1,1	Betonplatten	ausreichend	Unebenheiten und Grasbewuchs, SB
Südstraße	Ortsgrenze bis Trockener Weg	1.200	2,5	Asphalt	gut	GE
Südstraße beidseitig	Trockener Weg bis Ihlenfelder Straße	470 470	1,0 (westlich) 1,6 (östlich)	REP	gut	SB
Ihlenfelder Straße stadtauswärts	Ravensburgstraße bis Kreisverkehr Torgelower Straße	220	1,7	REP	gut	SB
Ihlenfelder Straße stadtauswärts	Kreisverkehr Torgelower Straße bis Burgholzstraße	60	1,6	Beton	ausreichend	SB
Ihlenfelder Straße stadtauswärts	Burgholzstraße bis Prenzlauer Straße	240	1,1	Asphalt	ausreichend	SB
Ihlenfelder Straße stadtauswärts	Prenzlauer Straße bis Rossower Straße	260	1,5	REP	gut	SB
Ihlenfelder Straße stadtauswärts	Rossower Straße bis Sponholzer Straße	510	1,2	REP	gut	SB
Ihlenfelder Straße stadtauswärts	Sponholzer Straße bis Zur Datze	1.250	1,6	REP	gut	SB

Straße	Abschnitt	Länge in m	Breite in m	Befestigung	baulicher Zustand	Bemerkungen
Ihlenfelder Straße stadtauswärts	Zur Datze bis Fa. Valeo	410	1,2	REP	gut	SB
Ihlenfelder Straße stadteinwärts	Ortseingang bis Friedländer Weg	590	1,6	REP, Asphalt	gut	SB
Ihlenfelder Straße stadteinwärts	Friedländer Weg bis Südstraße	600	1,6	REP	gut	SB
Ihlenfelder Straße stadteinwärts	Südstraße bis Usedomer Straße	1.500	1,6	REP	gut	SB
Usedomer Straße beidseitig	Demminer Straße bis Ihlenfelder Straße	590 590	1,6	REP	gut	SB
Ihlenfelder Straße stadteinwärts	Usedomer Straße bis Pasewalker Straße	340	1,6	REP	gut	SB
Ihlenfelder Straße stadteinwärts	Pasewalker Straße bis Greifswalder Straße	230	1,5	Betonplatten	ausreichend	SB
Ihlenfelder Straße stadteinwärts	Greifswalder Straße bis Ravensburgstraße	300	1,6	REP	gut	SB
Torgelower Straße beidseitig	Demminer Straße bis Kreisverkehr Ihlenfelder Straße	150 150	1,6	REP	gut	SB
Ravensburgstraße südlich	Demminer Straße bis Einfahrt Ravensburgstraße Nr.6	70	1,6	REP	gut	SB
Ravensburgstraße südlich	Einfahrt Ravensburgstraße Nr.6 bis Beseritzer Straße	130	2	Asphalt	gut	Schutzstreifen auf der Fahrbahn, ST

Straße	Abschnitt	Länge in m	Breite in m	Befestigung	baulicher Zustand	Bemerkungen
Ravensburgstraße nördlich	Demminer Straße bis Ihlenfelder Straße	40	1,6	REP	gut	SB
Ravensburgstraße nördlich	Ihlenfelder Straße bis Beseritzer Straße	120	2	Asphalt	gut	Schutzstreifen auf der Fahrbahn, ST
Ravensburgstraße nördlich	Beseritzer Straße bis Einfahrt gegenüber Ravensburgstraße 46	230	1,8	REP	gut	SB
Ravensburgstraße nördlich	Einfahrt gegenüber Ravensburgstraße 46 bis 46a	30	1,8	Beton	gut	SB
Ravensburgstraße nördlich	Einfahrt gegenüber Ravensburgstraße 46 a bis Einmündung Sponholzer Straße	230	1,8	REP	gut	SB
Sponholzer Straße westlich	Einmündung Ihlenfelder Straße bis gegenüber Einmündung Warliner Straße	770	1,5	REP	gut	SB
Sponholzer Straße westlich	gegenüber Einmündung Warliner Straße bis Einmündung Ravensburgstraße	495	1,7	Beton	gut	SB
Sponholzer Straße westlich	Einmündung Ravensburgstraße bis Einmündung Johannesstraße	220	1,7	Beton	gut	SB
Sponholzer Straße östlich	Einmündung Ihlenfelder Straße bis Warliner Straße	770	1,5	REP	gut	SB

Straße	Abschnitt	Länge in m	Breite in m	Befestigung	baulicher Zustand	Bemerkungen
Sponholzer Straße östlich	Warliner Straße bis gegenüber Nordgiebel Sponholzer Straße 63	80	1,5	REP	gut	SB
Sponholzer Straße östlich	Nordgiebel Sponholzer Straße 63 bis Nordgiebel Haus A Berufsschule	130	1,5	Beton	gut	SB
Sponholzer Straße östlich	Nordgiebel Haus A Berufsschule bis Einmündung Johannesstraße	286	1,6	REP	gut	SB
Verlängerung der OU nördlich der Woldegker Straße	Verbindung zwischen Sponholzer Straße und Woldegker Straße	495	3,0	REP	gut	in Gegenrichtung befahrbar, SB
Johannesstraße beidseitig	Sponholzer Straße bis Beseritzer Straße	700	1,2	Asphalt	gut	Schutzstreifen, ST
Johannesstraße Südseite	Beseritzer Straße bis Johannesstraße 1	200	2,8	REP	gut	GE
Johannesstraße Nordseite	Beseritzer Straße bis Auffahrt Demminer Straße	190	1,2	Asphalt	gut	Schutzstreifen, ST
Kranichstraße beidseitig	Demminer Straße bis Straußstraße	210 210	1,1	REP	gut	SB
Verbindungsweg Kranichstraße - Greifstraße	nördlich und östlich vom Rewe-Markt	105 95	1,5 3,0	REP unbefestigt	gut	SB GE
Schimmelweg	Demminer Straße bis Reitbahnweg	70	1,3	Beton	ausreichend	SB

Abkürzungen: SB - straßenbegleitender Radweg GE - gemeinsamer Fuß- und Radweg ST - Schutzstreifen REP - Rechteckpflaster

Tabelle 2 "Analyse der grünen Hauptradwege"
Stand: Mai 2020

Abkürzungen:
SEEN Mecklenburgischer Seenradweg TOLL Tollensetal Rundweg EISZ Radrundweg Eiszeitroute
SUB Stadtmauer und Burg/Radrundweg Neubrandenburg RNKS Kastorfer See
WD wassergebundene Decke

Bezeichnung	Radroute	Abschnitt	Belag	Wegetyp	Länge	Länge Abschnitt	Breite	Zustand	WD	Asphalt	Pflaster	Bemerkungen
02 F01/01	**Mecklenburgischer Seenradweg**			**Rad- und Wanderweg**								
02 F01/01	SEEN; SUB; EISZ	Küssow Bahnschranke bis Stadtgrenze	WD, Schotter	Landwirtschaftlicher Weg		2.340 m	3,00 m	schlecht	2.340 m			
02 F01/01	SEEN; TOLL; EISZ	Brodaer Straße - Wehr	WD	Rad- und Wanderweg		167 m	2,50 m	schlecht	167 m			
02 F01/01	SEEN; TOLL; EISZ	Wehr - Brücke Oelmühlenbach - Seestraße	WD	Rad- und Wanderweg		295 m	2,50 m	ausreichend	295 m			
02 F01/01	SEEN; TOLL; EISZ	Seestraße: Brücke Oelmühlenbach - Abzweig Seeperle	WD	Rad- und Wanderweg		515 m	5,00 m	ausreichend	515 m			

Be-zeich-nung	Radroute	Abschnitt	Belag	Wegetyp	Länge	Länge Ab-schnitt	Breite	Zustand	WD	As-phalt	Pflaster	Bemerkungen
02 F01/01	SEEN; TOLL; EISZ	Seestraße: Strand - Seeperle	Asphalt	Rad- und Wander-weg		133 m	4,60 m	gut		133 m		
02 F01/01	SEEN; TOLL; EISZ	Seeperle - Aussichts-plattform	Klein-pflaster	Rad- und Wander-weg		464 m	2,30 m	gut			464 m	
02 F01/01	SEEN; TOLL; EISZ	Aussichts-plattform - Steilbö-schung	Asphalt	Rad- und Wander-weg		420 m	2,50 m	schlecht		420 m		
02 F01/01	SEEN; TOLL; EISZ	Steilbö-schung - Fledermaus-quartier	Asphalt	Rad- und Wander-weg		410 m	2,50 m	gut		410 m		
02 F01/01	SEEN; TOLL; EISZ	Fledermaus-quartier - Abzweig Neuendorf	Pflaster	Rad- und Wander-weg		515 m	3,50 m	gut			515 m	
02 F01/01	SEEN; TOLL; EISZ	Abzweig Neuendorf - Stadtgrenze	WD	Rad- und Wander-weg		135 m	3,00 m	ausrei-chend	135 m			
02 F06/01	**Weitin-Mühlentan-nen**			**Rad- und Wander-weg**								

Be-zeich-nung	Radroute	Abschnitt	Belag	Wegetyp	Länge	Länge Ab-schnitt	Breite	Zustand	WD	As-phalt	Pflaster	Bemerkungen
02 F06/01		Brodaer Straße Wehr - Brücke Oel-mühlenbach	große Beton-platten	Rad- und Wander-weg		174 m	2,50 m	schlecht			174 m	
02 F06/01		Oelmühlen-straße (Forstamt) - Franz-Liszt-Straße	WD	Rad- und Wander-weg		1.033 m	2,00 m	schlecht	1.033 m			
02 F06/01		Vivaldistra-ße – Spiel-platz	WD	Rad- und Wander-weg		100 m	2,00 m	ausrei-chend	100 m			
02 F06/01		Spielplatz - B 192	Asphalt	Rad- und Wander-weg		121 m	2,00 m	gut		121 m		
02 F06/01		B 192 - Wulkenziner Straße L 27	WD	Rad- und Wander-weg		1.516 m	3,00 m	schlecht	1.516 m			sehr schlechter Zustand, Feldweg, Brücke ohne Geländer
02 F06/01		parallel zur Wulkenziner Straße L27 - Weitin	WD	Rad- und Wander-weg		1.120 m	3,00 m	schlecht	1.120 m			
02 F06/08	**Eiszeit LG**	Seestraße - Johanna-Kinkel-Straße		Rad- und Wander-weg								
02 F06/08	RNKS	Seestraße – Joh.-Kinkel-Straße	Asphalt	Rad- und Wander-weg		435 m	3,00 m	gut		435 m		

Be-zeich-nung	Radroute	Abschnitt	Belag	Wegetyp	Länge	Länge Ab-schnitt	Breite	Zustand	WD	As-phalt	Pflaster	Bemerkungen
02 F07/01	**Weitin - Reitbahn-weg**			**Rad- und Wander-weg**								
02 F07/01		B 104 - Woggersiner Straße	WD	Rad- und Wander-weg, Feldweg		524 m	3,00 m	schlecht	524 m			
02 F07/01		Woggersiner Straße - Hinterste Straße	WD	Rad- und Wander-weg, Feldweg		893 m	3,00 m	schlecht	893 m			
04 F02/01	**Tollensetal Radrundweg**			**Rad- und Wander-weg**								
04 F02/01	TOLL; EISZ; RNKS	Klöterpotts-weg (Ende Kleingärten) – Stadt-grenze (Brü-cke über Tollense)	WD	Rad- und Wander-weg		2.580 m	2,50 m	schlecht	2.580 m			
04 F05/01	**Bruderbruch - Brauerei-straße**		**WD**	**Rad- und Wander-weg**								
04 F05/01		Reitbahn-weg - Reit-bahnweg (See)	WD	Rad- und Wander-weg		280 m		schlecht	280 m			

Bezeichnung	Radroute	Abschnitt	Belag	Wegetyp	Länge	Länge Abschnitt	Breite	Zustand	WD	Asphalt	Pflaster	Bemerkungen
04 F05/01		Rundweg Reitbahnsee	WD	Rad- und Wanderweg		1.430 m	2,5 – 4,1 m	ausreichend	1.430 m			
04 F05/01		Rundweg Reitbahnsee - Brücke Datze	Asphalt	Rad- und Wanderweg		150 m	2,5 – 4,1 m	gut		150 m		
04 F05/01		Brücke Datze – Brauereistraße	Asphalt	Rad- und Wanderweg		145 m	2,00 m	gut		145 m		
05 F08/01	**Demminer Straße - Südstraße**			**Rad- und Wanderweg**								
05 F08/01		Weg unterhalb Datzeberg (Alte Friedländer Bahn)	WD, unbefestigt	Rad- und Wanderweg, Pfad, Fahrweg		2.180 m	unbestimmbar	schlecht	500 m			1.700 m unbefestigt
07 F09/02	**Oststadt - Monckeshof**			**Rad- und Wanderweg**								
07 F09/02		zur Datze - durch Burgholz – Kruseshofer Straße	WD	Rad- und Wanderweg		1.695 m	3,00 m	schlecht	1.695 m			

Bezeichnung	Radroute	Abschnitt	Belag	Wegetyp	Länge	Länge Abschnitt	Breite	Zustand	WD	Asphalt	Pflaster	Bemerkungen
08 F04/06	**Regionalweg Mühlenholz**			**Rad- und Wanderweg**								Radrundweg "Stadtmauer und Burg"
08 F04/06	SUB	Wilhelm-Külz-Straße - Anfang Mühlenholz	WD	Rad- und Wanderweg		680 m	2,50 m	ausreichend	680 m			Nutzung durch Kraftfahrzeuge
08 F04/06	SUB	Anfang Mühlenholz - Brücke Linde (Hinterste Mühle)	WD	Rad- und Wanderweg		1.560 m	2,50 m	schlecht	1.560 m			
08 F04/06	SUB	Straße "Hinterste Mühle" - Stadtgrenze	WD	Rad- und Wanderweg		2.160 m	3,00 m	schlecht	2.160 m			
08 F10/01	**Mühlenholz - Oststadt - Carlshöhe**			Rad- und Wanderweg								
08 F10/01	SUB	Brücke Linde - Mühlendamm	WD	Rad- und Wanderweg		185 m	2,50 m	schlecht	185 m			
08 F10/01		Mühlendamm - Salvador-Allende-Straße	Betonpflaster	Rad- und Wanderweg		530 m	2,50 m	gut			530 m	

Bezeichnung	Radroute	Abschnitt	Belag	Wegetyp	Länge	Länge Abschnitt	Breite	Zustand	WD	Asphalt	Pflaster	Bemerkungen
08 W-01	**Weg am Forsthaus**			**Rad- und Wanderweg**								
08 W-01		Weg Am Hang – Forsthaus - Mühlenholz	WD	Rad- und Wanderweg		430 m	2,50 m	schlecht	430 m			
10 F04/04	**Weg an der Linde**			Rad- und Wanderweg								Radrundweg "Stadtmauer und Burg"
10 F04/04	SUB	Neustrelitzer Straße – Wilhelm-Külz-Straße	WD	Rad- und Wanderweg		1.485 m	2,20 m	ausreichend	1.485 m			
10 W-03	**Weg am Gätenbach**			Rad- und Wanderweg								
10 W-03		Tollensesee/Gätenbach - Neustrelitzer Straße	WD	Rad- und Wanderweg		800 m	1,50 m	ausreichend	800 m			
10 W-03		Neustrelitzer Straße - Wilhelm-Külz-Straße	WD	Rad- und Wanderweg		640 m	1,50 m	ausreichend	640 m			

Bezeichnung	Radroute	Abschnitt	Belag	Wegetyp	Länge	Länge Abschnitt	Breite	Zustand	WD	Asphalt	Pflaster	Bemerkungen
10 W-03		Wilhelm-Külz-Straße - Gätenbach/Linde	WD	Rad- und Wanderweg		350 m	1,50 m	ausreichend	350 m			
02 F-04	**Schwarzer Weg - Steepengraben**			Rad- und Wanderweg								
02 F-04		Neustrelitzer Straße - Tollensesee	WD	Rad- und Wanderweg		625 m	3,20 m	ausreichend	625 m			
11 W-04	**Lindenberg Süd - Augustabad**			Rad- und Wanderweg								
11 W-04		Rotbuchenring - Waldkante	Pflaster	Rad- und Wanderweg		85 m	2,50 m	gut			85 m	Rechteckpflaster
11 W-04		Waldkante - Behmshöhe	Asphalt	Rad- und Wanderweg		520 m	5,00 m	gut		520 m		
11 W-04		Behmshöhe (Bereich Kreuzung)	Pflaster	Rad- und Wanderweg		150 m	9,00 m	schlecht			150 m	Schlackepflaster, große Fugen, sehr holprig - Länge der Strecke geschätzt, ehem. Panzerstraße
11 W-04		Behmshöhe (Bereich Kreuzung) - Augustabad	Asphalt	Rad- und Wanderweg		350 m	9,00 m	gut		350 m		ehemalige Panzerstraße

Bezeichnung	Radroute	Abschnitt	Belag	Wegetyp	Länge	Länge Abschnitt	Breite	Zustand	WD	Asphalt	Pflaster	Bemerkungen
11 W-27	**Weg an der Landwehr**			Rad- und Wanderweg								
11 W-27		Am Gartenbau - Anemonenstraße	WD	Rad- und Wanderweg		360 m	2,40 m	ausreichend	360 m			
11 W-27		Anemonenstraße - Fünfeichen	WD	Rad- und Wanderweg		1.060 m	2,50 m	ausreichend	1.060 m			
01 F04/01	**Kulturpark**			Rad- und Wanderweg								Radrundweg "Stadtmauer und Burg"
01 F04/01		Neustrelitzer Straße - Windbergsweg	WD	Rad- und Wanderweg		100 m	8,00 m	ausreichend	100 m			Neubau im Rahmen Kulturpark-Eingang 2020 geplant
01 F04/01		Windbergsweg – Lessingstraße	Asphalt	Rad- und Wanderweg		420 m	4,50 m	gut		420 m		
01 F04/01		Lessingstraße - Oberbachbrücke (Bogenbrücke)	Asphalt	Rad- und Wanderweg		580 m	6,00 m	gut		580 m		
02 F03/01	**Tollensetal - Radrundweg**			**Rad- und Wanderweg**								**Tollensetal Radrundweg**

Bezeichnung	Radroute	Abschnitt	Belag	Wegetyp	Länge	Länge Abschnitt	Breite	Zustand	WD	Asphalt	Pflaster	Bemerkungen
02 F03/01	TOLL	Oberbachbrücke (Bogenbrücke) - Badehaus	Asphalt	Rad- und Wanderweg		510 m	6,00 m	ausreichend		510 m		Tollensetal Radrundweg
02 F03/01	TOLL	Badehaus - Brücke Gätenbach	WD	Rad- und Wanderweg		105 m	4,00 m	schlecht	105 m			Tollensetal Radrundweg
02 F03/01	TOLL	Brücke Gätenbach - Am Augustabad	WD	Rad- und Wanderweg		1.330 m	3,00 m	ausreichend	1.330 m			Tollensetal Radrundweg
02 F03/01	TOLL	Am Augustabad - Höhe Adrionstein (Bereich Steilufer)	WD	Rad- und Wanderweg		760 m	3,00 m	schlecht	760 m			
02 F03/01	TOLL	Höhe Adrionstein (Bereich Gefälle Hügel) - Stadtgrenze	WD	Rad- und Wanderweg		1.240 m	3,00 m	ausreichend	1.240 m			
04 F05/01	**Friedländer Gleistrasse**			Rad- und Wanderweg								

Be-zeich-nung	Radroute	Abschnitt	Belag	Wegetyp	Länge	Länge Ab-schnitt	Breite	Zustand	WD	As-phalt	Pflaster	Bemerkungen
04 F05/01	Friedländer Gleistrasse	An der Rennbahn bis Demmi-ner Straße	Beton-pflaster	Rad- und Wander-weg		1.200 m	3,00 m	gut			1.200 m	

Abkürzungen:

SEEN Mecklenburgischer Seenradweg
TOLL Tollensetal Rundweg
EISZ Radrundweg Eiszeitroute
SUB Stadtmauer und Burg
Radrundweg Neubrandenburg
RNKS Kastorfer See
WD wassergebundene Decke

Tabelle 3 „Analyse der kleinen grünen Radwege“ Stand April 2020

Abkürzungen:
GE – gemeinsamer Geh- und Radweg **GHRW – grüner Hauptradweg**

Straße	Abschnitt	Länge in m	Breite in m	Befestigung	baulicher Zustand	Bemerkungen
Broda						
Vivaldistraße 26	Anbindung an Weg im Grünzug	12	ca. 1,5 - 2,0	teilweise Asphalt, größtenteils unbefestigt	gut	GE
Mozartstraße 35	Anbindung an Weg im Grünzug	8	ca. 2,0 - 2,5	unbefestigt	ausreichend	GE
Gustav-Mahler-Straße 11	Anbindung an Weg im Grünzug	13	ca. 2,0 - 2,5	unbefestigt	ausreichend	GE
Paul-Lincke-Straße 9	Anbindung an Weg im Grünzug	43	ca. 3,0	unbefestigt	ausreichend	GE
Smetanastraße 22	Anbindung an Weg im Grünzug	30	ca. 3,0	REP, Asphalt	ausreichend	GE
Franz-Lehar-Straße 61	Anbindung an Weg im Grünzug	67	ca. 2,0	unbefestigt	ausreichend	GE
Franz-Lehar-Straße 41	Anbindung an Weg im Grünzug	126	ca. 2,0	unbefestigt	ausreichend	GE
Karl-Millöcker-Straße 12	Anbindung an Weg im Grünzug	71	ca. 1,5 - 2,0	unbefestigt	ausreichend	GE
Joseph-Haydn-Weg 8	Weg zur E.-Mayer-Straße 13	136	ca. 3,0	unbefestigt	ausreichend	GE
Franz-Liszt-Straße (Verlauf im Grünzug)	nördlicher Weg im Grünzug	bisher nicht mit 240 be-schildert	ca. 2,0 - 3,0	unbefestigt	ausreichend	GE
Joseph-Haas-Straße 9	Weg zur Paul-Dessau-Straße 12	42	ca. 3,0	unbefestigt	ausreichend	GE

Straße	Abschnitt	Länge in m	Breite in m	Befestigung	baulicher Zustand	Bemerkungen
Joseph-Haas-Straße 11	Anbindung an Weg im Grünzug	66	ca. 3,0	unbefestigt	ausreichend	GE
Paul-Dessau-Straße 13	Weg zur Hanns-Eisler-Straße 16	43	ca. 3,0	unbefestigt	ausreichend	GE
Hanns-Eisler-Straße 15	Weg zur Paul-Hindemith-Straße17	43	ca. 3,0	unbefestigt	ausreichend	GE
Paul-Hindemith-Straße 11a	Weg zur Peter-Cornelius-Straße 12	51	ca. 3,5	unbefestigt	schlecht	GE
Peter-Cornelius-Straße 9	Weg zum Fanny-Hensel-Weg 8	36	ca. 3,0	unbefestigt	ausreichend	GE
Fanny-Hensel-Weg 9	Weg zur Johanna-Kinkel-Straße 10	57	ca. 3,5	unbefestigt	ausreichend	GE
Johanna-Kinkel-Straße 12	GHRW		REP 2,0	teilw. REP, größtenteils unbefestigt	ausreichend	GE
Johannes-Brahms-Straße 9	Anbindung an Weg im Grünzug	83	3,0	Großpflaster	ausreichend	GE
Engelbert-Humperdinck-Weg 5	Weg zur Richard-Wagner-Straße 16	45	ca. 3,0	unbefestigt	ausreichend	GE
Seestraße 21	GHRW		ca. 2,5 - 4,5	Asphalt/unbefestigt	gut	GE
Oelmühlenstraße 6a	GHRW		ca. 3,0 - 4,0	unbefestigt	ausreichend	GE
Oelmühlenstraße 29	bis Brücke über Oelmühlenbach	324	ca. 3,5	unbefestigt	ausreichend	GE

Straße	Abschnitt	Länge in m	Breite in m	Befestigung	baulicher Zustand	Bemerkungen
Klosterstraße 29	Anbindung an Weg im Grünzug	42	3,0	Großpflaster	ausreichend	getrennter Geh-/Radweg, keine optische Trennung vorhanden
Bischofstraße 16	Weg zum Kreuzgang 9	55	ca. 3,0	Großpflaster, unbefestigt	ausreichend	GE
Lindenberg Süd						
gegenüber Rotbuchenring 37	Weg zum Rotbuchenring 30	87	ca. 2,2	unbefestigt	gut	GE
Fliederweg 1	Weg zum Fliederweg 13	68	ca. 2,0	unbefestigt	gut	GE
Rotbuchenring 27	Anbindung an Weg im Grünzug	8	ca. 2,3	unbefestigt	gut	GE
Rotbuchenring 17	Anbindung an Weg im Grünzug	8	ca. 2,3	unbefestigt	gut	GE
Einfahrt Lindenpark vom Rotbuchenring	Weg im Grünzug in Richtung Südwest	180	ca. 2,3	unbefestigt	gut	GE
Platanenstraße 10	Weg im Grünzug in Richtung West bis Am Gehölz 25	350	ca. 2,3	unbefestigt	gut	GE
Robinienstraße 125	Anbindung an Weg im Grünzug	86	ca. 2,3	unbefestigt	gut	GE
Robinienstraße 101	Anbindung an Weg im Grünzug	17	ca. 2,3	unbefestigt	gut	GE
Robinienstraße 123	Anbindung an Weg im Grünzug	8	ca. 2,3	unbefestigt	gut	GE
Robinienstraße 132	Weg zur Rotdornstraße	35	2,0	unbefestigt	ausreichend	GE

Straße	Abschnitt	Länge in m	Breite in m	Befestigung	baulicher Zustand	Bemerkungen
Robinienstraße 118	Weg zur Ebereschen-straße	39	ca. 3,0	unbefestigt	gut	GE
Robinienstraße 92	Weg zur Ebereschen-straße 34	28	ca. 3,0	unbefestigt	gut	GE
gegenüber Robinien-straße 77	Weg zur Ebereschen-straße 51	105	ca. 3,0	unbefestigt	gut	GE
gegenüber Robinien-straße 73	Weg in den Innenhof	48	ca. 3,0	unbefestigt	gut	GE
gegenüber Robinien-straße 13	Weg in den Innenhof	82	ca. 3,0	unbefestigt	gut	GE
Ebereschenstraße 70	Weg zur Ebereschen-straße 34	84	ca. 3,0	unbefestigt	gut	GE
Ebereschenstraße 39	Weg zur Robinien-straße 32	75	ca. 3,0	unbefestigt	gut	GE
Rotdornstraße 58	Weg zur Rotdorn-straße 34	77	ca. 3,0	unbefestigt	gut	GE
Steep						
Tollenserstraße 4	Anbindung an Weg im Grünzug	42	2,5	REP	gut	GE
Polabenweg 10	Anbindung an Weg im Grünzug	98	3,0	REP	gut	GE
Ranenstraße 17	Anbindung an Weg im Grünzug	45	1,0	unbefestigt	gut	GE
Tollenserstraße 33	Weg zur Radegast-straße 16	66	2,5	unbefestigt	gut	GE
Tollenserstraße 34	Anbindung an Weg im Grünzug	45	2,5	unbefestigt	gut	Überwuchs durch Sträucher, GE

Straße	Abschnitt	Länge in m	Breite in m	Befestigung	baulicher Zustand	Bemerkungen
Weg im Grünzug von Westen nach Osten					gut	GE
An der Landwehr						
gegenüber von Am Gartenbau 4	Weg im Grünzug Richtung Osten bis Asternweg	372	ca. 2,2	unbefestigt	gut	GE
ab Asternweg	im Grünzug Richtung Osten bis Fünfeichener Weg	1070	ca. 2,2	unbefestigt	gut	GE
Anemonenstraße 38a	Weg zum Dahlienstieg 6	58	ca. 3,5	unbefestigt	gut	GE
Nelkenstraße 22	Anbindung an Weg im Grünzug	50	2,5	REP	gut	GE
Nelkenstraße 36	Anbindung an Weg im Grünzug	44	ca. 3,5	unbefestigt	gut	GE
Veilchenweg 6a	Weg zur Margeritenstraße	55	ca. 3,5	unbefestigt	gut	GE
Melissenstraße 4	Weg zur Ringelblumenstraße	204	ca. 2,0	unbefestigt	gut	GE
Melissenstraße 5	Weg zum Baldrianweg 7	35	ca. 2,0	unbefestigt	gut	GE
Melissenstraße 25	Weg zum Kamillenweg 5	51	ca. 2,0	unbefestigt	gut	GE
Baldrianweg 8	Weg zur Lavendelstraße 12	40	ca. 2,0	unbefestigt	gut	GE

Straße	Abschnitt	Länge in m	Breite in m	Befestigung	baulicher Zustand	Bemerkungen
Lavendelstraße 15	Anbindung an Weg im Grünzug	140	ca. 2,0	unbefestigt	gut	GE
Lavendelstraße 7	Weg zu Am Waldrand	45	ca. 2,0	unbefestigt	gut	GE
Fritscheshof						
ab Steinstraße 2	nach Norden bis Wismutstraße	302	ca. 3,0	unbefestigt	schlecht	GE

Abkürzungen:

GE gemeinsamer Geh- und Radweg
GHRW grüner Hauptradweg

Tabelle 4 „Analyse Fahrradparken“ (Erhebungen Januar bis März 2020)

Abkürzungen:
HNFl - Hauptnutzfläche VkRFl – Verkaufsraumfläche

	Bezugsgrößen allgemein	Bezugsgrößen konkret	Stellplatzrichtwert	Soll	vorhandene Anzahl	Differenz
1 Innenstadt – Stargarder Straße Nord	frei	entfällt	nach Bedarf	entfällt	46	entfällt
2 Innenstadt – Stargarder Straße Süd	frei	entfällt	nach Bedarf	entfällt	3	entfällt
3 HKB, Marktplatz –Stargarder Straße – Darrenstraße - Glinekestraße	VkRFl/Besucher/ Büro HNFl/Gastraumfläche	2.240 m²/1.100 Besucher/2.930 m²/ 320 m²	1 je 100 m²/1 je 30 Besucher/1 je 100 m²/1 je 10 m²	22+37+29+32= 120 gesamt	70	-50
4 Bahnhofsvorplatz	frei	frei	nach Bedarf	entfällt	124	entfällt
5 Konzertkirche, An der Marienkirche	Zuschauerplätze	809	1 je 30 - 50 Zuschauer	27-16	11	-16/-5
6 Rathaus, Standort Lindenstraße	Büro HNFl	3.270 m²	1 je 90 - 120 m²	36-27	106	+70/+79
7 Rathaus, Standort An der Hochstraße	dito	555 m²	dito	6-5	34	+28/+29
8 Justizzentrum, Friedrich-Engels-Ring 16 - 18	dito	7.075 m²	dito	79-59	40	-39/-19
9 Agentur für Arbeit Ponyweg 37 - 43	dito	7640 m²	dito	85-64	175	+90/+111
10 Behördenzentrum Land M-V, Neustrelitzer Straße 120	dito	12.500 m²	dito	139-104	116	-23/+12
11 Landratsamt, Platanenstraße 43	dito	4.800 m²	dito	53-40	104	+51/+64
12 IHK, Katharinenstraße 48	dito	1.580 m²	dito	18-13	18	0/+5

	Bezugsgrößen allgemein	Bezugsgrößen konkret	Stellplatzrichtwert	Soll	vorhandene Anzahl	Differenz
13 Handwerkskammer, Friedrich-Engels-Ring 11	dto.	700 m²	dto.	8-6	12	+4/+6
14 Klinikum, Salvador-Allende-Straße 30 (ohne Häuser G und V)	Bettenzahl	1.000 Betten	1 je 20 Betten	50	193	+143
15 Hochschule, Brodaer Straße 2 (ohne Wohnheime)	Studierende/ Studienplätze	2.100 Studierende	1 je 5 Studierende	420	243	-177
16 VHS, Bienenweg 1	Kursteilnehmende	12-15 Teilnehmende in 13 Räumen	1 je 10 Teilnehmende	16 - 20	46	+30 /+26
17 Berufsschule Wirtschaft & Verwaltung, Rasgrader Straße 22	Klassenzimmer/ Schüler	29 Räume/1.072 Schüler	10 je Klassenzimmer/1 je 2-10 Schüler	290/536-107	44	-246/-492/ -63
18 RBB GeSoTec, Sponholzer Straße 18	dto.	34 Räume/1.618 Schüler	dto.	340/809-162	214	-126/-595/ +52
19 IGS Süd, Geschwister-Scholl-Straße 14	dto.	22 Räume/594 Schüler	dto.	220/297-59	220	0/-77/+161
20 Regionalschule Ost, Kopernikusstraße 4	dto.	20 Räume/504 Schüler	dto.	200/252-50	100	-100/-152/ +50
21 Regionalschule Mitte, Katharinenstraße 1	dto.	18 Räume/413 Schüler	dto.	180/206-41	151	-29/-55/ +110
22 Regionalschule Nord, Dükerweg 2	dto.	15 Räume/561 Schüler	dto.	150/280-56	109	-41/-171/ +53
23 G.-E.-Lessing-Gymnasium, Lessingstraße 1	dto.	14 Räume/499 Schüler	dto.	140/250-50	190	+50/-60/ +140
24 Sportgymnasium, Schwedenstraße 22	dto.	30 Räume/577 Schüler	dto.	300/288-58	296	-4/+12/+238

	Bezugsgrößen allgemein	Bezugsgrößen konkret	Stellplatzrichtwert	Soll	vorhandene Anzahl	Differenz
25 Albert-Einstein-Gymnasium Demminer Straße 42	dto.	29 Räume/639 Schüler	dto.	290/320-64	501	+211/+181/+437
26 Stadthalle, Parkstraße 2	HNFl/Zuschauerplätze	2068/1.320 Zuschauer	1 je 100 m²/1 je 30 Zuschauer	21/44	45	+24/+1
27 Jahnsportforum, Schwedenstraße 25	HNFl/ Zuschauerplätze	3.800 m²/5.000 Zuschauer	1 je 100 m²/1 je 30 Zuschauer	38/166	94	+56/-72
28 Webasto Arena, Binsenwerder 2	dto.	1.300 m²/314 Zuschauer	dto.	13/10	24	+11/+14
29 Strandbad Broda, Seestraße	Grundstücksfläche	56.000 m²	1 je 100 m²	560	131	-429
30 Strandbad Augustabad, Lindenstraße	dto.	39.250 m²	dto.	392	148	-244
31 Schwimmhalle, Neustrelitzer Straße 5 c	Anzahl der Umkleideschränke für Besucher	194	1 je 20 Umkleideschränke	10	29	+19
32 Evang. Kirchgemeinde St. Johannis, Stargarder Straße	Besucherplätze	250	1 je 20 Besucherplätze	12	9	-3
33 Kath. Kirche St. Joseph St. Lucas, Heidmühlenstraße	Besucherplätze	300	1 je 20 Besucherplätze	15	17	+2

Abkürzungen:
HNFl - Hauptnutzfläche VkRFl - Verkaufsraumfläche

Herausgeber:

Vier-Tore-Stadt
Neubrandenburg
Der Oberbürgermeister

Friedrich-Engels-Ring 53
17033 Neubrandenburg

Postanschrift
Postfach 11 02 55
17042 Neubrandenburg

stadt@neubrandenburg.de
www.neubrandenburg.de

NEUBRANDENBURG
Stadt der vier Tore am Tollensesee