

Bericht

# Radverkehrskonzept für die Stadt Schwedt/Oder



Quelle: Ramboll.

7. Juli 2023 Redaktionell geändert auf Grundlage des SVV-Beschlusses vom 06.09.2023 (BV/469/23/1)

**Ramboll Smart Mobility DE**



**Bericht**

# Radverkehrskonzept für die Stadt Schwedt/Oder

Auftraggeber

**Stadt Schwedt/Oder**

Fachbereich 3

Stadtentwicklung und Bauaufsicht

Dr.-Theodor-Neubauer-Straße 5

16303 Schwedt/Oder

Ansprechpartner

Frank Hein

Sabine Pozdorecz

Iwona Podrygala

Auftragnehmer

**Ramboll Deutschland GmbH**

Kopenhagener Str. 60-68, Haus D

13407 Berlin

T +49 30 302020-0

Michael.Schreiber@ramboll.com

de.ramboll.com/transport

## **Bearbeitung**

Dipl.-Ing. Michael Schreiber

M. Eng. Mario Branig

B. Eng. Benedikt Paar

B. Sc. Marius Scholl

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird das generische Maskulinum verwendet. Weibliche und anderweitige Geschlechteridentitäten werden, soweit es für die Aussage erforderlich ist, dabei ausdrücklich auch gemeint.

Berlin, 7. Juli 2023



<b>1</b>	<b>Aufgabenstellung und Ziel der Untersuchung</b>	<b>1</b>	Stadt Schwedt/Oder
<b>2</b>	<b>Regelwerke und Richtlinien</b>	<b>3</b>	<b>Radverkehrskonzept</b>
			07.07.2023
2.1	Bauliche Maßnahmen	3	
2.1.1	Innerorts	3	
2.1.2	Außerorts	9	
2.2	Verkehrsorganisatorische Maßnahmen	11	
<b>3</b>	<b>Bestandsanalyse</b>	<b>16</b>	
3.1	Kurzcharakteristik der Stadt Schwedt/Oder	16	
3.2	Verkehrsorganisation	19	
3.2.1	Hierarchie des Straßennetzes	19	
3.2.2	Zulässige Höchstgeschwindigkeiten	20	
3.3	Öffentlicher Verkehr	21	
3.4	Radverkehrsinfrastruktur	21	
3.4.1	Radverkehrsanlagen im Längsverkehr	21	
3.4.2	Befestigungsart und Zustand	31	
3.4.3	Querungshilfen	34	
3.4.4	Fahrradabstellanlagen	37	
3.4.5	Touristische Radrouten	46	
3.5	Quellen und Ziele des Radverkehrs	48	
3.6	Unfallanalyse	52	
3.7	Wunsch- und Zielliniennetz	55	
3.7.1	Wunschliniennetz	55	
3.7.2	Zielliniennetz	58	
3.7.3	Netzlücken	63	
<b>4</b>	<b>Konfliktanalyse und Handlungsbedarf</b>	<b>66</b>	
<b>5</b>	<b>Maßnahmenplanungen</b>	<b>68</b>	
5.1	Radverkehrsführung	68	

5.2	Fahrradabstellanlagen	73
<b>6</b>	<b>Vertiefende Maßnahmenplanung</b>	<b>74</b>
6.1	Anforderungen	74
6.2	Strecke zwischen Heinersdorf und Herrenhof	74
6.3	Strecke zwischen der Kernstadt und Niederlandin	84
<b>7</b>	<b>Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten</b>	<b>96</b>
<b>8</b>	<b>Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung</b>	<b>97</b>
	Tabellenverzeichnis	98
	Abbildungsverzeichnis	98
	Literaturverzeichnis	101

## **1 Aufgabenstellung und Ziel der Untersuchung**

Stadt Schwedt/Oder  
**Radverkehrskonzept**

07.07.2023

Für die Stadt Schwedt/Oder wird ein Radverkehrskonzept erarbeitet, welches den stadtkonkreten gemeindebezogenen Planungshorizont der Stadt Schwedt/Oder berücksichtigt.

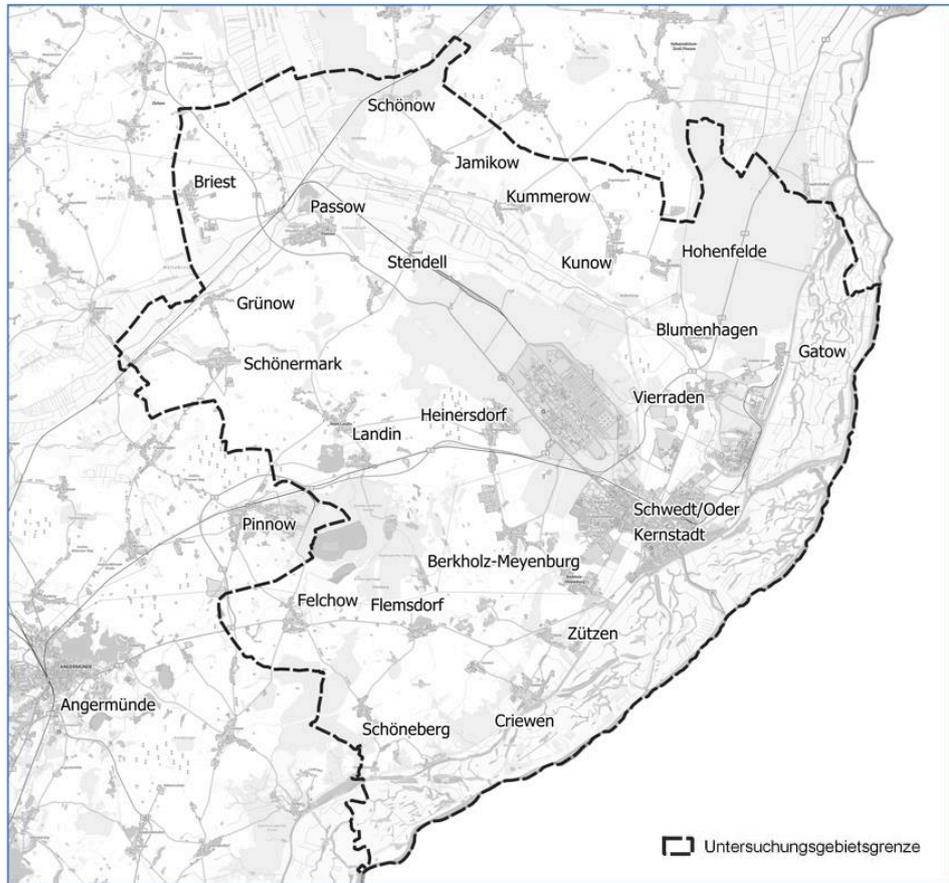
Ausgehend von einer umfassenden Bestandsanalyse der Radwegeinfrastruktur werden derzeitige Konflikte identifiziert und der resultierende Handlungsbedarf aufgezeigt. Das Radwegekonzept stellt eine praktikable Leitlinie für die weitere Entwicklung und Planung des Radverkehrs dar und bildet die Grundlage für die praktische Umsetzung der Maßnahmen.

Die Untersuchung berücksichtigt dabei die bereits vorhandenen Überlegungen und Planungen. Das betrifft unter anderem folgende Planwerke:

- Radwege- und Unterhaltungskonzept des Landkreises Uckermark,
- Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Schwedt/Oder,
- Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Stadt Schwedt/Oder sowie
- Lärmaktionsplan der Stadt Schwedt/Oder.

Das Untersuchungsgebiet umfasst dabei die Kernstadt sowie die umliegenden Ortsteile und ist in Abbildung 1 dargestellt. Zur besseren Lesbarkeit liegen diese und die folgenden Kartendarstellung dem Bericht im A3-Format als Anhang bei.

**Abbildung 1:** Untersuchungsgebiet



Kartengrundlage: © basemap.de / BKG (2023).

## **2 Regelwerke und Richtlinien**

Sowohl zwischen Rad- und Fußverkehr als auch zwischen Rad- und Kraftfahrzeugverkehr gibt es Konfliktpotentiale. Konflikte mit Fußgängern treten besonders dann auf, wenn eine Führung auf gemeinsamen Geh- und Radwegen mit einem hohen Rad-/oder Fußverkehrsaufkommen zusammentrifft. Durch zu geringe Gehwegbreiten wird der mögliche Konflikt noch verstärkt.

Die Folgen von Konflikten zwischen Radfahrern und Kraftfahrzeugen sind aufgrund höherer Massen und Geschwindigkeiten häufig schwerwiegender. Je höher die Kfz-Belastung ist, desto häufiger werden Radfahrer bei gleichzeitigem Gegenverkehr überholt, wodurch die Gefährdung des Radverkehrs zunimmt.

Dieses Kapitel zeigt verschiedene Möglichkeiten der Radverkehrsführung und -lenkung auf. Dabei werden sowohl bauliche als auch verkehrsorganisatorische Maßnahmen erläutert.

### **2.1 Bauliche Maßnahmen**

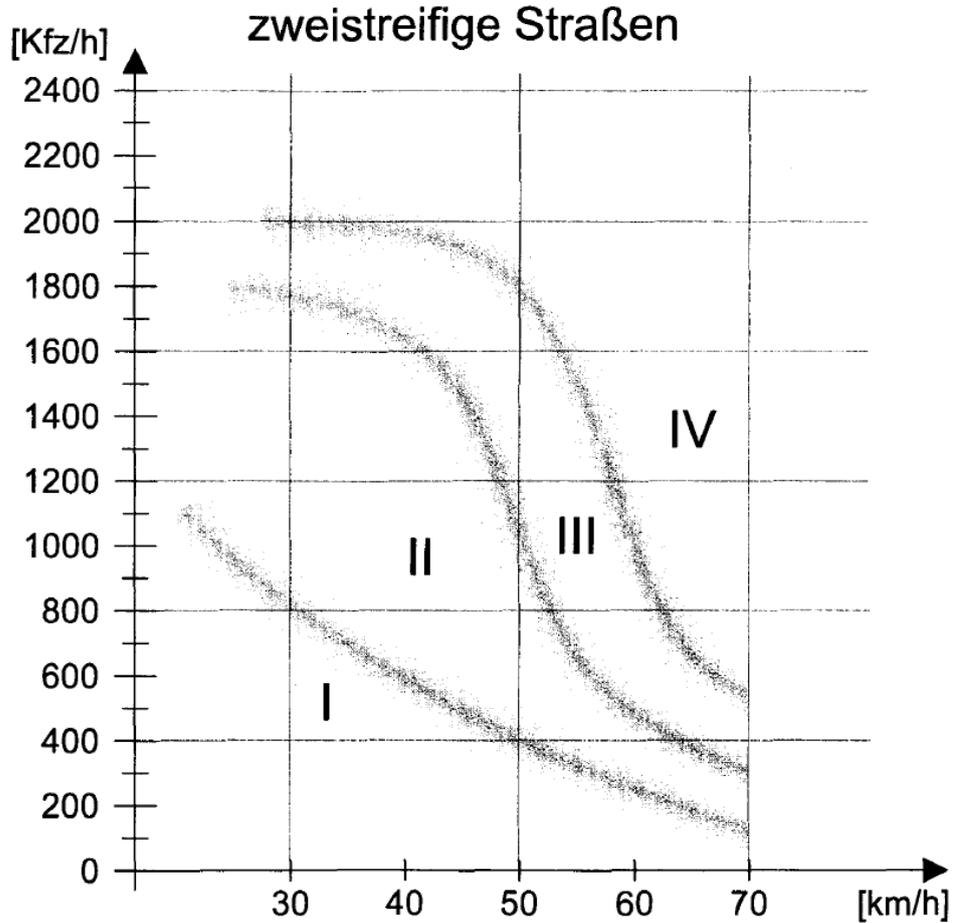
Nachfolgend werden die baulichen Maßnahmen für die Radverkehrsführung getrennt nach innerörtlichen Wegeverbindungen sowie nach Außerortsbereichen dargestellt.

#### **2.1.1 Innerorts**

Die Bewertung der Radverkehrsführung im Untersuchungsgebiet erfolgt unter Berücksichtigung der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 10) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV, 2010). Die ERA 10 stellt ein bundesweites Regelwerk für die Planung, den Entwurf und den Betrieb der Radverkehrsinfrastruktur dar. Sie werden kontinuierlich fortgeschrieben bzw. ergänzt und stellen den aktuellen technischen Stand in der Radverkehrsplanung dar. Sie sind allerdings nicht rechtlich bindend.

Generell sind an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen unterschiedliche bauliche Führungsformen des Radverkehrs möglich. Die Radverkehrsführung ist dabei abhängig von der zulässigen Regelhöchstgeschwindigkeit und der Kfz-Verkehrsstärke. Abbildung 2 zeigt die Belastungsbereiche, die bei einer Vorausswahl der Radverkehrsführung berücksichtigt werden.

**Abbildung 2:** Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen (die Übergänge zwischen den Belastungsbereichen sind keine harten Trennlinien)



Quelle / Bildherkunft: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 10) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV).

Folgende bauliche Führungsformen des Radverkehrs kommen in Frage:

- **Führung im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr**  
(Belastungsbereich I, siehe Abbildung 2):

Die Führung im Mischverkehr mit Kfz auf der Fahrbahn stellt den Regelfall an Straßen mit relativ niedrigen Kfz-Verkehrsmengen dar. Bei Tempo 30 trifft dies bei Verkehrsmengen bis ca. 800 Kfz/h und bei Tempo 50 bis ca. 400 Kfz/h zu. Kommen an stark befahrenen Straßen aufgrund der örtlichen Begebenheiten keine separaten Radverkehrsanlagen in Betracht, sollte diese Führungsform grundsätzlich mit geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen verbunden werden.

- **Radfahrstreifen (Belastungsbereich III/IV):**

Radfahrstreifen kommen bei hohen Geschwindigkeiten und / oder Kfz-Verkehrsstärken zum Einsatz. Sie sind benutzungspflichtig (Zeichen 237 „Radweg“) und werden auf der Fahrbahn markiert. Der Kfz-Verkehr darf nur zum Ein- und Ausparken den Radfahrstreifen überfahren.

Der wesentliche Vorteil von Radfahrstreifen ist die hohe objektive Sicherheit aufgrund der guten Sichtbarkeit zwischen Kfz-Führer und Radfahrer. Wenn keine umfangreichen Umbauten notwendig sind, ist die Herstellung von Radfahrstreifen günstig. Besonders beliebt sind Radfahrstreifen bei schnellen und sicheren Radfahrern. Es gibt keine bzw. wenige durch Fußgänger verursachte Störungen.

Radfahrstreifen und andere auf der Fahrbahn markierte Radverkehrsanlagen werden bei hohem Einzelhandelsbesatz oftmals vom Lieferverkehr und anderen haltenden Kfz blockiert. Sie sind bei unsicheren Radfahrern teilweise unbeliebt, was unter Umständen zu einer höheren Seitenraumnutzung durch den Radverkehr führen kann.

Radfahrstreifen eignen sich besonders bei beschränktem Platz im Seitenraum und bei in dichter Folge auftretenden Knoten und Gehwegüberfahrten. Lassen die räumlichen Verhältnisse es zu, sind Radfahrstreifen innerorts anderen Maßnahmen vorzuziehen.

Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h werden sie ab einer Verkehrsstärke von 1.800 Kfz/h empfohlen.

- **Schutzstreifen (Belastungsbereich II):**

Schutzstreifen werden wie der Radfahrstreifen ebenfalls auf der Fahrbahn markiert und bei niedrigeren Belastungsbereichen eingesetzt. Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h werden sie bei Verkehrsmengen zwischen 400 und 1.000 Kfz/h empfohlen. Schutzstreifen sollten angeordnet werden, wenn Radfahrstreifen nicht zu verwirklichen sind. Sie dürfen in Ausnahmefällen, z.B. bei Begegnungsverkehr, vom fließenden Kfz-Verkehr ohne Gefährdung des Radverkehrs überfahren werden. Dadurch sind Schutzstreifen gegenüber Radfahrstreifen flexibler einsetzbar. Das Parken ist auf dem Schutzstreifen nicht zulässig. Da Schutzstreifen nicht beschilderungspflichtig sind, haben Radfahrer die Wahl, ob sie den Schutzstreifen oder den Seitenraum nutzen möchten.

- **Radwege (Belastungsbereich III/IV):**

Die Umsetzung von straßenbegleitenden Radwegen wird bei hohen Kfz-Verkehrsstärken (ca. 1.600 Kfz/h) und erhöhten Fahrgeschwindigkeiten (50 km/h) empfohlen. Sie werden baulich im Seitenraum angelegt. Eine Benutzungspflicht durch das Zeichen 237 („Radweg“, Abbildung 3) bzw. Zei-

chen 241 („getrennter Geh- und Radweg“, Abbildung 4) kann aus Sicherheitsgründen angeordnet werden. Straßenbegleitende Radwege können im Ein- oder Zweirichtungsverkehr angelegt werden.

**Abbildung 3:** Radweg (Zeichen 237) **Abbildung 4:** getrennter Geh- und Radweg (Zeichen 241)



Quelle:  
<https://www.radfahren.de/service/bedeutung-verkehrsschilder-radfahrer/>.



Quelle:  
<https://www.radfahren.de/service/bedeutung-verkehrsschilder-radfahrer/>.

Die Vorteile von Radwegen liegen in der hohen subjektiven Sicherheit für den Radfahrer durch die Separation vom Kfz-Verkehr, der guten Erreichbarkeit von Geschäften und anderen Einrichtungen und der relativ guten Möglichkeit, Radwege von parkenden Fahrzeugen freizuhalten.

An Knotenpunkten und Gehwegüberfahrten besteht das Risiko, dass Radfahrer übersehen oder durch abbiegende bzw. ein- oder ausfahrende Kfz gefährdet werden. Dies gilt insbesondere an innerorts möglichst zu vermeidenden Zweirichtungsradwegen. Des Weiteren benötigen Radwege viel Platz im Seitenraum. Der bauliche Aufwand ist relativ hoch.

Folglich eignen sich Radwege besonders für lange Streckenabschnitte mit wenigen Knoten und Gehwegüberfahrten und einer geringen Seitenraumnutzung, sowie bei Abschnitten mit hohen Verkehrsmengen und hohen Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr.

- **Gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr (Belastungsbereich III/IV):**

Gemeinsame Geh- und Radwege (Zeichen 240) sind für den Radverkehr benutzungspflichtig. Radfahrer haben auf Gehwegen besondere Rücksicht auf Fußgänger zu nehmen. Die gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr sollte innerorts insbesondere in Straßen mit regelmäßiger Nutzung durch Kinder und ältere Menschen (bspw. vor Schulen) wegen des hohen Konfliktpotenzials zwischen Radfahrer und Fußgänger möglichst vermieden werden. Außerorts stellen sie den Regelfall dar.

Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Stadtstraße von 50 km/h werden sie ab einer Verkehrsstärke von 1.800 Kfz/h empfohlen.

**Abbildung 5:** Gemeinsamer Geh- und Radweg (Zeichen 240)



Stadt Schwedt/Oder  
**Radverkehrskonzept**

07.07.2023

Quelle: <https://www.radfahren.de/service/bedeutung-verkehrsschilder-radfahrer/>.

- **Freigabe der Gehwege für Radfahrer (Belastungsbereich II):**

Für Radfahrer freigegebene Gehwege (Zeichen 239, Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“, Abbildung 6) dürfen, müssen aber nicht vom Radverkehr genutzt werden. Fußgänger haben hier Vorrang. Sie können auch in Kombination mit den Führungsformen Mischverkehr und Schutzstreifen angeboten werden. Empfohlen wird eine Freigabe für Stadtstraßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h bei Verkehrsmengen zwischen 400 und 1.000 Kfz/h.

**Abbildung 6:** Radfahrer frei (Zusatzzeichen 1022-10)



Quelle: <https://www.radfahren.de/service/bedeutung-verkehrsschilder-radfahrer/>.

Tabelle 1 und Tabelle 2 geben eine Übersicht über die Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitstrennstreifen nach ERA 10.

**Tabelle 1:** Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitstrennstreifen nach ERA 10<sup>1</sup>

Anlagenart	Breite	Breite Sicherheitstreifen		
		zur Fahrbahn	zu Längsparkständen	zu Schräg-/ Senkrechtparkständen
Radfahrstreifen	1,85 m	-	0,50 m bis 0,75 m	0,75 m
Schutzstreifen	1,50 m (1,25 m)	-	0,25 m bis 0,50 m	0,75 m
(Einrichtungs-) Radweg	2,00 m (1,60 m)	0,75 m (0,50 m)	0,75 m	1,10 m (Überhangstreifen kann darauf angerechnet werden)
Beidseitiger Zweirichtungsradweg	2,50 m 2,00 m <sup>2</sup>			
Einseitiger Zweirichtungsradweg	3,00 m 2,50 m <sup>2</sup>			
Gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)	≥ 2,50 m			
Gehweg + „Radfahrer frei“	≥ 2,50 m			

<sup>1</sup> Breitenangaben in Klammern stellen die Mindestmaße dar. Eine Aneinanderreihung von Mindestmaßen sollte vermieden werden.

<sup>2</sup> Breitenangabe gilt bei geringen Radverkehrsstärken.

**Tabelle 2:** Benötigte Gesamtbreiten von Radverkehrsanlagen inklusive Sicherheitstrennstreifen nach ERA 10

Anlagenart	Gesamtbreiten (inkl. Sicherheitstrennstreifen)					
	zur Fahrbahn		zu Längs- parkständen		zu Schräg-/ Senkrecht- parkständen	
	Mindest- breite	Regel- breite	Mindest- breite	Regel- breite	Mindest- breite	Regel- breite
Radfahr- streifen	1,85 m		2,35 m	2,60 m	2,60 m	
Schutz - streifen (Einrich- tungs-) Radweg	1,25 m	1,50 m	1,50 m	2,00 m	2,00 m	2,25 m
Beidseitiger Zweirich- tungsweg	2,50 m	3,25 m	2,75 m	3,25 m	3,10 m	3,60 m
Einseitiger Zweirich- tungsweg	3,00 m	3,75 m	3,25 m	3,75 m	3,60 m	4,10 m
Gemeinsa- mer Geh- und Radweg (innerorts)	≥ 3,00 m	≥ 3,25 m	≥ 3,25 m		≥ 3,60 m	
Gehweg + „Radfahrer frei“						

## 2.1.2 Außerorts

Die Planung der Radverkehrsführung auf Außerortsstraßen erfordert besondere Aufmerksamkeit, da eine erhebliche Geschwindigkeitsdifferenz zwischen den Verkehrsteilnehmern (Rad / Kfz bzw. Rad / Fuß) vorhanden ist. Abhängig von der Art der Radverkehrsführung kann es zu geringen Sicherheitsabständen

während der Überholvorgänge kommen. Der Anteil von Radfahrunfällen ist außerhalb zwar geringer, jedoch fällt die Schwere der Unfälle dagegen höher aus als innerorts.

Wenn möglich sollte die Führung des Radverkehrs außerhalb geschlossener Ortschaften abseits der Straßenverbindungen, z. B. auf landwirtschaftlichen Wegen, erfolgen. Dies erhöht zusätzlich die Attraktivität des Radverkehrsnetzes für den Freizeit- und touristischen Radverkehr. Neben Kraftfahrzeugen, Fußgängern und Radfahrern findet auch land- und forstwirtschaftlicher Verkehr auf den landwirtschaftlichen Wegen mit unterschiedlichen Fahrzeuggrößen sowie Fahrgeschwindigkeiten statt. Aus diesen Gründen muss bei der Ausgestaltung der Wege eine ausreichend dimensionierte Wegebreite berücksichtigt werden. Um eine sichere Führung für alle Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten, ist nach den Richtlinien für den Ländlichen Wegebau (Helmstädter, Silvia; Lorenz, Holger, 2018) an Hauptwirtschaftswegen eine Mindestfahrbahnbreite von 3,50 m anzunehmen. Beidseitig sollten zusätzlich mindestens 0,75 m breite Seitenstreifen, z. B. als Bankett, eingerichtet werden um im Falle eines Begegnungsverkehrs vom Fuß- oder Radverkehr mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen ein Ausweichen zu ermöglichen. Die Wegebefestigung sollte eine radfahrerfreundliche Oberfläche (z. B. Asphaltbauweise) aufweisen.

Wenn die Führung abseits von Straßenverbindungen nicht möglich ist, ist die Form der Radverkehrsführung anhand der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, des Straßencharakters sowie der Kfz-Verkehrsstärke auf der betroffenen Straße zu ermitteln. Die „Richtlinie für die Anlage von Landstraßen“ (FGSV, 2013) unterteilt Landstraßen in vier Entwurfsklassen (EKL). Auf Straßen der Entwurfsklassen 1 und 2 herrschen neben hohen Kfz-Geschwindigkeiten auch erhöhte Kfz-Verkehrsstärken vor. Hier erfolgt die Radverkehrsführung grundsätzlich auf einem gesonderten Wegenetz (Tabelle 3). In der EKL 3 sind fahrbahnbegleitende Radwege bei einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von > 2.500 Kfz/24h und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h bzw. bei einem DTV von > 4.000 Kfz/24h und einer Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h sinnvoll. Liegen die Werte darunter, kann der Radverkehr auf der Fahrbahn im Mischverkehr mitgeführt werden. Auf Straßen der Entwurfsklasse 4 ist die Regellösung die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn. Die EKL 4 kommt aber nur in der Regel bei Kfz-Verkehrsstärken von bis zu 3.000 Kfz/Tag in Betracht.

Sind neben hohen Kfz-Höchstgeschwindigkeiten auch erhöhte Kfz-Verkehrsstärken auf der Fahrbahn gegeben (z. B. an Bundes- und Landesstraßen), stellen nach den ERA 10 fahrbahnbegleitende und mindestens 2,50 m breite gemeinsame Geh- und Radwege den Regelfall dar. Diese können einseitig im Zweirichtungsverkehr angeordnet werden.

**Tabelle 3:** Entwurfsklassen nach den RAL und Radverkehrsführung an Landstraßen

Stadt Schwedt/Oder  
**Radverkehrskonzept**

07.07.2023

Entwurfs- klasse nach den RAL	Betriebsform	Führung des Radverkehrs	Hinweise
EKL 1	Kraftfahrstraße	straßen- unabhängig	
EKL 2	allgemeiner Verkehr	straßen- unabhängig oder fahrbahnbe- gleitend	
EKL 3	allgemeiner Verkehr	Fahrbahn- begleitend oder auf der Fahrbahn	Fahrbahnbegleitende Radwege sinnvoll bei DTV > 2.500 Kfz/24h (bei $V_{zul} = 100$ km/h) oder DTV > 4.000 Kfz/24h (bei $V_{zul} = 70$ km/h) oder soweit besondere Netzbedeutung nachgewiesen
EKL 4	allgemeiner Verkehr	auf der Fahrbahn	Fahrbahnbegleitende Radwege sinnvoll, soweit besondere Netz- bedeutung nachgewiesen

Quelle: ERA 10.

## 2.2 Verkehrsorganisatorische Maßnahmen

Neben den baulichen und Markierungsmaßnahmen stehen auch verkehrsorganisatorische Maßnahmen zur Verfügung. Dazu zählen unter anderem

- die Einrichtung von Tempo 30,
- die Freigabe von Einbahnstraßen für Radfahrer in entgegengesetzter Richtung und
- die Einrichtung von Fahrradstraßen.

### Tempo 30-Regelung

Gemäß § 3 der Straßenverkehrsordnung (StVO) ist innerhalb von geschlossenen Ortschaften in Deutschland eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h erlaubt. In Bereichen wo Kfz und Fahrräder sich die Fahrbahn teilen müssen, führt dies allerdings aufgrund der hohen Differenzgeschwindigkeit zu Konflikten in Hinblick auf die Verkehrssicherheit.

Vor allem im Zuge von Ortsdurchfahrten ist aufgrund von engen Straßenquerschnitten die Umsetzung einer von der Straße baulich getrennten Radverkehrsanlage oft nicht umsetzbar. Um dem Radverkehr dennoch eine sichere Führung zu gewähren, können streckenbezogene Geschwindigkeitsreduzierungen auf

30 km/h angeordnet werden. Autofahrer können bei niedrigeren Geschwindigkeiten die Verkehrssituation in der Straße besser wahrnehmen. Generell erleichtert eine Geschwindigkeitsreduzierung die Kommunikation zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmern. Zusätzlich wird das subjektive Sicherheitsgefühl bei niedrigeren Geschwindigkeiten für Radfahrer erhöht.

Nach der Straßenverkehrsordnung kann die Umsetzung aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs erfolgen. Die betroffenen Streckenabschnitte müssen dafür in einem ersten Schritt hinsichtlich dieser Kriterien geprüft werden.

### **Freigabe von Einbahnstraßen**

Die Möglichkeit, Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung zu öffnen, ist in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung unter dem Zeichen 220 beschrieben (VwV-StVO, 2021).

Die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung ist eine vergleichsweise kostengünstige und schnell umsetzbare Maßnahme. Durch diese Maßnahmen können Lücken im Radverkehrsnetz geschlossen und z. B. Wohngebiete leichter flächendeckend erschlossen werden. Umwege können so vermieden werden.

Damit der Radverkehr in Gegenrichtung in einer Einbahnstraße zugelassen werden kann, darf in der Einbahnstraße eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von höchstens 30 km/h gelten. Weitere Anforderungen sind

- eine ausreichende Begegnungsbreite (3,00 m Begegnungsverkehr Rad / Kfz mit ausreichenden Ausweichmöglichkeiten, 3,50 m bei Begegnung mit Linienbusverkehr),
- eine klar ersichtliche Verkehrsführung im Verlauf der Strecke sowie an Kreuzungen und Einmündungen und
- die Anlage eines Schutzraums für den Radverkehr, wo es orts- und verkehrsbezogen erforderlich ist.

Einbahnstraßen, welche für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet sind, werden mit dem Zeichen 220 (Einbahnstraße) sowie mit dem Zusatzzeichen 1000-33 (Radverkehr im Gegenverkehr) ausgeschildert (Abbildung 7).

Stadt Schwedt/Oder  
**Radverkehrskonzept**

07.07.2023

**Abbildung 7:** Beispiel einer Ausschilderung für eine Einbahnstraße mit Öffnung für den Radverkehr im Gegenverkehr



Quelle: Stadt Büren.

## Fahrradstraßen

Der Einsatz von Fahrradstraßen ist vor allem auf Straßenabschnitten mit einer hohen Verbindungsqualität für den Radverkehr sinnvoll. Sie eignen sich sowohl auf Innerortsstraßen, als auch auf Verbindungen für die Radverkehrsführung außerorts. Fahrradstraßen helfen den Radverkehr auf bestimmten Routen zu bündeln. Fahrradstraßen werden mit den Verkehrszeichen 244.1 (Beginn) und 244.2 (Ende) nach Anlage 2 der Straßenverkehrsordnung ausgeschildert. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h.

Sie sind kostengünstig einzurichten und erfordern in der Regel nur wenige oder keine baulichen Änderungen. Um die Erkennbarkeit zusätzlich zu erhöhen, können weitere Gestaltungselemente wie markierte Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Kfz-Verkehr oder eingefärbter Asphalt eingerichtet werden.

Fahrradstraßen dürfen nur von Radfahrern genutzt werden. Durch entsprechende Zusatzzeichen kann aber auch anderer Fahrzeugverkehr zugelassen

Stadt Schwedt/Oder  
**Radverkehrskonzept**

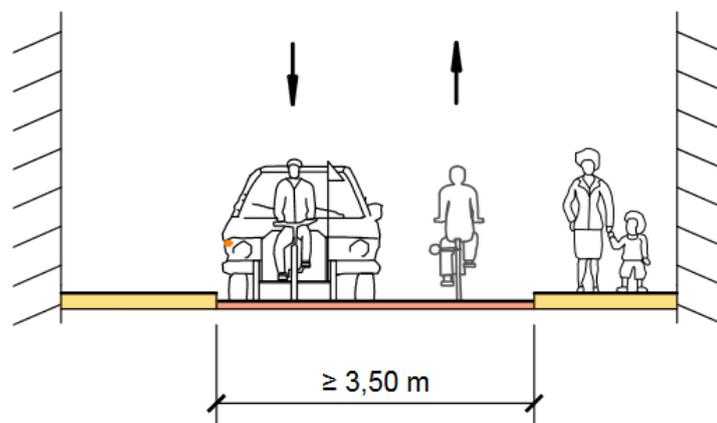
07.07.2023

werden. Da der Radverkehr auf Fahrradstraßen Vorrang besitzt, bietet die Ausweisung als Fahrradstraße den Vorteil, dass auf Radfahrer besondere Rücksicht genommen werden muss. Radfahrer dürfen nebeneinander fahren, können einander sicherer überholen und geraten in weniger Konflikte mit dem Fußverkehr.

Derzeit sind keine einheitlichen Vorgaben für die bauliche Gestaltung einer Fahrradstraße in Deutschland vorhanden. Allgemeingültige Empfehlungen werden aber in den Leitfäden der Stadt Berlin (SenUVK, 2020) sowie im Kooperationsprojekt des Deutschen Institut für Urbanistik mit der Bergischen Universität Wuppertal (Difu; Bergische Universität Wuppertal, 2021) und in den Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg (brenner BERNARD ingenieure GmbH, 2017) zusammengefasst.

Nach den Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg beträgt das Mindestmaß einer Fahrradstraße 3,50 m (Abbildung 8). Das Regelmäßmaß liegt bei 4,00 m. Wenn die vorhandene Fahrbahnbreite unter 5,75 m liegt, ist Kfz-Parken nicht gestattet. Auf Straßen mit höheren Fahrbahnbreiten ist das ein- bzw. beidseitige Längsparken unter der Berücksichtigung von zusätzlichen Sicherheitstrennstreifen möglich.

**Abbildung 8:** Beispiel eines Fahrradstraßen-Musterquerschnitts mit einer Fahrbahnbreite bis 5,75 m



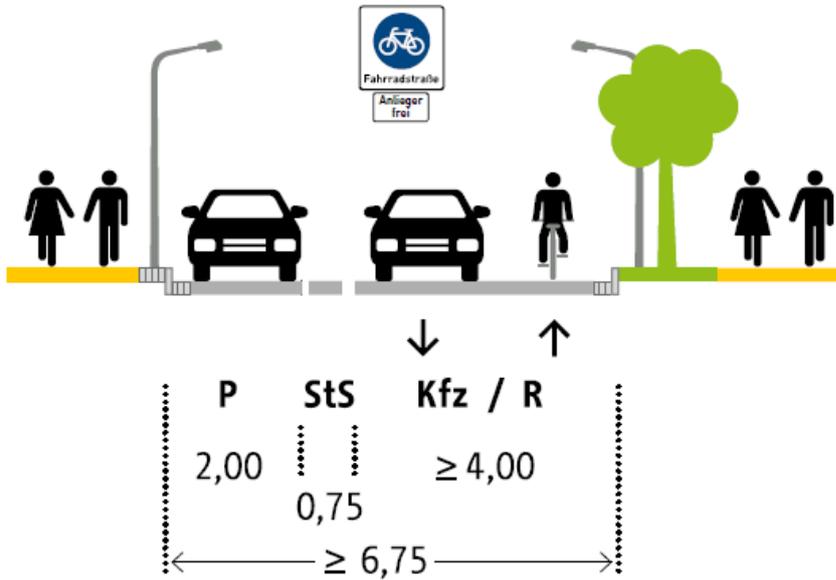
Quelle: brenner BERNARD ingenieure GmbH

Abbildung 9 und Abbildung 10 zeigen eine Übersicht der benötigten Flächen für die Einrichtung von Fahrradstraßen entlang von einseitigen Kfz-Längsparkständen nach den Leitfäden zur Umsetzung von Fahrradstraßen in Berlin sowie des Difu in Kooperation mit der Bergischen Universität Wuppertal. Hierbei liegt die Fahrgassenbreite zwischen 4,00 m und 4,75 m. Zusätzlich eines Kfz-Längsparkstandes wird eine Fahrbahnbreite von 6,00 m bis hin zu 6,85 m benötigt.

**Abbildung 9:** Beispiel eines Fahrradstraßen-Musterquerschnitts mit einer Fahrbahnbreite nach dem Leitfaden zur Umsetzung von Fahrradstraßen in Berlin

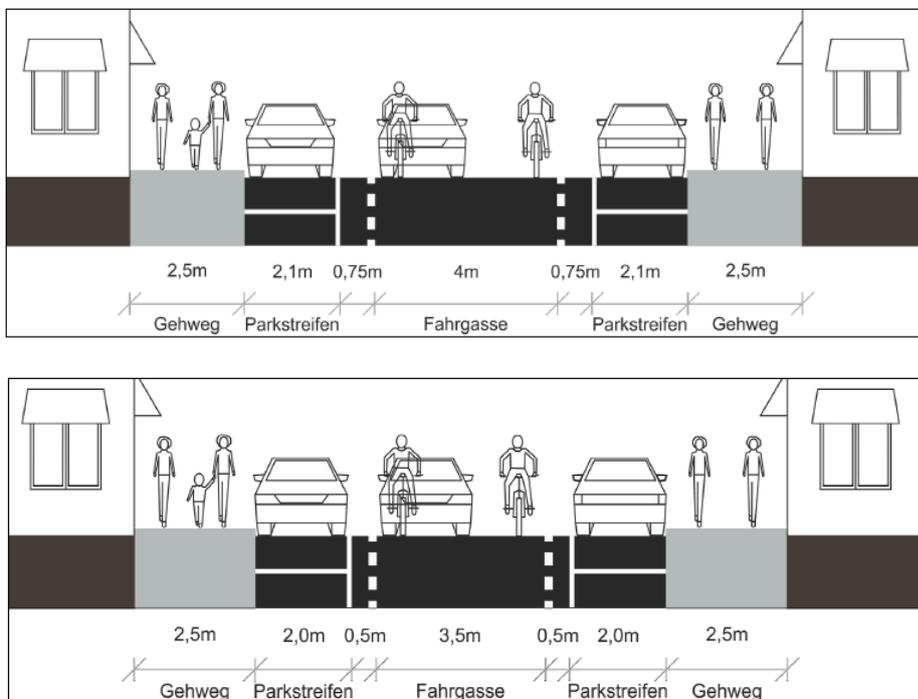
Stadt Schwedt/Oder  
**Radverkehrs-konzept**

07.07.2023



Quelle: SenUVK

**Abbildung 10:** Regelquerschnitt und Mindestbreite für die Gestaltung einer Fahrradstraße nach dem Leitfaden für die Praxis von Fahrradstraßen



Quelle: Difu, Bergische Universität Wuppertal

### 3 Bestandsanalyse

Die Bestandsanalyse stellt die aktuelle verkehrliche Situation in Schwedt/Oder dar. Sie erfasst die vorhandene Verkehrsinfrastruktur und –organisation und zeigt bereits vorhandene Planungen in Bezug auf den Radverkehr auf. Weiterhin werden wesentliche Quell- und Zielpunkte des Radverkehrs identifiziert und Unfallschwerpunkte mit Radfahrern in einer Unfallanalyse aufgezeigt. Um ideale Verbindungen für den Radverkehr zu erhalten, wird zudem ein Wunschlinien-netz gebildet. Die anschließende Umlegung der Wunschlinien auf das vorhandene Straßen- und Wegenetz bildet das Zielnetz für den Radverkehr. Zum Schluss erfolgt eine Analyse der vorhandenen Konflikte für die Radfahrer im Untersuchungsgebiet.

Die Bestandsanalyse beruht auf Grundlagendaten der Stadt, die durch Vor-Ort-Begehungen im April und Mai 2022 aktualisiert und ergänzt wurden.

#### 3.1 Kurzcharakteristik der Stadt Schwedt/Oder

Die Stadt Schwedt/Oder befindet sich im Nordosten des Bundeslandes Brandenburg an der deutsch-polnischen Staatsgrenze. Sie liegt im östlichen Teil des Landkreises Uckermark und hat eine Größe von rund 360 km<sup>2</sup> (Abbildung 11). Die nächstgelegenen größeren Städte sind Eberswalde (ca. 40 km entfernt), Angermünde (ca. 20 km entfernt), Templin (ca. 50 km entfernt) und Prenzlau (knapp 40 km entfernt) auf der deutschen sowie Gryfino (rund 25 km entfernt) und Szczecin (ca. 45 km entfernt) auf der polnischen Seite.

Die Topografie im Untersuchungsgebiet gestaltet sich überwiegend eben. Einzelne Straßen weisen aber wellige Abschnitte mit leichten Steigungen auf. Insgesamt sind im Untersuchungsgebiet sehr günstige topografische Rahmenbedingungen für den Radverkehr vorhanden.

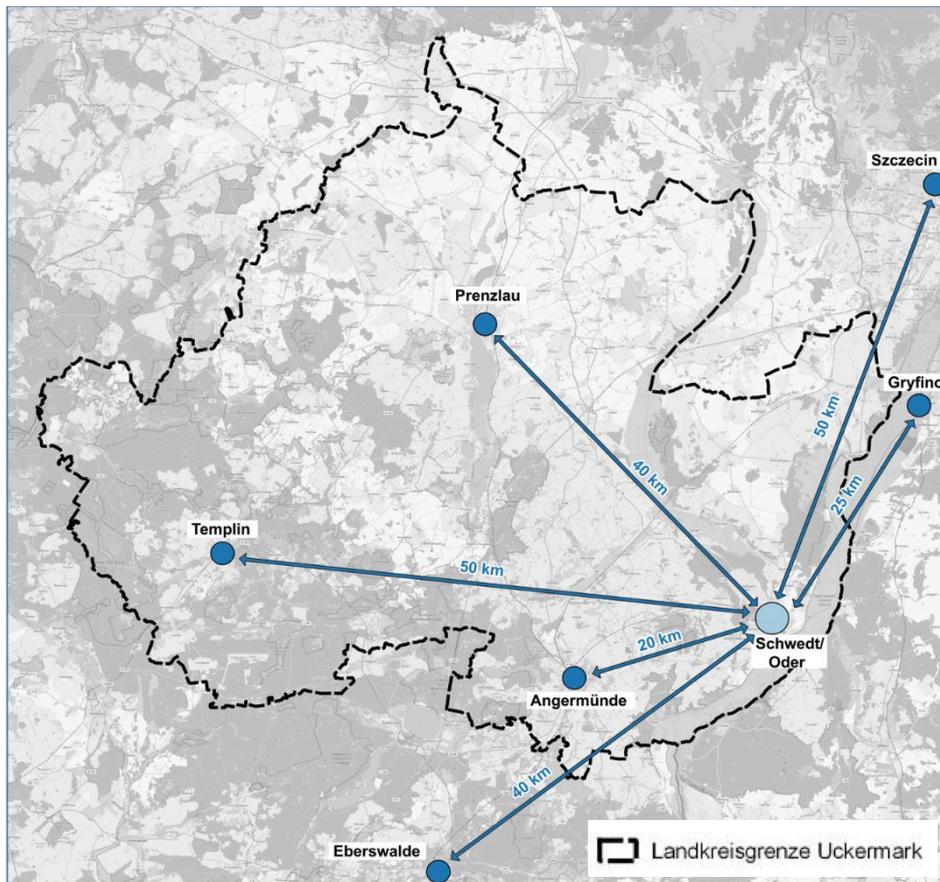
Die Stadt Schwedt/Oder setzt sich zusammen aus

- der Kernstadt mit den Stadtteilen Zentrum, Talsand, Neue Zeit, Kastanienallee und Am Waldrand (Abbildung 12) sowie
- den Ortsteilen Gatow, Vierraden, Blumenhagen, Hohenfelde, Kunow, Kummerow, Heinersdorf, Stendell, Zützen, Criewen, Flemsdorf, Felchow und Schöneberg, Berkholz-Meyenburg, Jamikow, Passow, Landin, Schönermark, Grünow, Briest und Schönow (Abbildung 13).

Stadt Schwedt/Oder  
**Radverkehrskonzept**

07.07.2023

**Abbildung 11:** Lage in der Region (Darstellung der Entfernungen über Luftlinien)

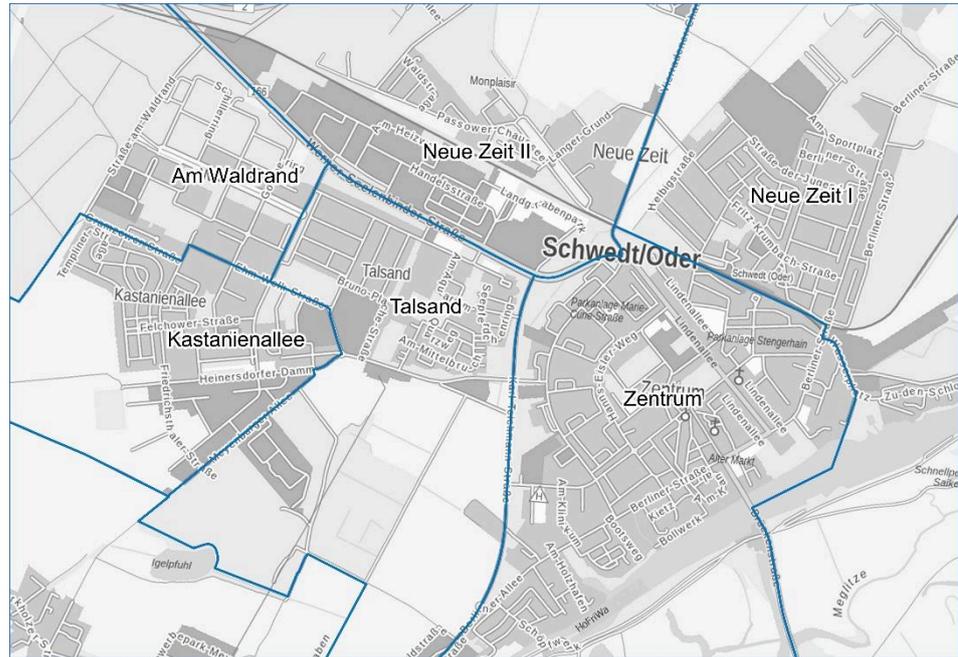


Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende.

Stadt Schwedt/Oder  
**Radverkehrskonzept**

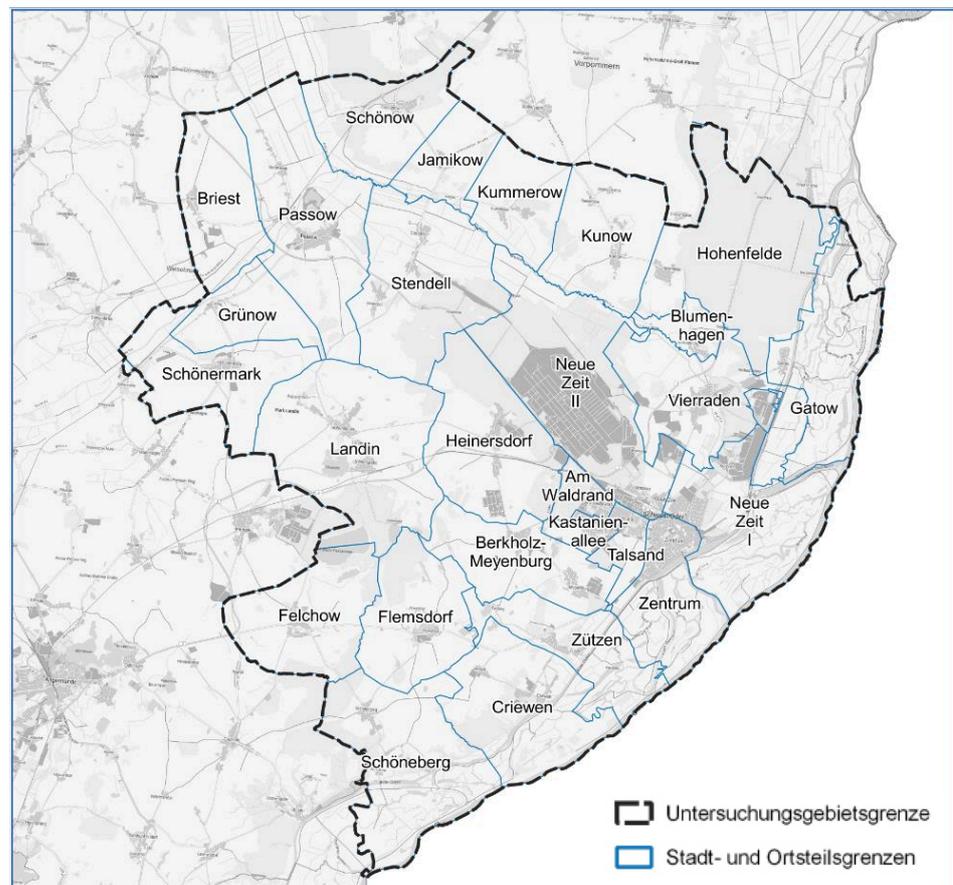
07.07.2023

**Abbildung 12:** Übersicht über die Stadtteile in Schwedt/Oder



Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG (2022).

**Abbildung 13:** Übersicht über die Orts- und Stadtteile im Untersuchungsgebiet



Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG (2022).

Die Einwohneranzahl beträgt derzeit ca. 34.000 Personen<sup>3</sup>. Da rund dreiviertel der Einwohner in der Kernstadt wohnen, liegt der Fokus des Konzeptes verstärkt auf diesem Bereich. Nach der Bevölkerungsvorausschätzung des Landesamtes für Bauen und Verkehr für den Zeitraum 2020 bis 2030 wird die Stadt Schwedt/Oder auch weiterhin schrittweise an Einwohnern verlieren. Die Schätzung geht für das Jahr 2030 von einer Bevölkerungszahl von ca. 27.325 aus (LBV, 2021).<sup>4</sup> Zudem prognostiziert das LBV bis 2030 einen Rückgang der 15 bis 65 Jährigen bei gleichzeitiger Zunahme des Anteils von Einwohnern über 65 Jahren. Diese altersstrukturellen Veränderungen in der Stadt Schwedt/Oder bringen notwendige Anpassungen der Verkehrsinfrastruktur mit sich und werden im vorliegenden Radverkehrskonzept entsprechend berücksichtigt.

## **3.2 Verkehrsorganisation**

### **3.2.1 Hierarchie des Straßennetzes**

Nachfolgende Abbildung 14 zeigt die Netzklassifizierung für das vorhandene Straßennetz.

Über die Bundesstraßen B 2 und B 166 ist die Stadt an das überregionale Straßennetz angebunden. Während die B 2 von Südwesten nach Nordosten durch das Untersuchungsgebiet verläuft, durchquert die B 166 das Gebiet von südöstlicher nach nordwestlicher Richtung.

Die Landesstraßen 28, 272, 273 und 284 ergänzen das regionale Straßennetz. Die Landesstraße 284 (Berkholz-Meyenburg – B 2) verläuft von der B 2 kommend in Richtung Kernstadt zur B 166. Während die Landesstraße 272 über die Ortsteile Casekow und Vierraden miteinander verbindet, erfolgt die Routenführung der Landesstraße 273 zwischen Woltersdorf und Stendell. Eine Verbindung der Ortsteile Passow, Grünow und Schönermark bietet auch die Landesstraße 28.

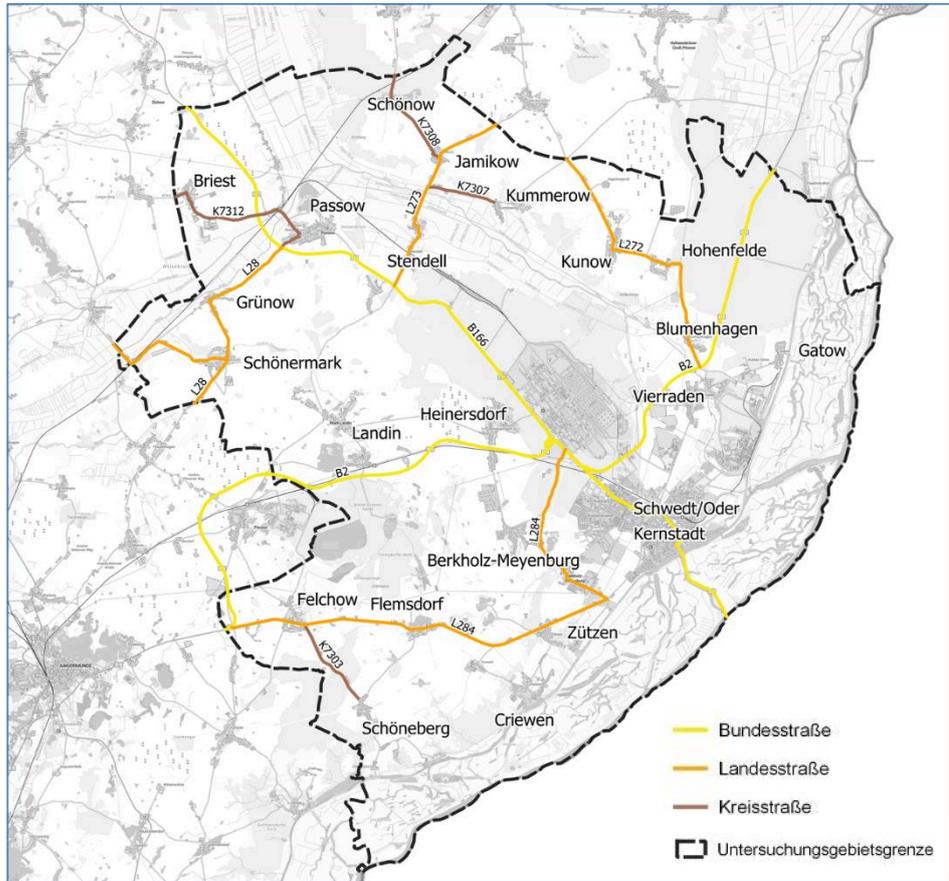
Mit der Kreisstraße 7303 befindet sich am südlichen Rand des Untersuchungsgebietes eine überörtliche Anbindung, die die Ortsteile Felchow und Schöneberg verbindet. Von der Landesstraße 273 gehen die weiteren Kreisstraßen 7308 sowie 7307 in Richtung Schönau bzw. Kummerow ab.

---

<sup>3</sup> Statistikstelle der Stadt Schwedt/Oder.

<sup>4</sup> Hierbei wurde die Eingemeindung der Ortsteile Passow, Briest, Jamikow, Schönau, Landin, Schönermark und Grünow in die Stadt Schwedt/Oder nicht berücksichtigt.

**Abbildung 14:** Straßennetzklassifizierung



Kartengrundlage: © basemap.de / BKG (2023).

### 3.2.2 Zulässige Höchstgeschwindigkeiten

Innerhalb der geschlossenen Ortschaften gilt eine Regelhöchstgeschwindigkeit von 50 km/h. In den großflächigen Wohngebieten der Kernstadt sind meist Tempo 30-Zonen eingerichtet. Einige Teilbereiche neuer Wohngebiete sowie vereinzelte kurze Straßenabschnitte wie der westliche Anfang der Bahnhofstraße in der Kernstadt bilden eine Ausnahme und sind als verkehrsberuhigte Bereiche ausgeschildert. Der Altstadtbereich verfügt dagegen über eine Fußgängerzone (Vierradener Straße) mit (zeitlicher) Freigabe für den Lieferverkehr sowie Zulassung für Radfahrer.

Außerhalb der geschlossenen Ortschaften ist die Höchstgeschwindigkeit auf den Bundes-, Landes- und Kreisstraßen auf 100 km/h begrenzt. Auf vereinzelten Abschnitten gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h.

### **3.3 Öffentlicher Verkehr**

Die Verknüpfung zwischen dem ÖPNV (öffentlicher Personennahverkehr) mit dem Radverkehr hat eine große Bedeutung. Im Untersuchungsgebiet durchqueren die RE 3 (Falkenberg (Elster) – Schwedt/Oder) und RB 61 (Angermünde – Schwedt/Oder) die Ortsteile Landin und Heinersorf auf dem Weg zum Endbahnhof Schwedt/Oder in der Kernstadt ohne dass dort Haltepunkte vorhanden sind. Mit der Linie RE 3 gelangt man in rund 80 Minuten zum ca. 80 km entfernten Berliner-Hauptbahnhof. Bahnhöfe im Untersuchungsgebiet sind auf den Linien RE 3 und RB 61 in der Kernstadt mit den Bahnhöfen Schwedt (Oder) Mitte und Schwedt (Oder) vorhanden.

Zusätzlich verläuft die RB 66 (Angermünde – Szczecin Główny) durch die Ortsteile Schönermark, Grünow, Briest, Passow und Schönow. Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten im Untersuchungsgebiet bieten dabei die Bahnhöfe Passow und Schönow.

Innerhalb der Kernstadt gibt es zudem ein dichtes Netz von Busverbindungen. Neben dem Bahnverkehr dienen vor allem die Buslinien 468 (Angermünde Bahnhof – Schwedt (Oder) Mitte) und 403 (Schwedt (Oder) Mitte – Prenzlau) im Untersuchungsgebiet als regionale Verbindungen zwischen den verschiedenen Ortsteilen. Für die Erschließung innerhalb des Stadtgebietes verkehren die städtischen Buslinien 451, 469, 472, 481, 482, 484, 486, 489, 491 sowie 492 (Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbH, 2023). Der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) bietet dabei Anschluss an die Stadt- und Regionallinien.

### **3.4 Radverkehrsinfrastruktur**

Das Kapitel gibt eine Übersicht über die Art und Lage der Radverkehrsanlagen im Untersuchungsgebiet, über vorhandene Querungshilfen in der Kernstadt, über Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im Bestand sowie die Belegung an den Radabstellanlagen. Der bauliche Zustand der Anlagen wird anschließend auf Grundlage der in Kapitel 2 aufgeführten Regelwerke qualitativ eingeschätzt. Zum Schluss werden die vorhandenen touristischen Radwege im Untersuchungsgebiet beschrieben und abgebildet.

#### **3.4.1 Radverkehrsanlagen im Längsverkehr**

Aufgrund der Größe des Untersuchungsgebietes erfolgt die Betrachtung der Radverkehrsanlagen differenziert nach der Kernstadt und den Ortsteilen außerhalb der Kernstadt.

## Ortsteile

Abbildung 15 zeigt das vorhandene Radverkehrsnetz in den Ortsteilen. Dargestellt werden zudem Straßenverbindungen ohne gesonderte Radverkehrsanlage.

Die Anbindung der Ortsteile erfolgt hauptsächlich über die vorhandenen Bundes-, Landes- und Kreisstraßen (Abbildung 15). Die B 2 ist dabei als Kraftfahrstraße ausgewiesen und für den Radverkehr gesperrt. Entlang der weiteren Straßen sind größtenteils keine straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen vorhanden.

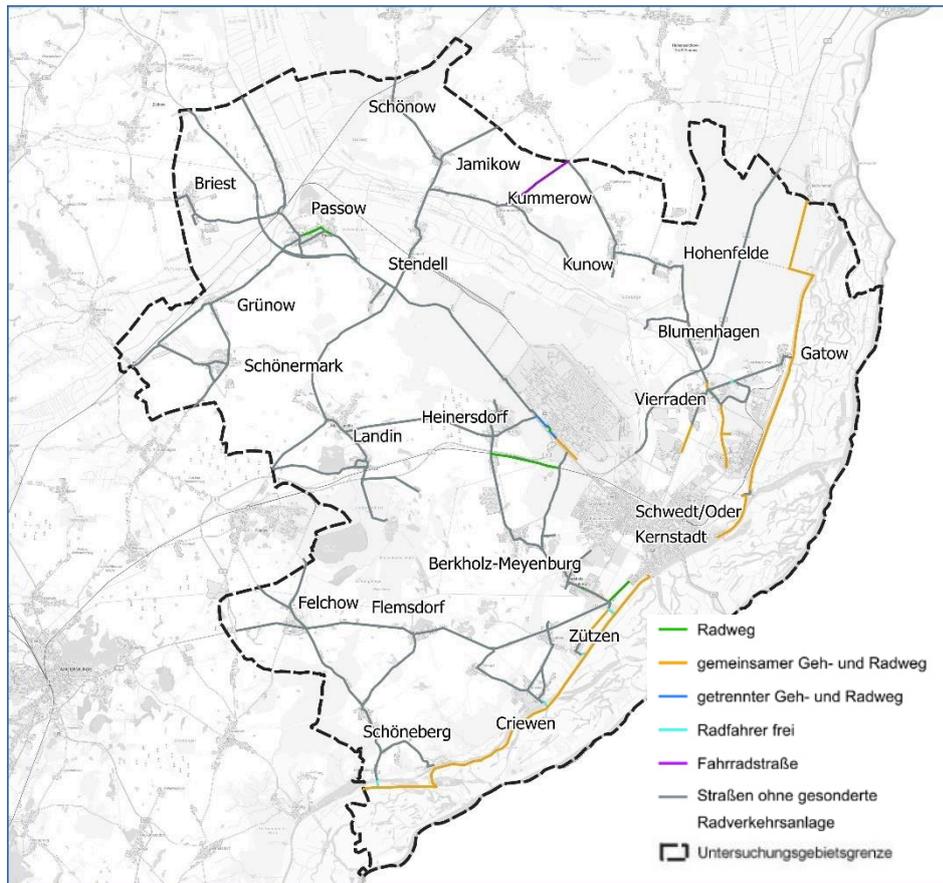
Als Teil des Uckermärkischen Radrundwegs verbindet eine Fahrradstraße die Ortsteile Kummerow und Kunow (Abbildung 16). Der Ortsteil Passow verfügt zudem stellenweise über einen nicht beschilderten, einseitig verlaufenden 2,00 m breiten Radweg. Weiterhin bindet der Oder-Neiße-Radweg die Ortschaften Schöneberg, Criewen, Zützen und Gatow an die Kernstadt an. Außerhalb der Kernstadt stehen den Radfahrern hier gemeinsame Geh- und Radwege mit einer Mindestbreite von 2,50 m zur Verfügung. Das von der ERA 10 außerorts empfohlene Regelmaß von 2,50 m wird entlang des Radfernwegs erfüllt.

Zwischen den Ortsteilen ist ein großes Netz an ländlichen Wegeverbindungen vorhanden. Sie dienen dabei zum einen als Verbindung der Ortsteile untereinander oder zur Anbindung an das überörtliche Verkehrsnetz. Ländliche Wegenetze sind ein wichtiger Bestandteil der Infrastruktur, um ländliche Räume zu erschließen und zu entwickeln. Die meisten vorhandenen ländlichen Wegeverbindungen im Untersuchungsgebiet besitzen eine unbefestigte Oberfläche und sind derzeit, vor allem bei schlechten Witterungsbedingungen, mit dem Fahrrad nur schlecht zu befahren (Abbildung 18). Einige Streckenabschnitte verfügen auch über befestigte Oberflächen in Form von Betonpflasterplatten (Abbildung 19).

**Abbildung 15:** Bestand Radverkehrsanlagen

Stadt Schwedt/Oder  
**Radverkehrskonzept**

07.07.2023



Kartengrundlage: © basemap.de / BKG (2023).

**Abbildung 16:** Fahrradstraße zwischen Kummerower Weg und Kummerow



Quelle: Ramboll.

Stadt Schwedt/Oder  
**Radverkehrskonzept**

07.07.2023

**Abbildung 17:** Radfernweg Oder-Neiße-Radweg



Quelle: Ramboll.

**Abbildung 18:** Beispiel einer unbefestigten ländlichen Wegebauverbindung



Quelle: Ramboll.

**Abbildung 19:** Beispiel einer ländlichen Wegebauverbindung mit Betonpflasterplatten



Quelle: Ramboll.

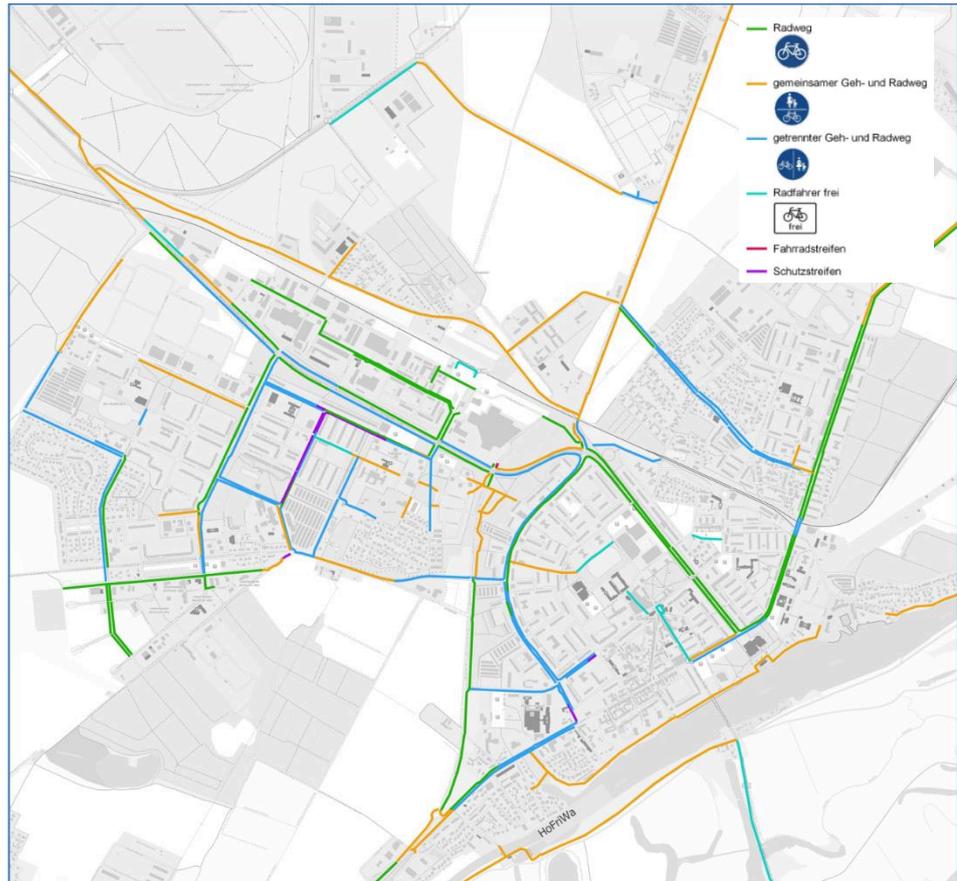
Stadt Schwedt/Oder  
**Radverkehrskonzept**

07.07.2023

**Kernstadt**

Abbildung 20 zeigt den Bestand an Radverkehrsanlagen in der Kernstadt. Es sind vor allem entlang der Hauptverkehrsstraßen Radverkehrsanlagen im Seitenraum vorhanden, welche ein weitgehend geschlossenes Radwegenetz bilden. In den vorhandenen Tempo-30-Zonen sind in der Regel keine gesonderten Radverkehrsanlagen notwendig.

**Abbildung 20:** Bestand Radverkehrsanlagen (Kernstadt)



Kartengrundlage: © basemap.de / BKG (2023).

Die in der Kernstadt vorhandenen baulich angelegten Radwege sind überwiegend mit dem Zeichen 237 („Radweg“) bzw. dem Zeichen 241 („getrennter Geh- und Radweg“) ausgeschildert und damit benutzungspflichtig. Der verfügbare Raum auf den Radwegen entspricht in vielen Fällen den heute für die Planung solcher Anlagen üblichen Empfehlungen von mindestens 1,60 m bei geringen Radverkehrsstärken (ERA 10). Viele Radwege weisen daneben aber auch eine Breite von 1,50 m auf. Da die Veröffentlichung der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen zum Zeitpunkt des Baus vieler Anlagen noch nicht erfolgte, orientierte sich die Gestaltung an den damals noch niedrigeren Breiten aus den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO, 2021) von mindestens 1,50 m. Diese Anlagen liegen vor allem stellenweise entlang folgender Straßen:

- Berliner Straße,
- Fritz-Krumbach-Straße,
- Julian-Marchlewski-Ring,
- zwischen Rosa-Luxemburg-Straße und Zum Wasserturm,
- Rosa-Luxemburg-Straße,
- Bertha-von-Suttner-Straße,
- Ehm-Welk-Straße,
- Leverkusener Straße,
- Handelsstraße,
- Biesenbrower Straße und
- Werner-Seelenbinder-Straße.

In der Kernstadt wurden zudem auch stark unterdimensionierte und benutzungspflichtige eigenständige bzw. getrennte Geh- und Radwege mit einer Breite von bis zu maximal 1,00 m ermittelt (Abbildung 21 und Abbildung 22). Diese befinden sich an folgenden Streckenabschnitten:

- Leverkusener Straße,
- Rosa-Luxemburg-Straße,
- Helbigstraße und
- Kuhheide.

Stadt Schwedt/Oder  
**Radverkehrskonzept**

07.07.2023

**Abbildung 21:** Nach ERA 10 stark unterdimensionierte und benutzungspflichtige Radwegefläche (Helbigstraße)



Quelle: Ramboll.

**Abbildung 22:** Nach ERA 10 unterdimensionierter und benutzungspflichtiger getrennter Geh- und Radweg (Leverkusener Straße)



Quelle: Ramboll.

Der Großteil der Anlagen, auf denen der Fuß- und Radverkehr gemeinsam geführt wird (Zeichen 240 „gemeinsamer Geh- und Radweg“ oder ein Radweg mit dem Zusatzzeichen 1022-10 „Fahrradfahrer frei“), entspricht den Empfehlungen der ERA 10 (Breite von 2,50 m). Weitere Anlagen entlang der Passower Chaussee, der Werner-Seelenbinder-Straße, der Karl-Teichmann-Straße sowie der

Berliner Allee sind mit einer Breite von 2,00 m bis 2,40 m nur bedingt für eine gemeinsame Führung von Fußgängern und Radfahrern geeignet. Vor allem in Abschnitten auf der Breiten Allee und der Rosa-Luxemburg-Straße wird es zwischen Fußgängern und Radfahrern sehr eng. Aufgrund von geringen Breiten von maximal 1,30 m können Konflikte zwischen diesen Verkehrsarten entstehen. (Abbildung 23).

**Abbildung 23:** Unterdimensionierter gemeinsamer Geh- und Radweg (Breite Allee)



Quelle: Ramboll.

Die Vor-Ort-Begehungen haben zudem gezeigt, dass im Längsverkehr auf mehreren Straßenabschnitten eine unterschiedliche Beschilderung für die gleiche Anlagenart auftritt (Abbildung 24 und Abbildung 25).

**Abbildung 24:** Getrennter Geh- und Radweg (Bertha-von-Suttner-Straße) **Abbildung 25:** Radweg (Werner-Seelenbinder-Straße)



Quelle: Ramboll.



Quelle: Ramboll.

Radverkehrsanlagen auf der Straße finden sich auf einzelnen Abschnitten in der Bertha-von-Suttner-Straße, der Rosa-Luxemburg-Straße, des Heinersdorfer Damms, am Julius-Marchlewski-Ring sowie in der Auguststraße in Form von

Schutzstreifen. Die empfohlenen Mindestmaße nach ERA 10 von 1,25 m werden auf keiner dieser Anlagen eingehalten. Auf dem Heinersdorfer Damm beträgt die Anlagenbreite sogar nur 1,00 m (Abbildung 26).

**Abbildung 26:** Schutzstreifen am Heinersdorfer Damm (Blickrichtung Nordosten)



Quelle: Ramboll.

### 3.4.2 Befestigungsart und Zustand

Innerhalb der Kernstadt sind die Radverkehrsanlagen im Seitenraum überwiegend mit Betonverbundpflaster ausgestattet (Abbildung 27). Diese sind in einem guten baulichen Zustand.

Eine Befestigungsart in Asphaltbauweise ist hauptsächlich an Hauptverkehrsstraßen wie der Lindenallee (Abbildung 28), der Karl-Teichmann-Straße oder dem Julian-Marchlewski-Ring vorzufinden.

Vereinzel existieren Radverkehrsanlagen mit einer Befestigung durch Ort beton, wie im südlichen Teil der Leverkusener Straße (Abbildung 29). Nur bei wenigen Verbindungen in den Außenbereichen wie an den Schlosswiesen sind abschnittsweise wassergebundene Wegedecken vorhanden (Abbildung 30).

**Abbildung 27:** Betonverbundpflaster in der Helbigstraße (Blickrichtung Südosten)



Quelle: Ramboll.

**Abbildung 28:** Asphaltbauweise im Bereich der Lindenallee (Blickrichtung Norden)



Quelle: Ramboll.

**Abbildung 29:** Ort beton im Bereich der Leverkusener Straße (Blickrichtung Osten)



Quelle: Ramboll.

**Abbildung 30:** Wassergebundene Wegedecke entlang Zu den Schloßwiesen (Blickrichtung Nordosten)



Quelle: Ramboll.

Der Streckenabschnitt des Uckermärkischen Radrundweges zwischen Passow Bahnhof und der Untersuchungsgebietsgrenze sowie Wegeverbindungen bei Hohenlandin weisen Oberflächen mit Betonverbundpflaster auf. Ein weiterer Streckenabschnitt des Uckermärkischen Radrundweges zwischen Passow und Hohenlandin verfügt zudem über keine befestigten Wegeflächen (Abbildung 31). Der Weg besitzt auf diesen Abschnitt einen „Feldweg“-Charakter.

Der Radfernweg Oder-Neiße-Radweg verläuft inner- und außerhalb der Kernstadt auf einem befestigten Untergrund. Im Kernstadtgebiet entlang des Bollwerks auf einem Betonpflasteruntergrund und außerhalb der Kernstadt auf Asphaltwegen mit guter Qualität (Abbildung 32). Die durch Kummerow führende Fahrradstraße (Kapitel 3.4.1) weist ebenfalls einen qualitativ gut gestalteten Asphaltbelag auf.

**Abbildung 31:** Unbefestigte Wegefläche entlang des Uckermärkischen Radrundweges



Quelle: Ramboll.

**Abbildung 32:** Asphaltbauweise entlang des Radfernwegs "Oder-Neiße-Radweg"



Quelle: Ramboll.

**Abbildung 33:** Asphaltbauweise auf der Fahrradstraße bei Kummerow



Quelle: Ramboll.

### 3.4.3 Querungshilfen

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurden auch die Überquerungsstellen für den Fuß- und Radverkehr im Bereich der Kernstadt ermittelt. Neben Lichtsignalanlagen (LSA) und Fußgänger-LSA finden sich im Betrachtungsraum auch Mittelin-seln und Fußgängerüberwege (Abbildung 34). Die Querungshilfen sollen Fuß-gängern und Radfahrern eine sichere Querung der Fahrbahn ermöglichen.

Lichtsignalanlagen (LSA) sind an folgenden Knotenpunkten vorhanden:

- Breite Allee / Passower Chaussee (B 166),
- Straße am Waldrand / Werner-Seelenbinder-Straße (B 166),
- Leverkusener Straße / Werner-Seelenbinder-Straße (B 166),
- Bäckerstraße / Werner-Seelenbinder-Straße (B 166),

- Handelsstraße / Werner-Seelenbinder-Straße (B 166),
- Karl-Teichmann-Straße / Werner-Seelenbinder-Straße (B 166),
- Vierradener Chaussee / Werner-Seelenbinder-Straße (B 166) / Lindenallee (B 166),
- Dr.-Theodor-Neubauer-Straße / Lindenallee (B 166),
- Berliner Straße / Lindenallee (B 166),
- Karl-Teichmann-Straße / Heinersdorfer Damm

Lichtsignalanlagen ausschließlich für Fußgänger befinden in nachfolgenden Bereichen:

- auf der Lindenallee vor dem CKS-Kaufhaus,
- in der Berliner Straße in der Nähe der Bushaltestelle „Sportplatz“,
- am Knotenpunkt Lindenallee B 166 / Bahnhofstraße,
- in der Berliner Straße auf Höhe der Musik- und Kunstschule sowie
- im Julian-Marchlewski-Ring im Bereich der Bushaltestelle „Wöhlerstraße“.

Eine weitere Möglichkeit die Fahrbahn sicher zu überqueren bieten Fußgängerüberwege (Zeichen 350). Fahrzeuge müssen Fußgängern sowie Fahrern von Krankenfahrstühlen oder Rollstühlen das Überqueren ermöglichen. Der Radverkehr muss an dieser Stelle beim Queren das Fahrrad schieben. Fußgängerüberwege befinden sich an folgenden Standorten ermittelt:

- Berliner Straße / Judenstraße / Am Kanal,
- Julian-Marchlewski-Ring im Bereich der Bushaltestelle „Klinikum“,
- Julian-Marchlewski-Ring im Bereich der Bushaltestelle „Justus-von-Liebig-Straße“,
- Julian-Marchlewski-Ring auf Höhe der Hausnummer 97a,
- Dr-Theodor-Neubauer-Straße auf Höhe der Dreiklang Oberschule,
- Dr-Theodor-Neubauer-Straße zwischen Rathaus und Kaufland,
- Landgrabenpark vor dem Oder-Center,
- Bertha-von-Suttner-Straße / Katja-Niederkirchner-Straße
- Bertha-von-Suttner-Straße auf Höhe des Spielplatzes,
- Ehm-Welk-Straße vor dem Autohaus sowie

Stadt Schwedt/Oder  
**Radverkehrskonzept**

07.07.2023

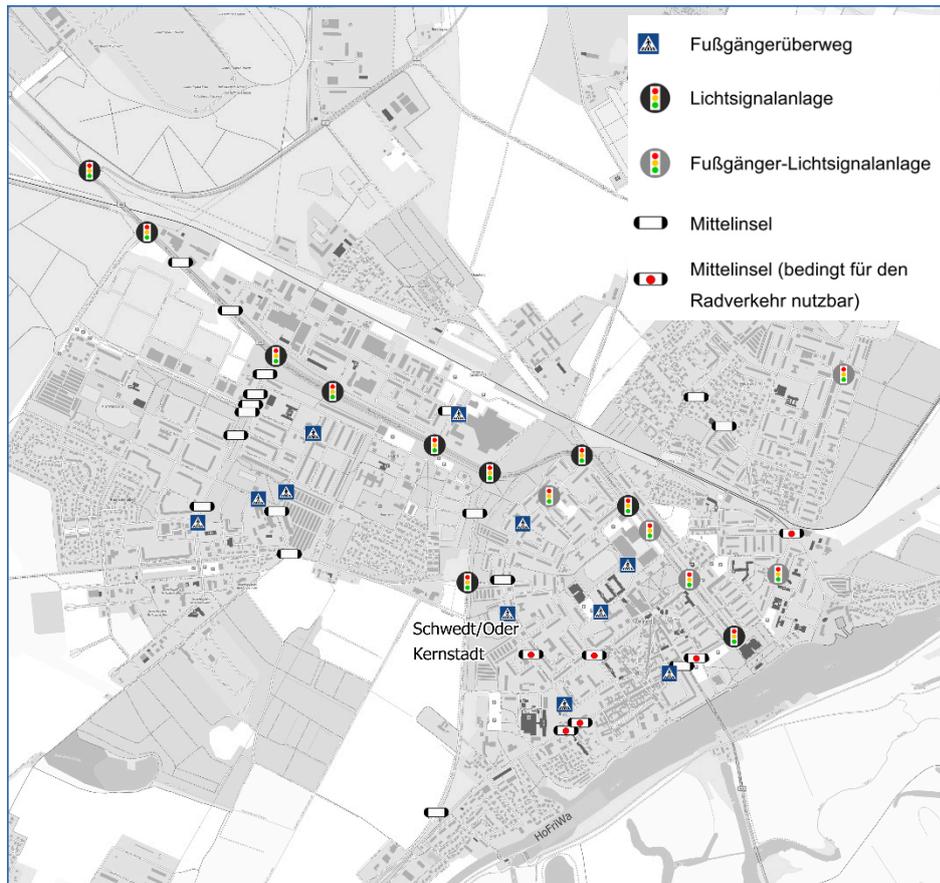
- Leverkusener Straße / Felchower Straße.

Mittelinseln reduzieren das Unfallrisiko und erleichtern die Fahrbahnquerung, da immer nur eine Fahrtrichtung zu beachten ist. Auf Grundlage der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (FGSV, 2006) wurden die in der Kernstadt vorhandenen Mittelinseln bewertet. In der RASt 06 werden Maßnahmen zum Entwurf und Gestaltung von Erschließungsstraßen sowie angebauter Hauptverkehrsstraßen mit plangleichen Knotenpunkten aufgeführt.

Die Mittelinseln in der Kernstadt weisen unterschiedliche Maße auf. Der Großteil der Anlagen entspricht der nach der RASt 06 empfohlenen Tiefe von 2,50 m bei der Mitbenutzung durch Fahrräder. In der Kernstadt weisen aber sechs Mittelinseln aufgrund der vorhandenen beengten räumlichen Situation eine Tiefe von nur teilweise 2,00 m auf, welche für den Radverkehr nur bedingt geeignet sind:

- Julian-Marchlewski-Ring auf Höhe der Hausnummer 13A,
- Berliner Allee zwischen Rohtabakweg und Bootsweg,
- Berliner Allee auf Höhe der Hausnummer 5,
- Auguststraße / Heinersdorfer Straße,
- Berliner Straße zwischen Karl-Marx-Straße / Wasserplatz und Bahnübergang sowie
- Berliner Straße / Oderstraße.

**Abbildung 34:** Querungshilfen



Kartengrundlage: © basemap.de / BKG (2023).

### 3.4.4 Fahrradabstellanlagen

#### Angebot

Im April und Mai 2022 erfolgte für das Zentrum eine Erfassung der im öffentlichen Straßenraum zugänglichen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder unabhängig von der Eigentümerschaft. Da im Zentrum die wichtigsten Zielpunkte liegen, umfasst das Untersuchungsgebiet nur diesen Bereich. Erhoben wurden jeweils die Kapazität und die Bauart.

Von den gut 1.660 aufgenommenen Radabstellständen sind rund 750 als Anlehnbügel ausgeführt. Weiterhin stehen den Nutzern Vorderradhalter unterschiedlicher Art zur Verfügung. Viele Vorderradhalter bieten die Möglichkeit, auch den Fahrradrahmen an der Halterung anzuschließen. Diese befinden sich z. B. in der Auguststraße (Abbildung 36), Bahnhof Schwedt (Oder) Mitte (Abbildung 37) sowie in der Berliner Straße (Abbildung 42). An den restlichen Vorderradhaltern in der Kernstadt ist die Sicherheit gemindert, da hier nur das Vorderrad angeschlossen werden kann. Zudem gewähren Vorderradhalter kaum

Standardsicherheit und stellen eine zusätzliche Beschädigungsgefahr für die Felgen dar. Diese Arten von Vorderradhaltern kommen vor allem am Vierradener Platz (Abbildung 39), Am Platz der Befreiung (Abbildung 40), am Rathaus (Abbildung 41) und in der Bahnstraße (Abbildung 42) vor.

Neben den Anlagen mit Anlehnbügel und Vorderradhaltern stehen den Radfahrern verschließbare Radboxen an den Bahnhöfen zur Verfügung (Abbildung 43).

Während der Vor-Ort-Begehungen konnte am Bahnhof Schwedt (Oder) beobachtet werden, dass die vorhandenen Anlehnbügel einen sehr schmalen Abstand zueinander aufweisen. Je nach Breite des angeschlossenen Fahrrads ist das Abstellen eines weiteren Fahrrads daneben nur schwer möglich (Abbildung 44).

**Tabelle 4:** Anzahl der Radabstellstände

Anlehnbügel	Vorderradhalter	Radboxen	Gesamt
751	887	23	<b>1.661</b>

Die räumliche Verteilung der Radabstellanlagen im Untersuchungsgebiet zeigt Abbildung 35. Es ist ein flächendeckendes Angebot an Fahrradabstellanlagen vor allem an den wichtigen Zielen wie Bahnhöfen, in der Altstadt, entlang des Uferweges, im Bereich des Oder-Centers und am Platz der Befreiung in der Nähe zu den Einkaufsmöglichkeiten vorhanden. Anlagen befinden sich zudem vor öffentlichen Einrichtungen und am Sportplatz Dreiklang.

Im Bereich des Bahnhofs Schwedt (Oder) befinden sich ca. 45 Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in Form von überdachten Anlehnbügel. Im Zuge der aktuellen Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes (Baubeginn 11.04.2023) entstehen 16 neue überdachte Fahrrad-Anlehnbügel. Daneben sind an diesem Standort acht diebstahlgeschützte Radboxen verortet (Abbildung 43). Die Radboxen können über einen Zeitraum von vier Wochen bis sechs Monaten gebührenfrei bei der Stadt Schwedt/Oder gemietet werden.<sup>5</sup>

Im Umfeld des Bahnhofes Schwedt (Oder) Mitte und am Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) stehen insgesamt ca. 70 Stellplätze für Fahrräder zur Verfügung. Davon befinden sich rund 40 Abstellmöglichkeiten direkt am Regionalbahnhof und rund 25 am Busbahnhof. Zusammengesetzt werden diese Abstellmöglichkeiten aus Vorderradhalter, die überdacht sind sowie Radboxen.

Weitere rund 225 Stellplätze existieren am Einkaufszentrum unweit des Bahnhofes Schwedt (Oder) Mitte südlich der Bahngleise. Es handelt sich dabei um Anlehnbügel ohne Überdachung. Im Umfeld des „Centrum Kaufhaus Schwedt“ stehen weitere ca. 355 Abstellmöglichkeiten zu Verfügung, die sich teilweise

<sup>5</sup> [https://www.schwedt.eu/de/land\\_bb\\_boa\\_01.c.421880.de/](https://www.schwedt.eu/de/land_bb_boa_01.c.421880.de/), Stand: 29.06.2022.



**Abbildung 36:** Vorderradhalter (Auguststraße)



Quelle: Ramboll.

**Abbildung 37:** Überdachte Vorderradhalter am Bahnhof Schwedt (Oder) Mitte



Quelle: Ramboll.

**Abbildung 38:** Vorderradhalter (Berliner Straße)



Quelle: Ramboll.

**Abbildung 39:** Vorderradhalter (Vierradener Platz)



Quelle: Ramboll.

**Abbildung 40:** Vorderradhalter (Platz der Befreiung)



Quelle: Ramboll.

**Abbildung 41:** Vorderradhalter  
(Rathaus)



Quelle: Ramboll.

**Abbildung 42:** Vorderradhalter  
(Bahnhofstraße)



Quelle: Ramboll.

Stadt Schwedt/Oder  
**Radverkehrskonzept**

07.07.2023

**Abbildung 43:** Radboxen am Bahnhof Schwedt (Oder)



Quelle: Ramboll.

**Abbildung 44:** Eng angeordnete Anlehnbügel am Bahnhof Schwedt (Oder)



Quelle: Ramboll.

**Abbildung 45:** Überdachte Radabstellmöglichkeiten für Besucher (Asklepios Klinikum Uckermark)

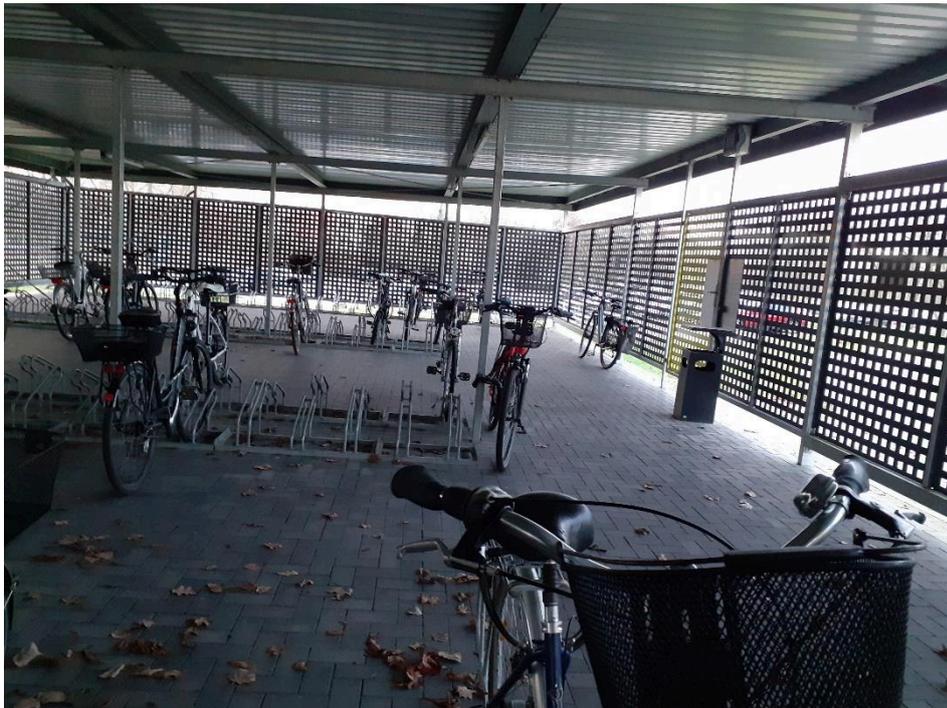


Quelle: Ramboll.

**Abbildung 46:** Überdachte und diebstahlgeschützte Radabstellmöglichkeiten für Mitarbeiter (Asklepios Klinikum Uckermark)

Stadt Schwedt/Oder  
**Radverkehrskonzept**

07.07.2023



Quelle: Ramboll.

Private, aber öffentlich zugängliche Abstellmöglichkeiten für Fahrräder befinden sich an sozialen Einrichtungen wie Schulen und Kitas, vor Geschäften des Einzelhandels (Abbildung 47) sowie vor Gewerbe- und Dienstleistungseinrichtungen. Auch an vielen Eingängen der Wohngebäude sind Abstellmöglichkeiten vorhanden. Hier dominieren Vorderradhalter das Angebot. Vereinzelt stehen den Bewohnern außerdem vor den Wohnhäusern Radboxen zur Verfügung, welche monatlich gemietet werden können (Abbildung 48).

**Abbildung 47:** Fahrradabstellmöglichkeiten beim Einzelhandel (Julian-Marchlewski-Ring)



Quelle: Ramboll.

**Abbildung 48:** Beispiel einer privaten Radbox (Julian-Marchlewski-Ring)



Quelle: Ramboll.

## Nachfrage

Die Bilanzierung der Nachfrage an den Radabstellanlagen erfolgt für Anlagen im öffentlichen Raum, da die Stellplätze auf privaten Flächen nur eingeschränkt zugänglich sind und die Stadt Schwedt/Oder keinen Regelungszugriff auf diese hat.

Die Belegung der Radabstellanlagen wurde durch eine Zählung der abgestellten Fahrräder im Zentrumsbereich am Dienstag, den 26. April 2022 um 11 Uhr ermittelt (Tabelle 5). Das Wetter war sonnig und trocken, die Höchsttemperatur lag bei 15°C.

Die einzelnen Radabstellanlagen im Zentrum von Schwedt weisen um die Mittagszeit viele freie Kapazitäten auf. Nur knapp ein Fünftel der Abstellmöglichkeiten ist belegt. Entlang des Uferwegs, im Umfeld des „Centrum Kaufhaus Schwedt“ am Platz der Befreiung, am Bahnhof Schwedt (Oder) Mitte sowie am Oder-Center ist der Belegungsgrad gering. Rein rechnerisch sind auch die Abstellanlagen am Bahnhof Schwedt (Oder) nur sehr gering bis gering ausgelastet. Aufgrund des engen Stands der Anlehnbügel können die vorhandenen Kapazitäten aber nicht voll genutzt werden. Im Bereich der Altstadt sind einzelne Anlagen (Karthusstraße und am Vierradener Platz) mittel bis stärker ausgelastet (Abbildung 49).

Zusätzlich wurde am 29.08.2022 der Belegungsgrad der Radboxen an den Bahnhöfen sowie am 16.01.2023 am Asklepios Klinikum Uckermark erhoben. Während die Radboxen am Bahnhof Schwedt (Oder) nur zur Hälfte belegt waren, wiesen die Radboxen am Bahnhof Schwedt (Oder) Mitte eine vollständige Belegung auf (Abbildung 49). Der Belegungsgrad an den Abstellmöglichkeiten am Klinikum ist ebenfalls sehr gering.

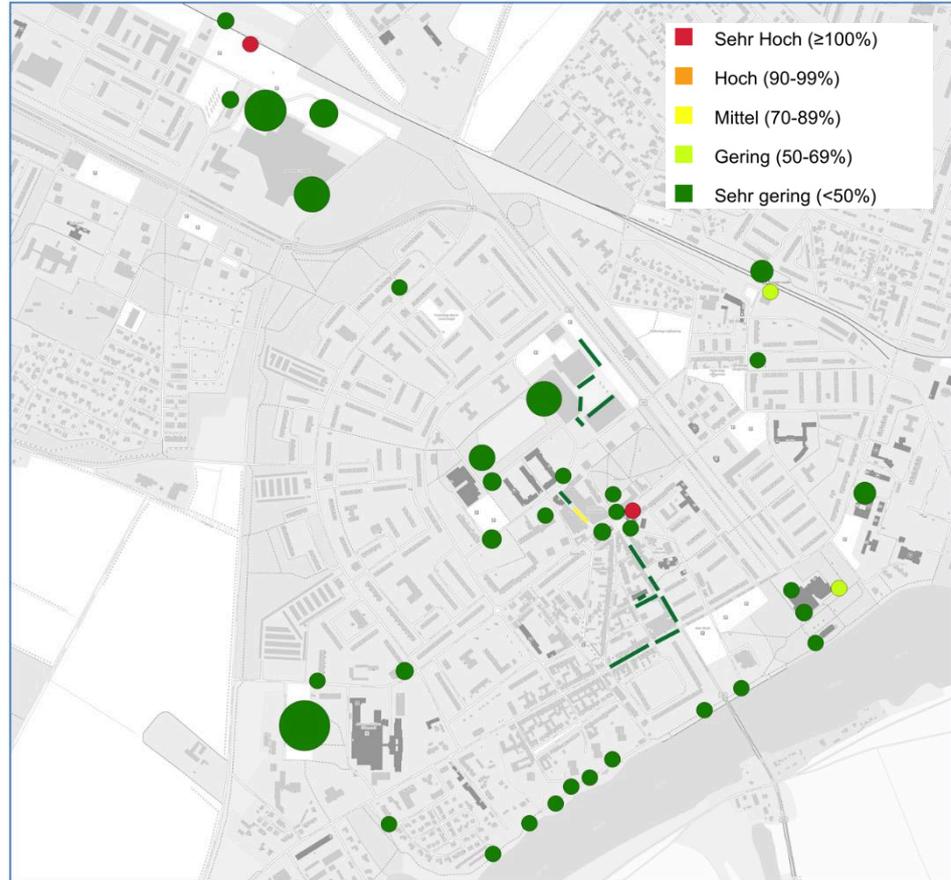
Grundsätzlich stehen genügend freie Abstellmöglichkeiten für den Radverkehr in der Kernstadt zur Verfügung. Derzeit besteht daher kein Bedarf an der Einrichtung von neuen Fahrradabstellanlagen.

**Tabelle 5:** Belegungsgrad der öffentlichen Radabstellanlagen werktags 11 Uhr<sup>6</sup>

Angebot	Belegung	Belegungsgrad
1.390	252	18 %

<sup>6</sup> Die Tabelle enthält nicht das Angebot und die Belegungszahlen zu der im Nachhinein erhobenen Anzahl an abgestellten Fahrrädern in den Radboxen und am Asklepios Klinikum Uckermark.

**Abbildung 49:** Belegungsgrad in der Kernstadt nach Radabstellanlagen (Werktag 11 Uhr)<sup>7</sup>



Kartengrundlage: © basemap.de / BKG (2023).

### 3.4.5 Touristische Radrouten

Neben dem Nationalpark Unteres Odertal und der Vielzahl an Wanderwegen bilden vor allem die überregionalen Radverkehrsverbindungen wie der Radfernweg „Oder-Neiße-Radweg“ sowie der „Uckermärkische Radrundweg“ das Rückgrat der fahrradtouristischen Infrastruktur in Schwedt/Oder (Abbildung 50).

Der Radfernweg „Oder-Neiße-Radweg“ verläuft von Tschechien aus entlang der Oder-Neiße-Grenze zu Polen durch die Uckermark und das Untersuchungsgebiet bis an die Ostsee. Die Route wird im Schwedter Stadtgebiet größtenteils auf der östlichen Seite des Gewässers der Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße (HoFriWa) geführt. Nur im Bereich des Zentrums wechselt der Radfernweg auf die westliche Uferseite und führt den Radverkehr entlang des Boll-

<sup>7</sup> Der Belegungsgrad der Radboxen an den Bahnhöfen Schwedt (Oder) und Schwedt (Oder) Mitte wurde am 29.08.2022 erhoben. Die Zählung der abgestellten Fahrräder am Asklepios Klinikum Uckermark fand am 16.01.2023 statt.

werks sowie der Uckermärkischen Bühnen Schwedt direkt durch die Stadt. Anschließend folgt die Route dem Verlauf der Alten Oder bis zu der nördlichen Grenze des Untersuchungsgebietes.

Der „Uckermärkische Radrundweg“ erstreckt sich fast durch den gesamten Landkreis Uckermark und verbindet die Städte Angermünde, Schwedt/Oder, Prenzlau sowie Templin miteinander. Innerhalb des Untersuchungsgebietes deckt sich der Verlauf des Uckermärkischen Radrundwegs entlang der Hohen-saaten-Friedrichsthaler Wasserstraße mit der Route des Oder-Neiße-Radwegs. Ab dem Ortsteil Gatow ändert sich die Wegestrecke und führt weiter in Richtung Westen. Dabei werden die Ortsteile Vierraden, Blumenhagen, Kunow, Kummerow, Stendell und Passow passiert.

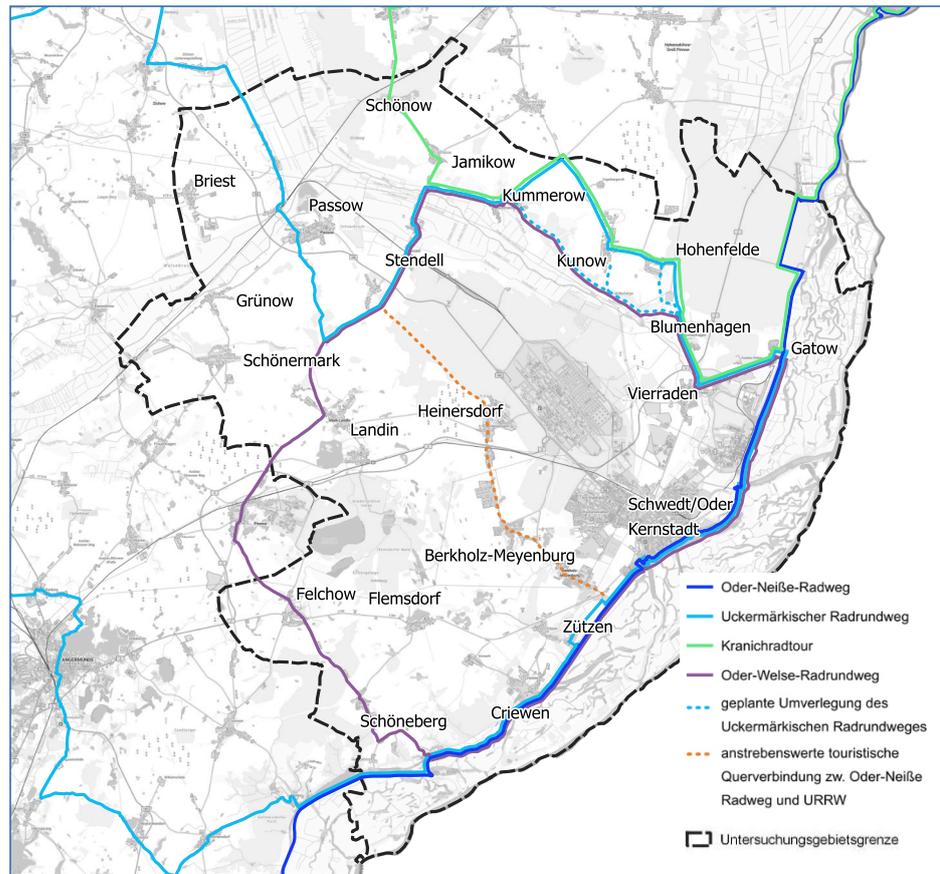
Neben den beiden überregionalen Radverkehrsverbindungen erstrecken sich auch Abschnitte der Kranichradtour durch das Untersuchungsgebiet. Von Gatow bis Jamikow verläuft sie als Teil des Uckermärkischen Radrundwegs. Anschließend folgt der Routenverlauf über Schönow in Richtung der nordöstlichen Grenze der Uckermark zurück nach Gatow. Hierbei wird die Kranichradtour auf einem Teilstück des Oder-Neiße-Radwegs geführt.

Der Oder-Welse-Radrundweg verläuft ebenfalls als Teilstück des Oder-Neiße-Radwegs und des Uckermärkischen Radrundwegs durch das Untersuchungsgebiet. Dabei werden die Kernstadt sowie die Ortsteile Zützen, Criewen, Schöneberg, Felchow, Schönermark, Stendell, Kummerow, Kunow, Blumenhagen, Vierraden und Gatow passiert.

Die Stadt Schwedt/Oder strebt zudem eine weitere touristische Querverbindung zwischen dem Uckermärkischen Radrundweg im Bereich Herrenhof und dem Oder-Neiße-Radweg im Bereich Zützen an.

Durch diese Verbindung kann eine attraktive Trasse für Touristen angeboten werden, die - ohne die Kernstadt Schwedt und die Industrieanlagen der PCK/Leipa zu tangieren - in landschaftlich schöner Lage mit Hügel- und Wiesenstrukturen und direkt durch einen größeren Waldgürtel verläuft. Touristen können so die Verknüpfung der touristischen Hauptachsen Oder-Neiße-Radweg und Uckermärkischer Radrundweg erleben.

Abbildung 50: Touristische Radwegeverbindungen



Kartengrundlage: © basemap.de / BKG (2023).

### 3.5 Quellen und Ziele des Radverkehrs

Für die Ableitung eines Streckennetzes für den Fuß- und insbesondere für den Radverkehr ist die Identifikation der relevanten Quellen und Ziele für die Radfahrer erforderlich.<sup>8</sup> Zunächst werden alle potenziellen Ziele gleichwertig, das heißt unabhängig von der Nachfrage durch Nutzer, betrachtet. Ein besonderes Augenmerk gilt dabei Einrichtungen, die von Kindern und Jugendlichen genutzt werden. Dort sind vermehrt Radfahrer unterwegs. Abbildung 51 und Abbildung 52 zeigen die wichtigsten Zielorte für Radfahrer im Untersuchungsgebiet.

Für die weitere Bearbeitung wurden die Ziele zusätzlich in die Zielbereiche „Alltagsradverkehr“ und „touristischer Radverkehr“ eingeteilt. Nah beieinanderliegende Ziele wurden dafür zusammengefasst. Treten in einem Gebiet sowohl Alltags-, als auch touristische Ziele auf, wurden diese dem Zielbereich „Alltags- und touristischer Radverkehr“ zugeordnet. Abbildung 53 und Abbildung 54 zeigen eine Übersicht der zusammengefassten Zielorte.

<sup>8</sup> Jeder Standort, der als Quelle von Radverkehr identifiziert wird, ist auch ein Ziel für diesen. Im Folgenden wird der Einfachheit halber nur von Zielen gesprochen.

Folgende relevanten Ziele wurden bei der Einteilung in die Zielbereiche berücksichtigt:

Stadt Schwedt/Oder  
**Radverkehrskonzept**

**Tabelle 6:** Wichtige Zielorte für den Radverkehr

07.07.2023

<b>Alltagsradverkehr</b>	Einkaufsmöglichkeiten
	Öffentliche Einrichtungen
	Schulen
	Kindertagesstätten
	Freizeitstätten (z. B. Sportplätze)
	Medizinische Versorgungseinrichtungen
	Arbeitsplatzkonzentrationen
	Wohnen
	Haltepunkte des öffentlichen Personen- nahverkehrs
<b>Touristischer Radverkehr</b>	Sehenswürdigkeiten
	Hotels
	Haltepunkte des öffentlichen Personen- nahverkehrs

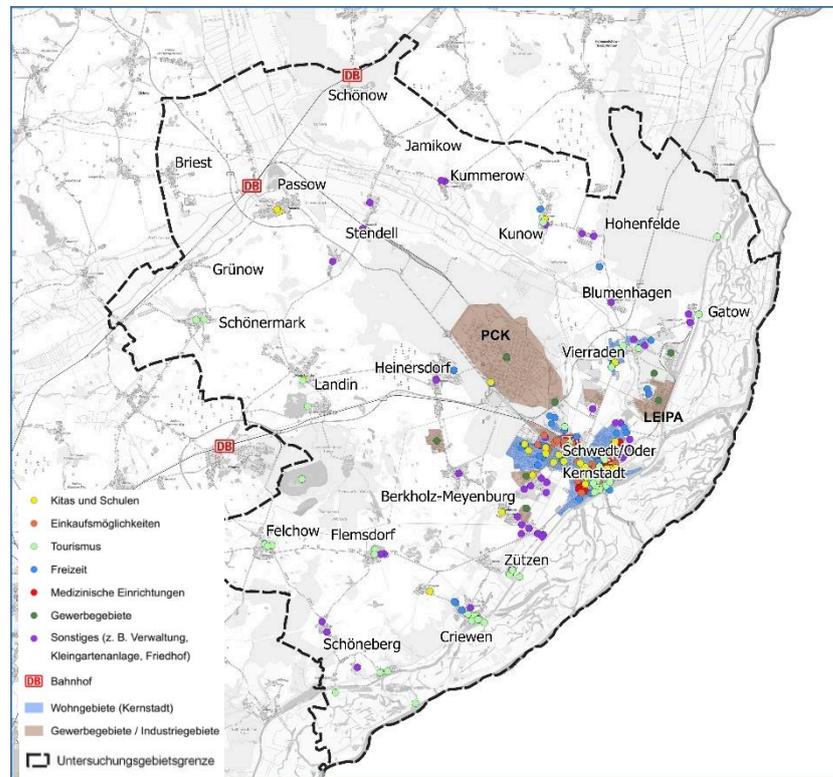
Quelle: Ramboll.

Stadt Schwedt/Oder  
**Radverkehrskonzept**

07.07.2023

Mögliche Ziele für den Radverkehr befinden sich im gesamten Untersuchungsgebiet. Die Kernstadt von Schwedt/Oder bildet dabei den Schwerpunkt mit Konzentrationen von mehreren Zielorten. Weitere relevante Ziele wurden in den Ortsteilen Vierraden und Criewen und entlang der HFW (Hohensaaten-Friedrichthaler-Wasserstraße) mit vor allem mehreren touristischen Zielen ausgemacht. Hohe Arbeitsplatzkonzentrationen finden sich zudem in den Industriegebieten der PCK Raffinerie und LEIPA. Medizinische Einrichtungen, wie das Asklepios Klinikum Uckermark, sind ausschließlich in der Kernstadt der Stadt Schwedt verortet. Bildungseinrichtungen finden sich dagegen auch vereinzelt in den äußeren Ortsteilen Kunow, Landin oder Passow.

**Abbildung 51:** Wichtige Zielorte für den Alltags- und touristischen Radverkehr

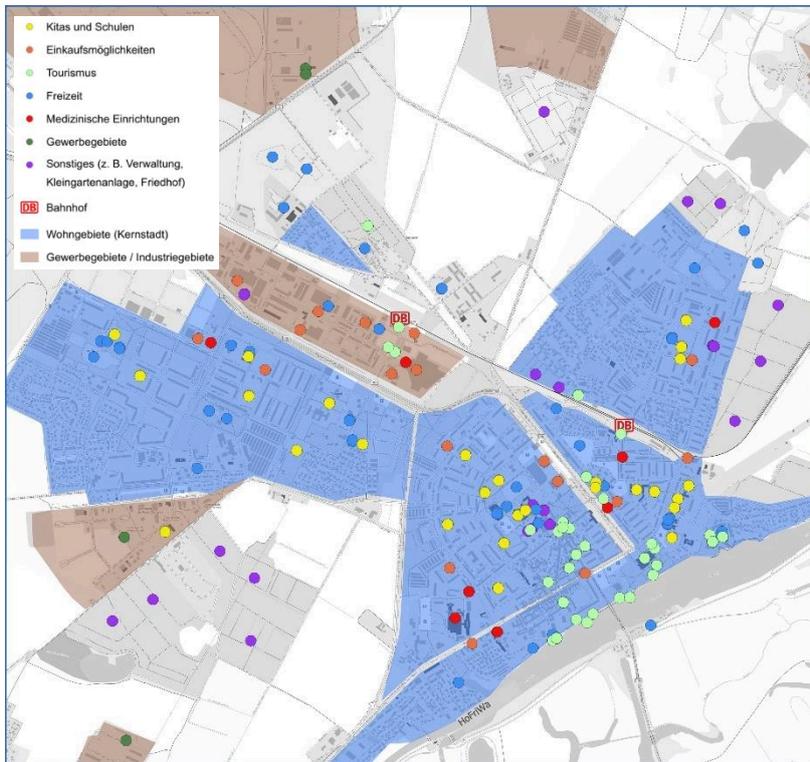


Kartengrundlage: © basemap.de / BKG (2023).

**Abbildung 52:** Wichtige Zielorte für den Alltags- und touristischen Radverkehr (Kernstadt)

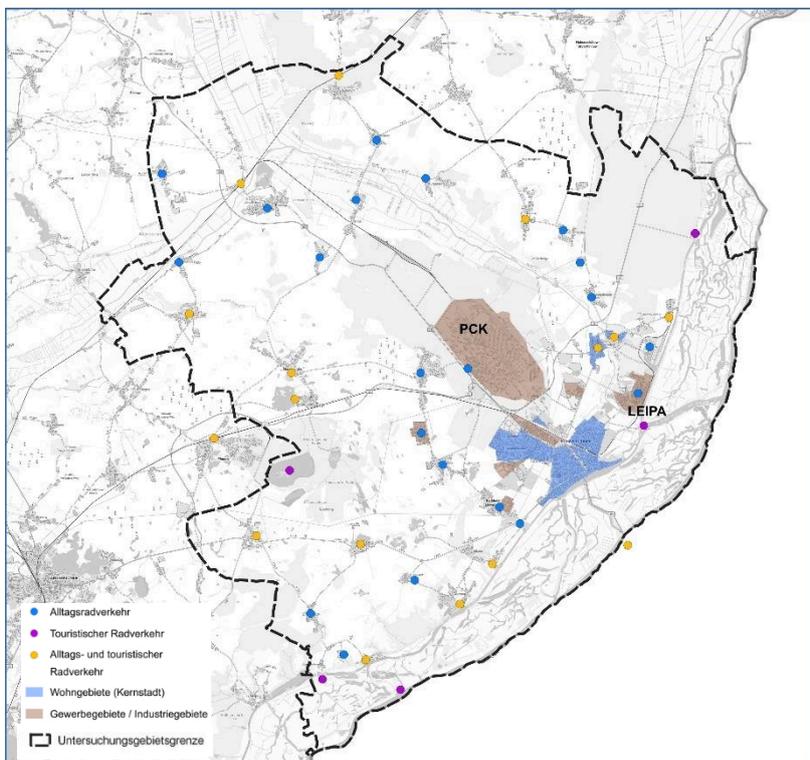
Stadt Schwedt/Oder  
**Radverkehrskonzept**

07.07.2023



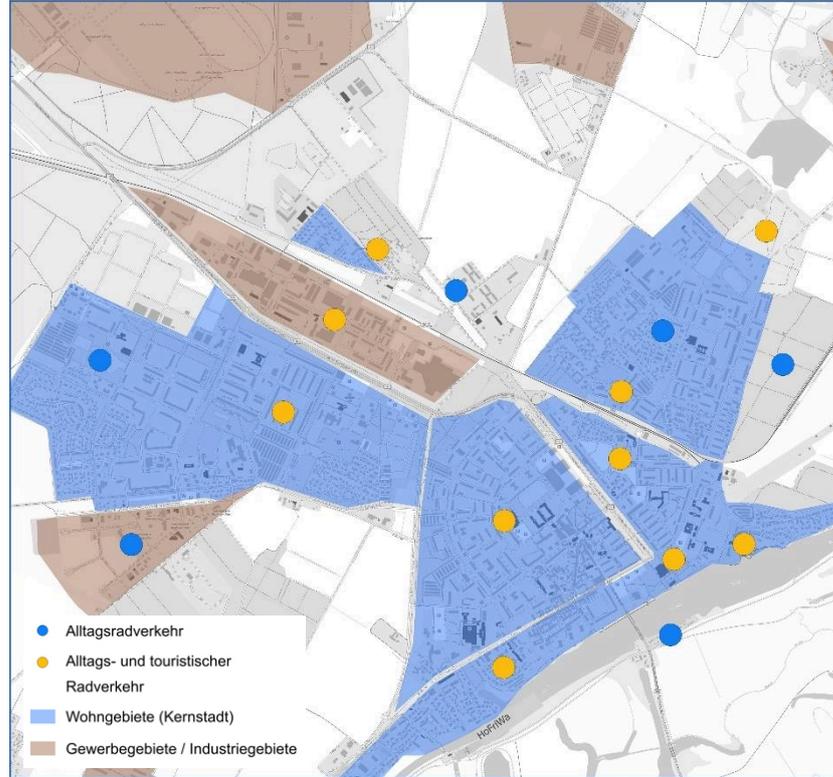
Kartengrundlage: © basemap.de / BKG (2023).

**Abbildung 53:** Wichtige Zielorte für den Alltags- und touristischen Radverkehr (aggregierte Darstellung)



Kartengrundlage: © basemap.de / BKG (2023).

**Abbildung 54:** Wichtige Zielorte für den Alltags- und touristischen Radverkehr (aggregierte Darstellung der Kernstadt)



Kartengrundlage: © basemap.de / BKG (2023).

### 3.6 Unfallanalyse

Die Polizeiinspektion Uckermark hat die Einjahreskarten aller Unfälle für die Jahre 2019 und 2021 sowie die Dreijahreskarten der Unfälle mit Personenschaden und mit schwerem Personenschaden der Jahre 2019 bis 2021 (Stand Februar 2022) zur Verfügung gestellt.

Mit der Einjahreskarte aller Unfälle sollen in erster Linie Häufungen gleichartiger Unfälle erkannt werden. Der Grenzwert für Unfallhäufungsstellen liegt bei fünf gleichartigen Unfällen<sup>9</sup> in einem Jahr (Tabelle 7). Die Gleichartigkeit bezieht sich auf den Unfalltyp. Folgende Unfalltypen werden nach dem Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen definiert:

- Fahr Unfall
- Abbiege-Unfall
- Einbiegen / Kreuzen-Unfall

<sup>9</sup> FGSV: Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen. Ausgabe 2012 (FGSV, 2012).

- Überschreiten-Unfall
- Unfall durch ruhenden Verkehr
- Unfall im Längsverkehr
- Sonstiger Unfall

Der Grenzwert für die Einjahreskarte von fünf gleichen Unfalltypen wurde im Untersuchungsgebiet im Jahr 2021 nicht überschritten.

Eine Dreijahreskarte zeigt die Unfälle mit schweren Unfallfolgen mit verletzten, schwer verletzten oder getöteten Personen. Der Grenzwert für Unfallhäufungsstellen liegt hier bei fünf Unfällen mit Personenschaden (Unfallkategorie 1, 2 und 3) in drei Jahren bzw. bei drei Unfällen mit schwerem Personenschaden (Unfallkategorie 1 und 2) in drei Jahren (Tabelle 7). Im Untersuchungsgebiet konnte eine Unfallhäufungsstelle am Knotenpunkt Vierradener Chaussee / Werner-Seelenbinder-Straße / Lindenallee mit drei Unfällen mit Schwerverletzten ermittelt werden. Die Konfiguration und Gestaltung des großen Knotenpunktes wird durch das zuständige Landesamt aktuell vorbereitet. Dabei geht es nicht nur um eine bauliche Erneuerung, sondern die Gestaltung einer besseren Nutzbarkeit ist ebenso Ziel der Maßnahme.

Bereiche mit einem auffällig erhöhten Aufkommen an Unfällen unter Radfahrer-beteiligung auf einer linienhaften Ausdehnung wurden nicht identifiziert.

Nach der zugrunde gelegten Definition von Unfallhäufungsstellen kann somit nur eine Unfallhäufungsstelle identifiziert werden. Allerdings ist gerade bei Radfahrunfällen von einer vergleichsweise hohen Dunkelziffer auszugehen. Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) hat in diesem Zusammenhang eine repräsentative Befragung sowie Literaturanalyse durchgeführt. Im Ergebnis wird dabei die Dunkelziffer von nicht in der amtlichen Unfallstatistik erfassten Fahrradunfällen auf ca. 70 % geschätzt (BASt, 2016). Neben den Unfallhäufungsstellen wurden daher zusätzlich auch unfallauffällige Bereiche bestimmt. Dafür wurde ein Grenzwert von drei Unfällen mit Personenschaden in der Dreijahreskarte gewählt (Tabelle 7). Die unfallauffälligen Bereiche liegen an folgenden Knotenpunkten:

Stadt Schwedt/Oder  
**Radverkehrskonzept**

07.07.2023

- B2 Abzweig Vierraden/Gartz
- Leverkusener Straße / Ehm-Welk-Straße
- Helbigstraße / Am Bahndamm / Schulweg
- Berliner Allee / Bootsweg
- Vierradener Chaussee / Langer Grund / Helbigstraße
- Ferdinand-von-Schill Straße / Fritz-Krumbach-Straße / Am Kniebusch
- Knotenpunkt Friedrich-Engels-Straße / Leverkusener Straße

Zudem gab es in der Berliner Straße (Jahr 2019) und am Bahnübergang im Bereich der Passower Chaussee (Jahr 2022) einen Unfall mit einem getöteten Radfahrer. Auch wenn es sich dabei nicht um eine Unfallhäufungsstelle handelt, wird der Bereich aufgrund der besonders schweren Unfallfolge mit aufgenommen.

Die Unfallhäufungsstellen und die unfallauffälligen Bereiche sind in Abbildung 55 dargestellt.

**Tabelle 7:** Grenzwerte und Anzahl der Unfälle für Unfallhäufungsstellen und unfallauffällige Bereiche

Unfalltypen- Steckkarte			Unfallhäufungsstelle		Unfallauffälliger Bereich	
	Grenzwerte	Anzahl der Unfälle	Grenzwerte	Anzahl der Unfälle		
1-Jahres-Karte	≥ 5 (gleichartige) <sup>10</sup>	-	-	-		
3-Jahres-Karte (P <sup>11</sup> )	≥ 5	-	≥ 3	7		
3-Jahres-Karte (SP <sup>12</sup> )	≥ 3	1	-	-		

<sup>10</sup> Der Zusatz „gleichartige“ bedeutet gleicher Unfalltyp oder gleiche Unfallumstände.

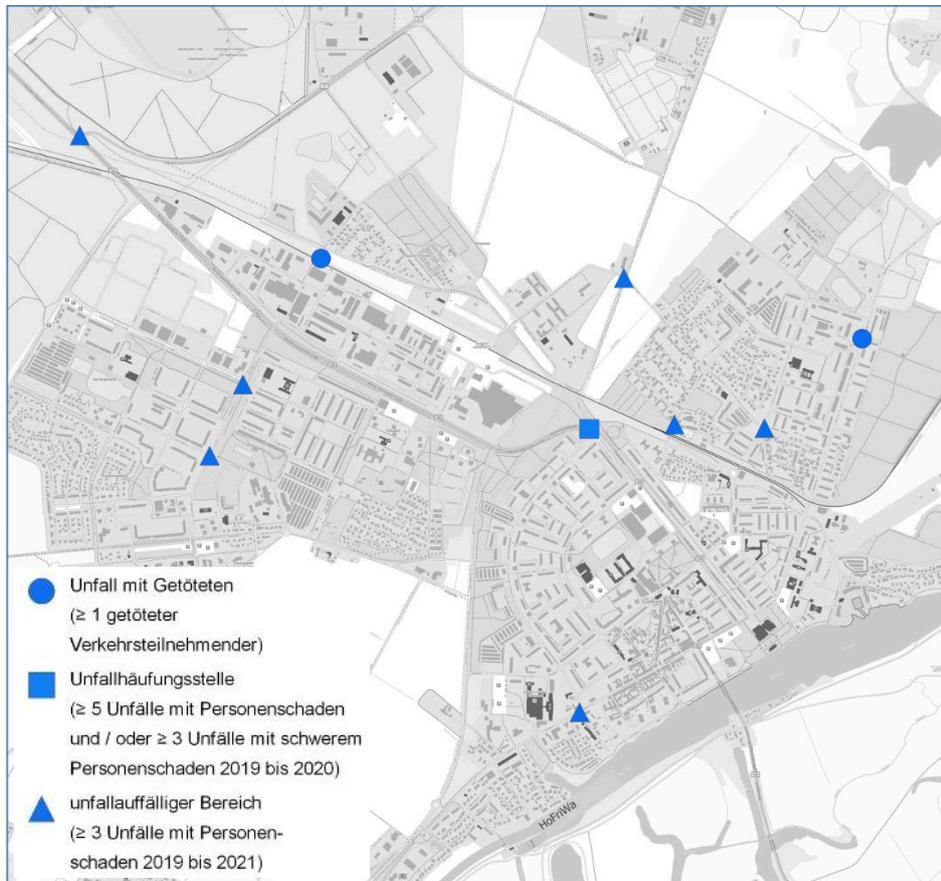
<sup>11</sup> „P“ bedeutet Unfälle mit Personenschaden.

<sup>12</sup> „SP“ bedeutet Unfälle mit schwerem Personenschaden.

**Abbildung 55:** Unfallhäufungsstellen und unfallauffällige Bereiche

Stadt Schwedt/Oder  
**Radverkehrskonzept**

07.07.2023



Quelle: Polizeiinspektion Uckermark.  
Kartengrundlage: © basemap.de / BKG (2023).

### 3.7 Wunsch- und Zielliniennetz

Zunächst wird auf Grundlage vorhandener Ziele im Untersuchungsgebiet ein Wunschliniennetz erstellt, das die idealen abstrakten Verbindungen für den Radverkehr darstellt. Darauf aufbauend erfolgt eine Umlegung der Wunschlinien auf das vorhandene Straßen- und Wegenetz, um das Zielnetz zu erhalten. Für dieses Zielnetz werden anschließend in Kapitel 5 konkrete Maßnahmen entwickelt.

#### 3.7.1 Wunschliniennetz

Bei diesem Arbeitsschritt zur Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes ist die fachlich und methodisch richtige Ableitung von Maßnahmen über die Darstellung von Wunsch- und Zielliniennetzen regelmäßig erforderlich und sinnvoll. Daher werden im Wunschliniennetz ideale geradlinige Verbindungen zwischen den wichtigsten Quellen und Zielen ermittelt. Die für den Radverkehr wichtigen Ziele entsprechen im Wesentlichen den in Kapitel 3.5 dargestellten Quellen und Zielen.

Stadt Schwedt/Oder  
**Radverkehrskonzept**

07.07.2023

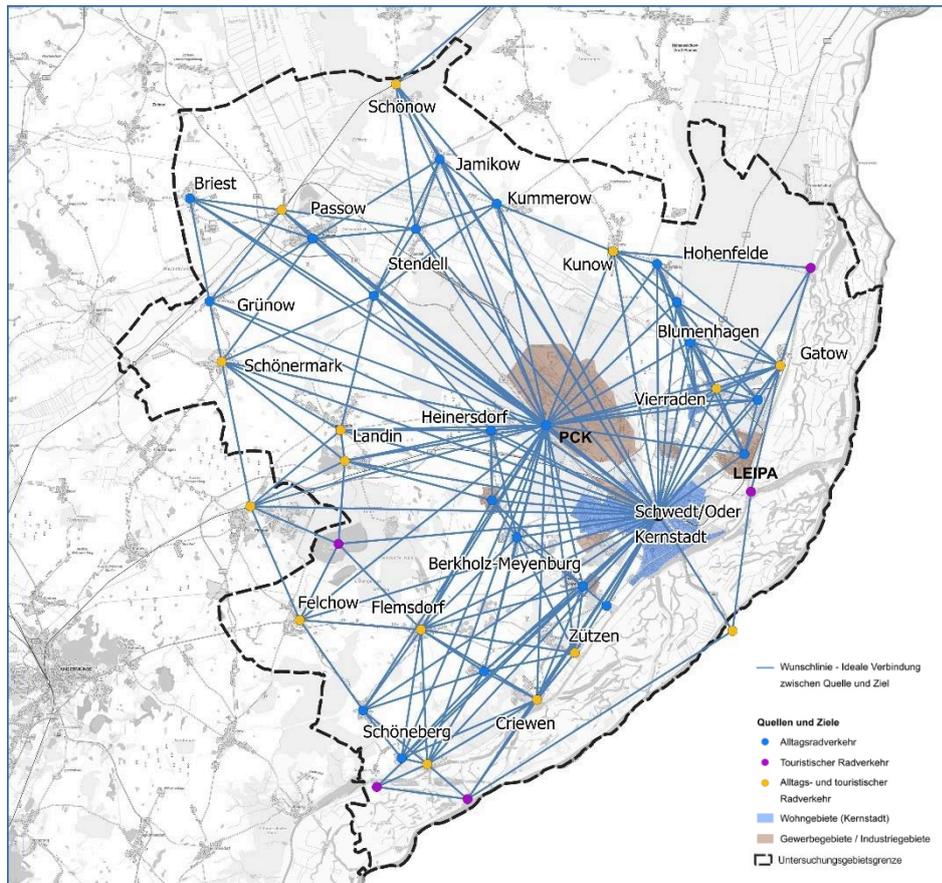
Bei der Erstellung des Wunschliniennetzes wurde beachtet, dass die Verbindungen zweckmäßig und nachvollziehbar sind. In den kürzeren Wegeweiten von bis zu 5 km ist der Radverkehrsanteil erfahrungsgemäß am größten.<sup>13</sup> Für das Wunschliniennetz wurden aus diesem Grund alle Alltagszielorte in einem Radius von ca. 5 km miteinander verknüpft. Touristische Orte werden nur mit direkten touristischen Nachbarn sowie der Kernstadt verbunden. Die Kernstadt von Schwedt als Schwerpunkt mit Konzentrationen von mehreren Quellen sowie die PCK Raffinere und LEIPA als größte Arbeitgeber im Untersuchungsgebiet sind mit allen Zielpunkten des Alltagsverkehrs verknüpft. Vor dem Hintergrund der kontinuierlichen und deutlichen Zunahme von Pedelecs im ländlichen Raum und der Planung der Verbesserung der Fahrradinfrastruktur werden hier auch längere Luftlinien von bis zu knapp 20 km berücksichtigt.

Abbildung 56 zeigt das Wunschliniennetz im Untersuchungsgebiet. Zur besseren Übersicht wird in Abbildung 57 das Wunschliniennetz zusätzlich ohne den Anschluss an die Kernstadt, an LEIPA und an die Raffinerie in Heinersdorf dargestellt.

**Abbildung 56:** Wunschliniennetz - Gesamtdarstellung

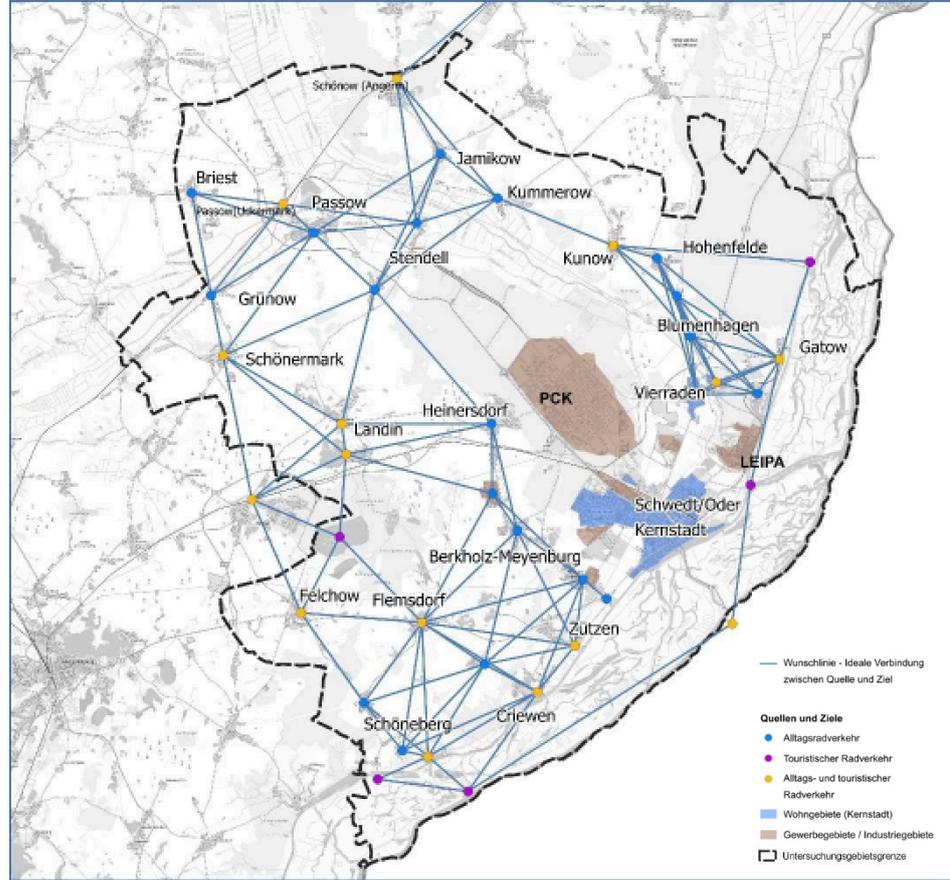
Stadt Schwedt/Oder  
**Radverkehrskonzept**

07.07.2023



Kartengrundlage: © basemap.de / BKG (2023).

**Abbildung 57:** Wunschliniennetz ohne Anschluss an die Kernstadt, Raffinerie und LEIPA



Kartengrundlage: © basemap.de / BKG (2023).

### 3.7.2 Zielliniennetz

Das Zielliniennetz wird durch die Umlegung des Wunschliniennetzes auf das vorhandene Straßen- und Radwegenetz gebildet. Dabei werden auch sich in Planung befindliche Wegeverbindungen sowie bestehende Radverkehrsanlagen betrachtet. Stehen für die Umlegung einzelner Wunschlinien keine vorhandenen oder geplanten Wegeverbindungen zur Verfügung, werden auch neue Verbindungen geprüft. Wesentliche Netzlücken können anschließend durch den Vergleich von Zielnetz und vorhandener Radverkehrsinfrastruktur ermittelt werden.

Im Zuge der Ermittlung des Zielliniennetzes wurden die Ziellinien zudem nach der Verbindungsfunktion in Anlehnung an die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (FGSV, 2008) kategorisiert. Die Netzkategorie ergibt sich dabei aus der Verbindungsfunktionen einer Strecke. Die Unterteilung erfolgt in drei Kategorien:

- Netzkategorie 1 (höchste Verbindungsfunktion)
- Netzkategorie 2 (mittlere Verbindungsfunktion)
- Netzkategorie 3 (niedrige Verbindungsfunktion)

Die Erarbeitung des Zielliniennetzes erfolgt aufgrund der Größe des Untersuchungsgebietes differenziert nach der Kernstadt und den Ortsteilen.

### **Ortsteile**

Das Zielnetz umfasst neben vorhandenen Straßen- und Wegeverbindungen auch zusätzliche Verbindungen, um Umwege zu vermeiden und somit die Attraktivität des Radverkehrs zu erhöhen.

Aufgrund ihrer überregionalen Verbindungsfunktionen wird der bestehende bzw. der zukünftige Routenverlauf des Uckermärkischen Randrundwegs und des Oder-Neiße-Radwegs der höchsten Kategorie zugeordnet und ist in Abbildung 59 blau abgebildet. Die von der Stadt Schwedt/Oder angestrebte touristische Radwegeverbindung zwischen dem Uckermärkischen Radrundweg und dem Oder-Neiße-Radweg (Zützen - Stendell, über Berkholz-Meyenburg/Heinersdorf) besitzt ebenfalls eine hohe Verbindungsfunktion.

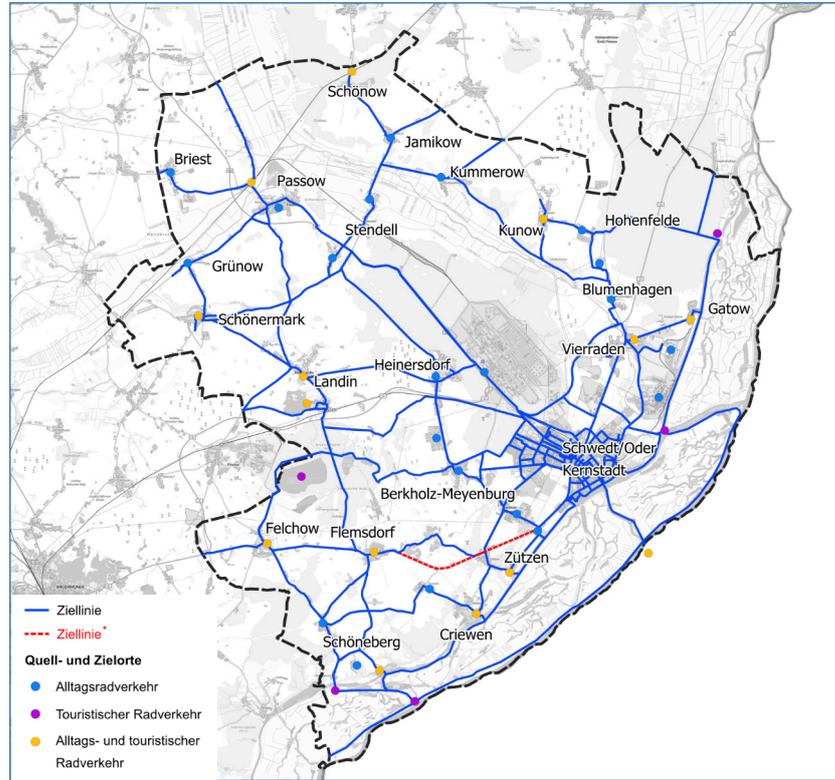
Wege mit einer mittleren Verbindungsfunktion werden in Abbildung 59 in grün dargestellt. Dies sind vor allem Radwegeverbindungen von den größeren Ortschaften mit zentralörtlicher Funktion wie Passow, Berkholz-Meyenburg und Vierraden in die Kernstadt. Weiterhin weist auch die überwiegend touristisch genutzte Verbindung entlang der Oder zwischen dem Aussichtsturm Stützkow und der Schleuse Schwedt eine mittlere Verbindungsfunktion auf.

Alle weiteren Ziellinien besitzen eine untergeordnete Kategorie und dienen vor allem der Verbindung von Ortsteilen, welche keine zentralörtliche Funktion aufweisen oder der Anbindung von touristischen Zielen wie dem Felchowsee.

Stadt Schwedt/Oder  
**Radverkehrskonzept**

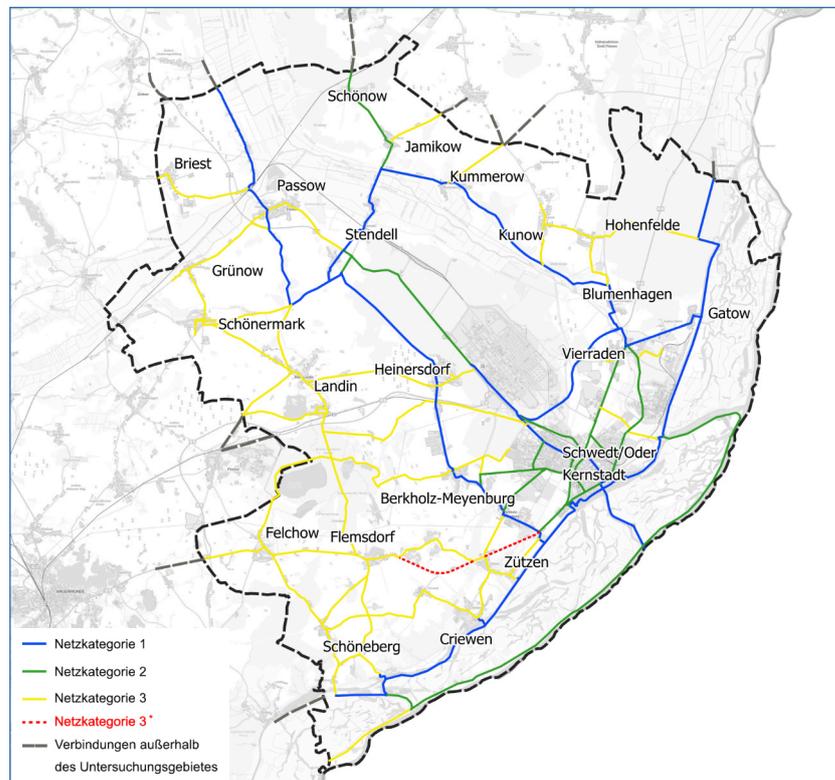
07.07.2023

**Abbildung 58:** Zielliniennetz\*



Kartengrundlage: © basemap.de / BKG (2023).

**Abbildung 59:** Klassifiziertes Zielliniennetz\*<sup>14</sup>



Kartengrundlage: © basemap.de / BKG (2023).

\* redaktionelle Änderungen auf Grundlage des SVV-Beschlusses vom 06.09.2023 (BV/469/23/1)

## **Kernstadt**

Das Zielliniennetz für die Kernstadt verläuft vor allem entlang der Hauptverkehrsstraßen mit den schon vorhandenen Radverkehrsanlagen (Kapitel 3.4.1).

Folgende Abschnitte weisen eine Netzkategorie der Stufe 1 auf (Abbildung 61):

- Kernstadt - Raffinerie über die Lindenallee, Werner-Seelenbinder-Straße und Passower Chaussee,
- Kernstadt - Krajnik Dolny über die Brückenstraße und
- Oder-Neiße-Radweg über Schöpfwerk, Bollwerk und Regattastraße.

Folgende Straßen mit einer mittleren Erschließungs- und Verbindungsfunktion werden der Netzkategorie 2 zugeordnet:

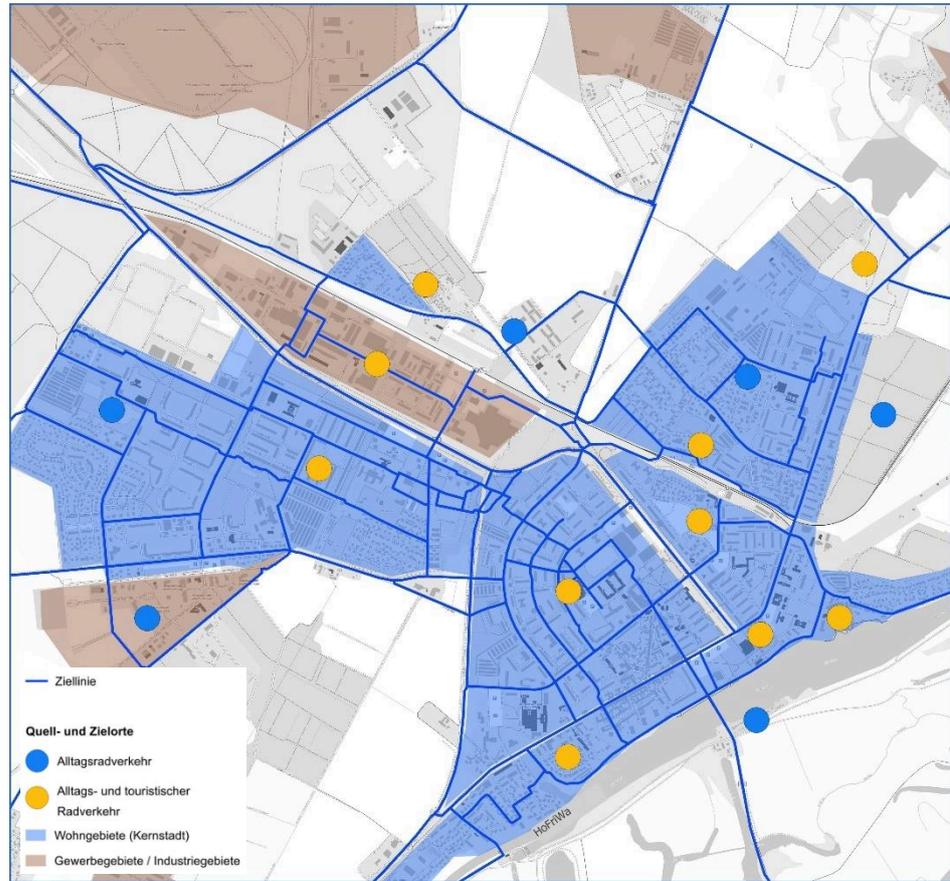
- Karl-Teichmann-Straße,
- Julian-Marchlewski-Ring,
- Berliner Straße,
- Leverkusener Straße,
- Abschnitte des Heinersdorfer Damms und
- Abschnitte der Passower Chaussee.

Als hilfreiche Ergänzung werden vor allem Wegeverbindungen zwischen den durch Wohnnutzung geprägten Stadtteilen Talsand, Am Waldrand, Kastanienallee und der Altstadt sowie Verknüpfungen zwischen der Berliner Straße, Vierradener Chaussee und der B 2 im Bereich des Stadtteils Neue Zeit betrachtet. Diese Verbindungen besitzen die Netzkategorie 3.

Stadt Schwedt/Oder  
**Radverkehrskonzept**

07.07.2023

**Abbildung 60:** Zielliniennetz (Kernstadt)

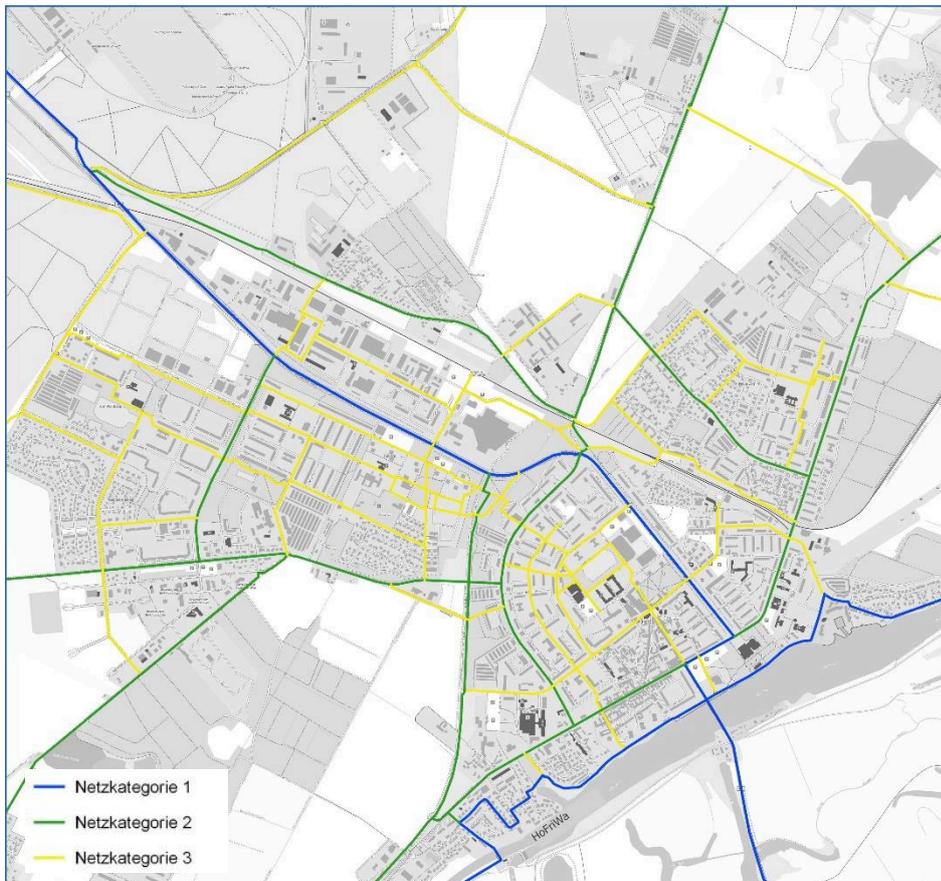


Kartengrundlage: © basemap.de / BKG (2023).

**Abbildung 61:** Klassifiziertes Zielliniennetz (Kernstadt)

Stadt Schwedt/Oder  
**Radverkehrskonzept**

07.07.2023



Kartengrundlage: © basemap.de / BKG (2023).

### 3.7.3 Netzlücken

Durch den Vergleich von Zielnetz und vorhandener Infrastruktur werden wesentliche Netzlücken identifiziert. Das können fehlende Radverkehrsverbindungen bzw. unbefestigte Wegeverbindungen sein. Auch Straßenabschnitte im Zielnetz, die trotz hoher Kfz-Verkehrsstärken und / oder zulässigen Höchstgeschwindigkeiten nicht über Radverkehrsanlagen verfügen, sind Netzlücken. Daneben ergeben sich Netzlücken aus Nutzersicht. Vor allem geringe Breiten vorhandener Radverkehrsanlagen können dazu führen, dass diese nicht genutzt werden und auf andere Routen, angrenzende Verkehrsflächen oder andere Verkehrsarten (Kfz-Verkehr) ausgewichen wird. Für den Nutzer werden diese Abschnitte trotz vorhandener Infrastruktur oft als Netzlücke wahrgenommen.

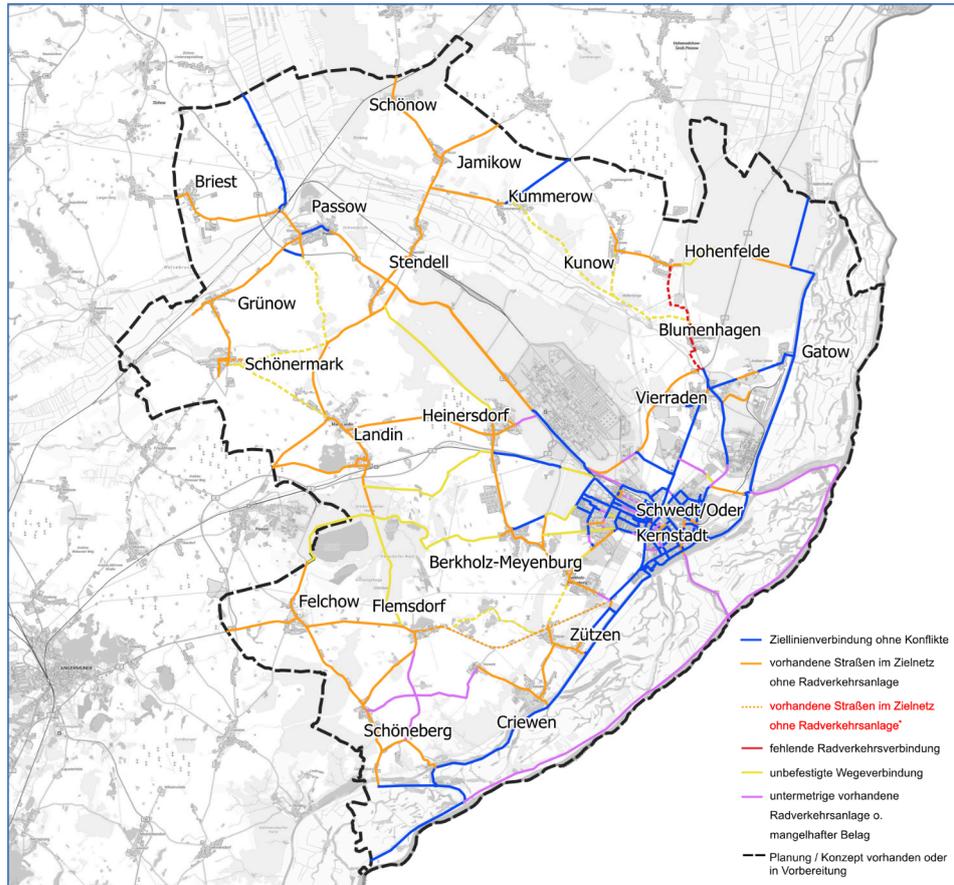
Eine Übersicht der identifizierten Netzlücken zeigen Abbildung 62 und Abbildung 63 getrennt nach der Kernstadt und dem weiteren Untersuchungsgebiet.<sup>15</sup>

<sup>15</sup> Für gestrichelte Netzlücken bestehen Überlegungen und Maßnahmenplanungen aus vorhandenen Planwerken.

Stadt Schwedt/Oder  
**Radverkehrskonzept**

07.07.2023

**Abbildung 62: Zielliniennetz mit Netzlücken\***



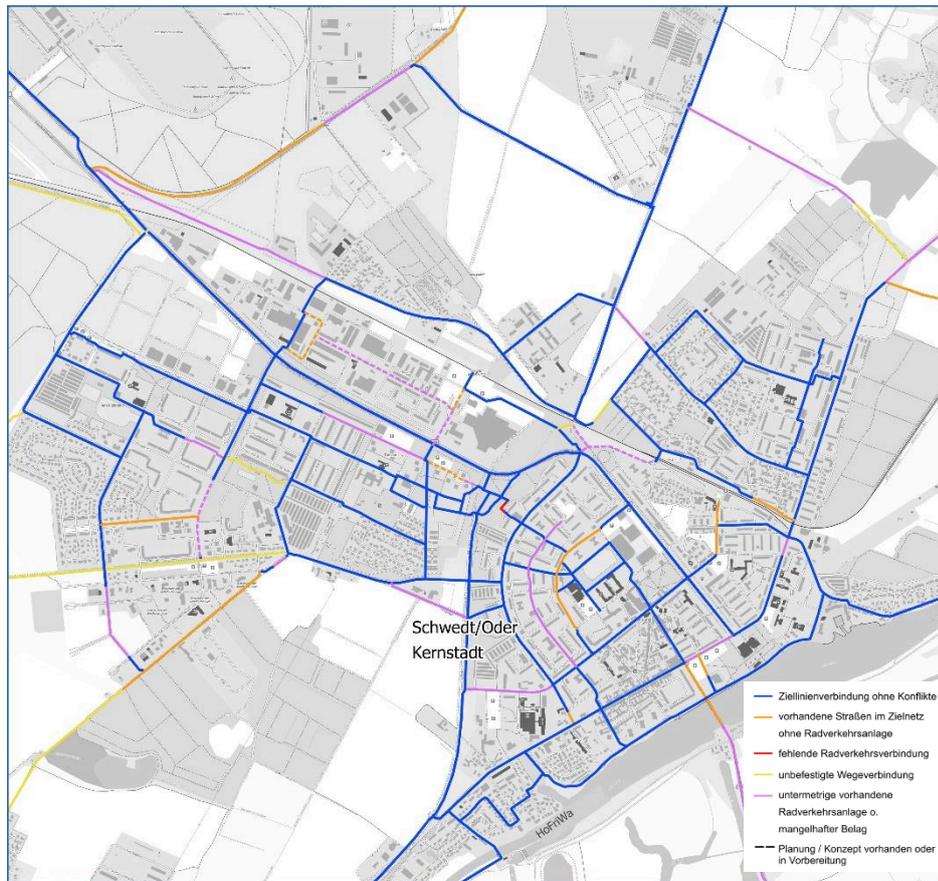
Kartengrundlage: © basemap.de / BKG (2023)

\* redaktionelle Änderungen auf Grundlage des SVV-Beschlusses vom 06.09.2023 (BV/469/23/1)

**Abbildung 63:** Zielliniennetz mit Netzlücken (Kernstadt)

Stadt Schwedt/Oder  
**Radverkehrskonzept**

07.07.2023



Kartengrundlage: © basemap.de / BKG (2023).

## 4 Konfliktanalyse und Handlungsbedarf

Auf Basis der Bestandsanalyse werden die heutigen Konflikte und der daraus resultierende Handlungsbedarf dargestellt. Dies dient als Grundlage für die anschließende Maßnahmenplanung für den Radverkehr.

Die Kernstadt der Stadt Schwedt/Oder verfügt über ein nahezu geschlossenes Radwegenetz, welches vor allem entlang der Hauptverkehrsstraßen verläuft. Die Qualität ist auf den meisten vorhandenen Radverkehrsanlagen bedarfsgerecht ausgestaltet. Dabei ist die Oberflächenbeschaffenheit größtenteils als gut einzustufen und die Radverkehrsanlagen sind überwiegend ausreichend breit dimensioniert. Die Analyse der vorhandenen Radverkehrsanlagen in Kapitel 3.4.1 hat aber auch gezeigt, dass einige Anlagen abschnittsweise über eine zu geringe Breite und eine mangelhafte Oberfläche verfügen, wodurch Konflikte entstehen können.

Entlang der Straßen außerhalb der Kernstadt sind größtenteils keine straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen vorhanden. Der Radverkehr muss die Straße zusammen mit dem Kfz-Verkehr bei hohen zulässigen Geschwindigkeiten mitnutzen. Kfz-Überholmanöver mit hohen Geschwindigkeiten beeinflussen dabei vor allem das subjektive Sicherheitsgefühl der Radfahrer negativ und können demzufolge die Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel hemmen. Prioritäres Ziel der außerörtlichen Radverkehrsplanung wird es daher sein, das Netz auszubauen und zu optimieren, um den Anschluss der Ortsteile an die Kernstadt zu ermöglichen.

Der vor allem touristisch genutzte Radfernweg Oder-Neiße-Radweg wird auf baulich gut ausgestalteten Wegen geführt und bietet den Radfahrern eine sichere und komfortable Radwegeverbindung. Der „Uckermärkische Radrundweg“ dient, wie der Oder-Neiße-Radweg, als überregionale Radwegeverbindung und verläuft ebenfalls größtenteils auf Anlagen mit einer hohen Qualität. Nur auf einem Teilstück zwischen Landiner Kreuz und Passow ist der Untergrund unbefestigt.

Die Radabstellmöglichkeiten in der Kernstadt befinden sich überwiegend in einem guten Zustand. Positiv hervorzuheben ist die Möglichkeit einer kostenlosen Anmietung von Fahrradboxen im Bereich der Bahnhöfe Schwedt (Oder) und Schwedt (Oder) Mitte.

Jedoch weisen viele öffentlich zugängliche Radabstellanlagen in der Kernstadt eine qualitativ nicht hochwertige Ausstattung in Form von Vorderradhaltern auf (Kapitel 3.4.4). Zudem verfügt nur die Minderheit über einen Witterungsschutz.

Die Analyse der vorhandenen Radabstellanlagen zeigt, dass das Angebot an Abstellmöglichkeiten ausreichend ist. Der größte Teil der vorhandenen Radabstellanlagen war im April bzw. August 2022 nur sehr gering bis gering ausgelastet. Nur in den Anlagen in der Karthausstraße und am Vierradener Platz im Bereich der Altstadt sowie in den Radboxen am Bahnhof Schwedt (Oder) Mitte waren nur wenige oder gar keine freien Kapazitäten vorhanden. Die Bestandsanalyse hat zusätzlich gezeigt, dass die Anlehnbügel am Bahnhof Schwedt (Oder) zwar rein rechnerisch nur schwach belegt sind, das Stellplatzpotential aber aufgrund des engen Stands der Anlehnbügel nicht voll ausgeschöpft werden kann. Durch den quantitativen und qualitativen Ausbau der Radabstellanlagen im Zuge des aktuell erfolgenden Umbaus des Bahnhofsvorplatzes wird zeitnah Abhilfe geschaffen.

## 5 Maßnahmenplanungen

Auf Grundlage des in Kapitel 3.7 ermittelten Zielliniennetzes und der Identifizierung von vorhandenen Netzlücken werden nachfolgend konkrete Maßnahmen zur Führung des Radverkehrs dargestellt. Dabei werden auch die Empfehlungen aus den bereits vorhandenen Planungen, bereits vorhandene konzeptionelle Ideen sowie die Qualitätsstandards aus dem Kapitel 2 berücksichtigt. Zusätzlich werden Empfehlungen für den Umgang mit dem ruhenden Fahrradverkehr gegeben.

### 5.1 Radverkehrsführung

Abbildung 64 und Abbildung 65 zeigen die erarbeiteten möglichen Maßnahmen in Bezug auf die Optimierung der Radverkehrsführung. Die Maßnahmen sind in folgende Kategorien unterteilt:

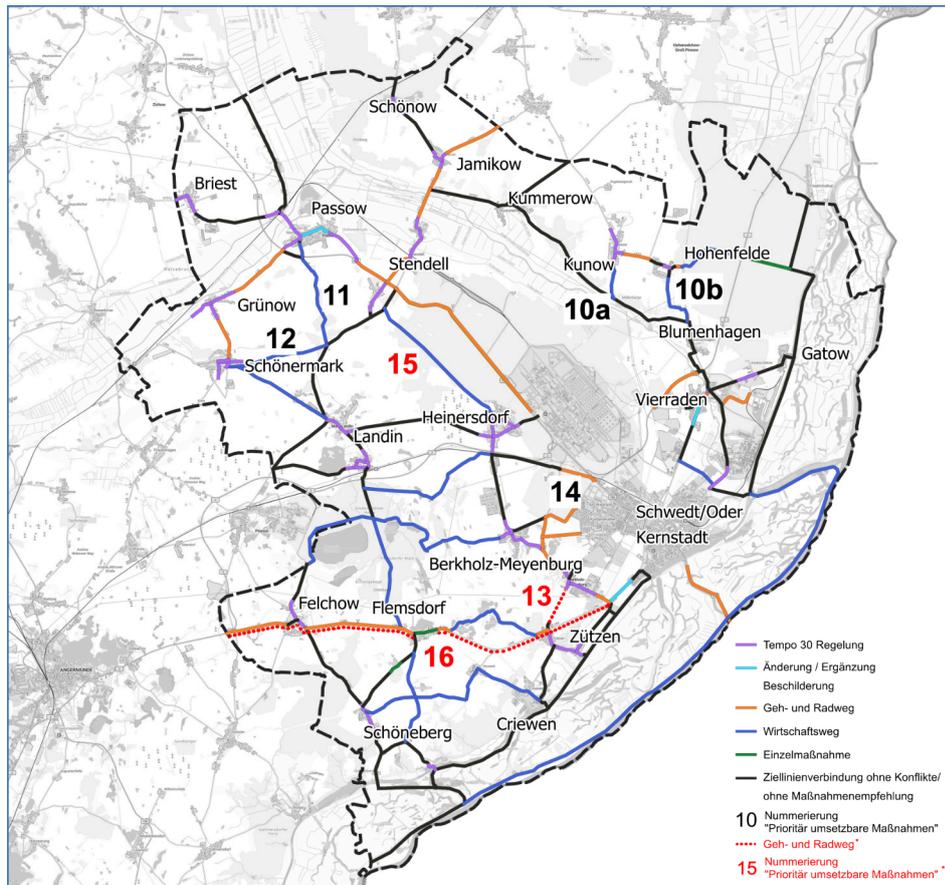
- Anordnung einer Tempo 30 Regelung,
- Änderung bzw. Ergänzung der Beschilderung,
- Einrichtung von Geh- und Radwegen,
- Gestaltung von Wirtschaftswegen sowie
- Einzelmaßnahmen.

Insbesondere die oftmalige vorgeschlagene Tempo 30-Regelung (Beschilderung) in den Ortslagen der Ortsteile ermöglicht ein sichereres und konfliktärmeres Radfahren im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr. Bauliche Maßnahmen (Trennung Radverkehr- sonstiger Verkehr) sind vielerorts durch die begrenzten örtlichen Verhältnisse nicht möglich.

**Abbildung 64:** Zielliniennetz mit Maßnahmenempfehlungen (Ortsteile)\*

Stadt Schwedt/Oder  
**Radverkehrskonzept**

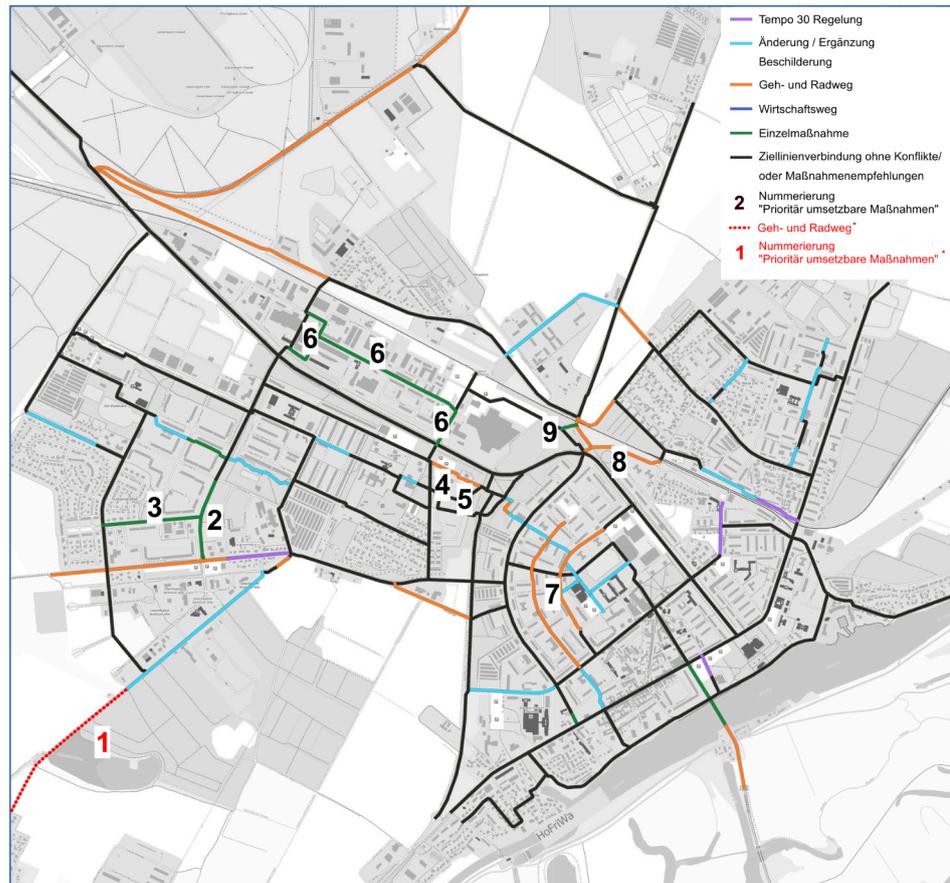
07.07.2023



Kartengrundlage: © basemap.de / BKG (2023).

\* redaktionelle  
Änderungen auf  
Grundlage des SVV-  
Beschlusses vom  
06.09.2023 (BV/469/23/1)

**Abbildung 65:** Zielliniennetz mit Maßnahmenempfehlungen (Kernstadt)\*



Kartengrundlage: © basemap.de / BKG (2023).

Auf den orangenen dargestellten Streckenabschnitten werden bauliche Maßnahmen empfohlen. In der Kernstadt gehören hierzu vorrangig fahrbahnbegleitende bzw. selbstständig geführte gemeinsame Geh- und Radwege. Außerhalb bebauter Gebiete sind viele Wegeverbindungen zurzeit unbefestigt bzw. noch gar nicht vorhanden. Hier ist neben fahrbahnbegleitenden, einseitig angelegten gemeinsamen Geh- und Radwegen die Gestaltung von abseits der Straße verlaufenden Wegeverbindungen sinnvoll, z. B. auf Wirtschaftswegen. Wirtschaftswegen sind in den Abbildungen dunkelblau dargestellt.

In den Abbildungen sind Änderungen bzw. Ergänzungen bei den Beschilderungen türkis dargestellt. Anstelle von benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radwegen ist die stellenweise Anordnung von „Gehweg + Radfahrer frei“ empfehlenswert. Dies tritt vornehmlich in der Kernstadt auf. Schnelle Radfahrer können die Fahrbahn befahren während unsichere Radfahrer den für den Radverkehr freigegebenen Gehweg nutzen können. Das reduziert potentielle Konflikte zwischen Fußgängern und schnellen Radfahrern.

Eine weitere Maßnahmenkategorie stellt die Anordnung einer Tempo 30 Regelung dar (lila Linien). Da aufgrund beengter Straßenquerschnitte die Anlage von Radverkehrsanlagen meistens nicht umsetzbar ist, kann die Reduzierung der

\* redaktionelle Änderungen auf Grundlage des SVV-Beschlusses vom 06.09.2023 (BV/469/23/1)

Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen. Für diese Maßnahmen ist vor der Umsetzung eine Einzelfallprüfung durch die untere Straßenverkehrsbehörde durchzuführen.

Weiterhin werden Abschnitte aufgezeigt, in denen Einzelmaßnahmen empfehlenswert sind (grüne Linien). Hierzu zählen Straßenabschnitte mit einer schadhafte Oberfläche, auf denen Fahrbahnsanierungen notwendig sind, um eine komfortable Radwegführung zu gewährleisten. Daneben dient als weitere Einzelmaßnahme die Markierung von Fahrradpiktogrammen auf der Fahrbahn. Diese können bei Straßen mit einem erhöhtem Kfz-Verkehrsaufkommen zusätzlich die Interaktion zwischen dem motorisierten Kfz-Verkehr und Radverkehr erhöhen und das subjektive Sicherheitsempfinden der Radfahrer steigern. Zu den Einzelmaßnahmen zählen ferner auch schon in der Stadt Schwedt/Oder vorhandene Maßnahmenideen (z. B. Umgestaltung Felchower Straße).

Im Zuge der Bestandsanalyse wurden auch Straßenabschnitte identifiziert, in denen stark unterdimensionierte Radverkehrsanlagen vorhanden sind. Sind dort aber aufgrund der örtlichen Rahmenbedingungen keine Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsverführung möglich (z. B. wegen baulichen Einschränkungen, Bebauung, Baumbestand), sind diese Straßenabschnitte in der Maßnahmenkarte schwarz dargestellt (z. B. Streckenabschnitt Vierraden - Gadow).

Die in Kapitel 2.1.2 erläuterten Anforderungen an die Radverkehrsführung außerhalb bebauter Gebiete hat gezeigt, dass die Führungsform abhängig von der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit sowie der Kfz-Verkehrsstärke ist. Letztere lag nur für die Landesstraße 284 sowie den Bundesstraßen 166 und 2 vor. Die Brandenburgische Verkehrsstärkenkarte (Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, 2015) zeigt, dass auf diesen Straßen eine Verkehrsstärke von maximal 6.300 Kfz/24h auftritt. Eine getrennte Führung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr wird daher empfohlen. Auf den weiteren außerörtlichen Straßenverbindungen wurde das Kfz-Verkehrsaufkommen aufgrund fehlender Datengrundlage abgeschätzt. Liegt die geschätzte Kfz-Verkehrsstärke je nach zulässiger Höchstgeschwindigkeit unter 2.500 Kfz/24h bzw. 4.000 Kfz/24h wurden keine Maßnahmen als notwendig angesehen. Der Radverkehr kann aufgrund des niedrigen Verkehrsaufkommens zusammen mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Da auf diesen Abschnitten keine Maßnahmen notwendig sind, werden sie in der Karte ebenfalls schwarz dargestellt.

Prioritär umzusetzen sind die Maßnahmen, die sich bereits in Planung befinden oder durch die Stadt zeitnah umsetzbar scheinen und eine besonders große Bedeutung für den Alltags- und touristischen Radverkehr besitzen. In Tabelle 8 werden diese Maßnahmen dargestellt.

Stadt Schwedt/Oder  
Radverkehrskonzept

07.07.2023

**Tabelle 8:** Prioritär umsetzbare Maßnahmen

Nr.	Straßenabschnitt / Route	Maßnahmenplanung
1	Meyenburger Allee (Heinersdorfer Damm – Meyenburg)	<b>*Gemeinsamer Geh- und Radweg (Zweirichtungsverkehr), Beschilderung notwendig</b>
2	Leverkusener Straße	Rückbau von vier auf zwei Fahrstreifen mit beidseitigem Radweg
3	Felchower Straße	Planung der Stadt: Shared space Bereich zwischen Leverkusener Straße und Kummerower Straße
4	Rosa-Luxemburg-Straße	gemeinsamer Geh- und Radweg (Zweirichtungsverkehr); Beschilderung notwendig
5	Grünanlage (Rosa-Luxemburg-Straße bis Karl-Teichmann-Straße)	Beibehaltung Regelung gemeinsamer Geh- und Radweg; Wegeverbreiterung; Schaffung einer Querungshilfe
6	Handelsstraße/Steinstraße inkl. ZOB	Neue Komplexmaßnahme Umgestaltung Handelsstraße/Steinstraße inkl. ZOB
7	Hanns-Eisler-Weg	Fahrradstraße
8	Verbindungsweg (Vierradener Chaussee und Helbigstraße)	gemeinsamer Geh- und Radweg (Zweirichtungsverkehr); Beschilderung notwendig
9	Landgrabenpark Richtung Bahnübergang – Lindenallee (Nordanbindung)	Befestigung der Oberfläche und Anbindung Landgrabenpark an Lindenallee inkl. Nordanbindung (Richtung Bahnübergang)
10a	Verbindungswege zwischen Kunow und Anschluss an Uckermärkischen Radrundweg	Wirtschaftsweg; Beschilderung notwendig; Befestigung der Oberfläche
10b	Verbindungswege zwischen Hohenfelde mit Anschluss an Uckermärkischen Radrundweg	Wirtschaftsweg; Beschilderung notwendig; Befestigung der Oberfläche
11	Verbindungswege zwischen Passow-Oder-Welse - Rundweg	Wirtschaftsweg; Befestigung der Oberfläche
12	Verbindungsweg zwischen Schönermark und Oder-Welse-Rundweg	Wirtschaftsweg; Befestigung der Oberfläche
13	Apfelallee (Meyenburg – Zützen)	<b>*Gemeinsamer Geh- und Radweg (Zweirichtungsverkehr), Beschilderung notwendig</b>
14	B 2 - Bahntrasse (Kernstadt – L284)	Geh- und Radweg; Befestigung der Oberfläche
15*	Verbindung zwischen Heinersdorf und Stendell, Ortslage Herrenhof	<b>*Wirtschaftsweg mit Anschluss an den Uckermärkischen Radrundweg</b>
16*	L284 zwischen Pinnower Kreisel und Abzweig Berkholz-Meyenburg	<b>*Gemeinsamer Geh- und Radweg (Zweirichtungsverkehr), Beschilderung notwendig</b>

\* redaktionelle Änderungen auf Grundlage des SVV-Beschlusses vom 06.09.2023 (BV/469/23/1)

## **5.2 Fahrradabstellanlagen**

Die Analyse der vorhandenen Fahrradabstellanlagen im April 2022 zeigt, dass das Angebot an Abstellmöglichkeiten ausreichend ist und keine wesentlichen Ergänzungen notwendig sind.

Die Radboxen am Bahnhof Schwedt/Oder (Mitte) waren zum Zeitpunkt der Erhebung (August 2022) voll belegt. Empfohlen wird daher der weitere Ausbau von zusätzlichen Radboxen.

Aufgrund der besseren Sicherheit und des höheren Nutzungskomforts sind Anlehnbügel generell gegenüber Vorderradhaltern vorzuziehen. Zu empfehlen ist daher – sofern möglich – der schrittweise Austausch der Vorderradhalter gegen Anlehnbügel.

## **6 Vertiefende Maßnahmenplanung**

Für zwei ausgewählte Radwegeverbindungen wird die Planung konkretisiert. Untersucht werden die Radverkehrsführungen parallel zur B 166 zwischen Heinersdorf und Herrenhof sowie parallel zur B 2 vom Rand der Kernstadt bis Niederlandin.

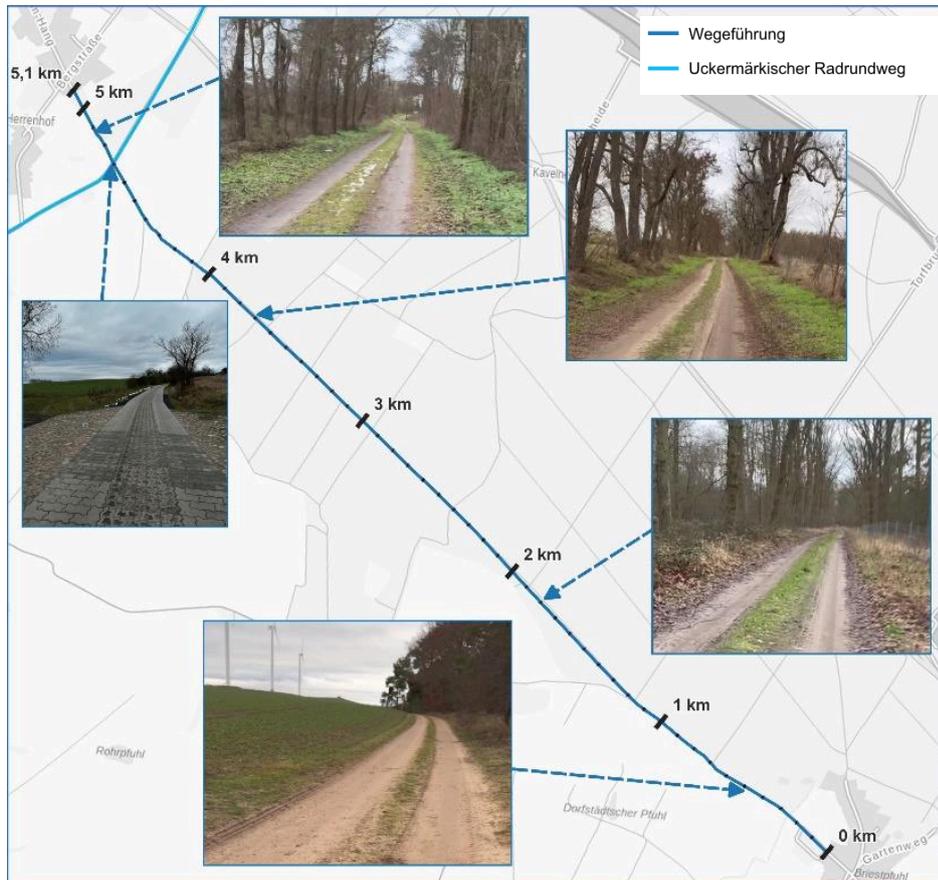
### **6.1 Anforderungen**

Beide untersuchte Streckenabschnitte verlaufen abseits der Straßenverbindungen über Wald- bzw. forst- und landwirtschaftlich genutzte Wege. Die Anforderungen und Rahmenbedingungen für solche Wegeverbindungen sind in Kapitel 2.1.2 näher beschrieben. Demnach ist hier eine Mindestwegebreite von 3,50 m erforderlich. Zusätzlich sollten beidseitig mindestens 0,75 m breite Seitenstreifen, z. B. als Bankett, eingerichtet werden, um im Falle von Begegnungsverkehr zwischen Fuß- oder Radverkehr und land- oder forstwirtschaftlichen Fahrzeugen ein Ausweichen zu ermöglichen. Die Wegebefestigung sollte eine fahrradfreundliche Oberfläche haben, wie z. B. Asphalt.

### **6.2 Strecke zwischen Heinersdorf und Herrenhof**

Abbildung 66 zeigt den Verlauf der geplanten Radverkehrsverbindung zwischen Heinersdorf und Herrenhof. Die Route folgt dem bereits vorhandenen Waldweg. Die Streckenlänge beträgt 5,1 km. Von besonderer Bedeutung ist diese Strecke vor allem durch den Anschluss an den Uckermärkischen Radrundweg. Sie stellt ein wesentliches Teilstück für die Anbindung dieses Radwanderweges an die Schwedter Innenstadt sowie als Teil der beabsichtigten Verbindungsstrasse zwischen Zützen und Stendell (Herrenhof) dar.

**Abbildung 66:** Fahrradverbindung zwischen Heinersdorf und Herrenhof mit Anschluss an den Uckermärkischen Radrundweg



Quelle: Ramboll.

**Abschnitt 1: Kilometer 0,0 bis Kilometer 1,2**

Die Route beginnt an der Passower Straße in Heinersdorf. Hier enden die Wohnbebauung und die befestigte Straße. Der bereits vorhandene Weg ist unbefestigt. Auf der östlichen Seite führt er an Bäumen oder Zäunen entlang, während auf der westlichen Seite ein Feld liegt. Derzeit hat der Weg eine Gesamtbreite von ca. 4,00 m, aber eine Verbreiterung entlang des Feldes erscheint möglich. Der Weg befindet sich im Eigentum der Stadt Schwedt/Oder.

**Abbildung 67:** Abschnitt 1, Blickrichtung Nordwest



Quelle: Ramboll.

## **Abschnitt 2: Kilometer 1,2 bis Kilometer 4,1**

Die Strecke ist weiterhin unbefestigt und führt durch einen Wald. Der Weg wird beidseitig von Bäumen und Sträuchern begrenzt. Größtenteils befindet sich nordöstlich des Weges ein Zaun. Die derzeitige Wegebreite beträgt etwa 3,00 bis 3,50 m, es sind aber noch Flächen beidseitig des Weges vorhanden. Ob jedoch durchgängig die gewünschten 5,00 m (3,50 m Wegebreite + beidseitig je 0,75 m Seitenstreifen) eingehalten werden können, lässt sich anhand der vorliegenden Daten nicht abschließend beurteilen.

Der Weg befindet sich hier nur zum Teil im Eigentum der Stadt Schwedt/Oder. In dem ca. 1,2 km langen Teilabschnitt zwischen Kilometer 1,2 und 2,4 liegt das Eigentum beim Landesforst Brandenburg.

**Abbildung 68:** Abschnitt 2, Blickrichtung Nordwest



Quelle: Ramboll.

**Abschnitt 3: Kilometer 4,1 bis Kilometer 4,7**

Im dritten Abschnitt der Route hat der Weg eher einen Feldwegcharakter und ist größtenteils nordöstlich von Bäumen und südwestlich von Feldern begrenzt. In einem Teilabschnitt stehen beidseitig des Weges Bäume. Die derzeitige Wegebreite beträgt ca. 3,00 bis 3,50 m. In weiten Teilen ist genügend Platz für eine Gesamtbreite von 5,00 m vorhanden. Im Bereich mit beidseitigem Baumbestand reicht der verbleibende Raum dafür voraussichtlich nicht aus. Der Weg liegt auf Flächen im Eigentum der Stadt Schwedt/Oder.

Der Abschnitt endet bei Kilometer 4,7 am Kreuzungspunkt mit dem Uckermärkischen Radrundweg. Besondere bauliche Maßnahmen sind an der Querungsstelle nicht erforderlich.

**Abbildung 69:** Abschnitt 3, Blickrichtung Nordwest



Quelle: Ramboll.

**Abbildung 70:** Abschnitt 3, Bereich mit beidseitigem Baumbestand, Blickrichtung Nordwest



Stadt Schwedt/Oder  
**Radverkehrskonzept**

07.07.2023

Quelle: Ramboll.

**Abbildung 71:** Kreuzungspunkt Uckermärkischer Radrundweg, Blickrichtung Nordost



Quelle: Ramboll.

**Abbildung 72:** Kreuzungspunkt Uckermärkischer Radrundweg, Blickrichtung Südwest



Quelle: Ramboll.

#### **Abschnitt 4: Kilometer 4,7 bis Kilometer 5,0**

Stadt Schwedt/Oder  
**Radverkehrskonzept**

07.07.2023

Der 300 m lange ebenfalls unbefestigte Weg führt beidseitig entlang von Bäumen. Die derzeitige Wegebreite beträgt ca. 3,00 bis 3,50 m, aber beidseitig des Weges noch sind Flächen vorhanden. Einzelne Engstellen durch dichter am Weg stehende Bäume sind möglich. Konflikte hinsichtlich der Eigentumsverhältnisse sind nicht zu erwarten.

**Abbildung 73:** Abschnitt 4, Blickrichtung Nordwest



Quelle: Ramboll.

**Abbildung 74:** Abschnitt 4, Blickrichtung Nordwest



Quelle: Ramboll.

### **Abschnitt 5: Kilometer 5,0 bis Kilometer 5,1**

Stadt Schwedt/Oder  
**Radverkehrskonzept**

07.07.2023

Der letzte Abschnitt führt im Innerortsbereich bis zum Knotenpunkt Bergstraße. Der Weg ist unbefestigt und wird auch von Kfz-Verkehr zur Erschließung der wenigen Wohngebäude genutzt. Die Fahrbahnbreite beträgt rund 4,00 m. Auch dieser Abschnitt befindet sich im Eigentum der Stadt.

**Abbildung 75:** Abschnitt 5, Blickrichtung Nordwest

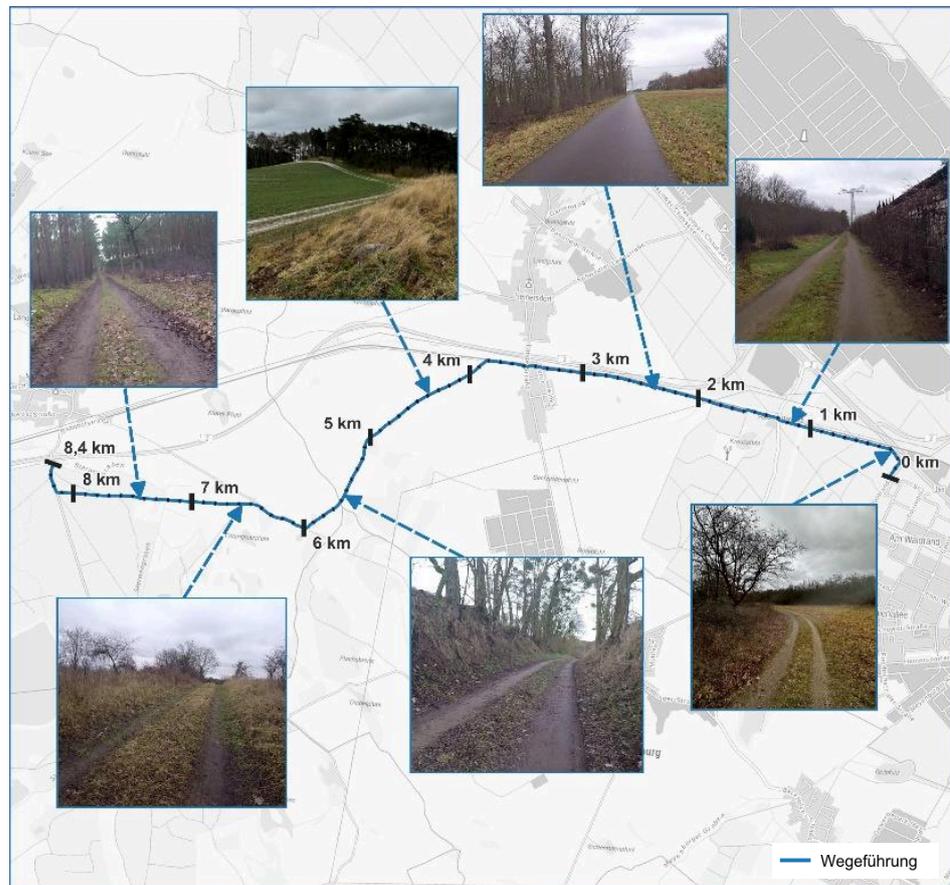


Quelle: Ramboll.

**6.3 Strecke zwischen der Kernstadt und Niederlandin**

Die Radwegeverbindung verläuft vom Rand der Kernstadt (Straße am Waldrand) nach Niederlandin. Bis Heinersdorf verläuft die Verbindung entlang der Bahntrasse. Danach folgt sie abseits der Straßen bereits vorhandenen vor allem landwirtschaftlich genutzten Wegen. In Heinersdorf besteht über die Lange Straße Anschluss an die zuvor dargestellte Verbindung zwischen Heinersdorf und Herrenhof. Die Strecke ist etwa 8,4 km lang. Rund 2,2 km sind bereits asphaltiert. Bis auf einen Teilabschnitt zwischen Kilometer 5,3 und 6,0 verläuft der Weg auf Flächen im Eigentum der Stadt Schwedt/Oder.

**Abbildung 76:** Fahrradverbindung zwischen der Kernstadt und Niederlandin



### **Abschnitt 1: Kilometer 0 bis Kilometer 0,3**

Stadt Schwedt/Oder  
**Radverkehrskonzept**

07.07.2023

Die Trasse beginnt auf dem unbefestigten Weg schräg gegenüber der Bushaltestelle "Straße am Waldrand" auf einer Grünfläche. Die derzeitige Wegebreite beträgt etwa 2,50 m. Nördlich und westlich des Weges befinden sich Bäume, während südlich und östlich eine Wiesenfläche vorhanden ist. Es sind keine Konflikte zu erwarten, da auf der südlichen bzw. östlichen Seite ausreichend Flächen für eine Gesamtwegebreite inkl. Seitenstreifen von 5,00 m vorhanden sind.

**Abbildung 77:** Abschnitt 1, Blickrichtung West



Quelle: Ramboll.

**Abschnitt 2: Kilometer 0,3 bis Kilometer 1,3**

Der Weg ist derzeit unbefestigt und hat eine Breite von etwa 2,50 m. Westlich des Weges befinden sich Sträucher und vereinzelt Bäume, während östlich Kleingartengrundstücke liegen. Eine Verbreiterung des Weges würde eine Entfernung der Sträucher erfordern.

Der Abschnitt endet am Knotenpunkt Försterei Berkholz. Hier muss die Landesstraße 284 gequert werden. Es wird davon ausgegangen, dass die Kfz-Verkehrsstärken relativ gering sind und daher keine umfangreichen baulichen oder technischen Maßnahmen notwendig sind. Eine Vorfahrtsbeschilderung ggf. mit einer ergänzenden Bodenmarkierung ist unter dieser Annahme ausreichend.

**Abbildung 78:** Abschnitt 2, Blickrichtung West



Quelle: Ramboll.

### **Abschnitt 3: Kilometer 1,3 bis Kilometer 3,5**

Hinter der Straße Försterei Berkholz schließt ein ca. 2,70 m breiter asphaltierter Weg an. Dieser ist mit Zeichen 237 als Radweg beschildert. Damit ist hier kein Kfz-Verkehr zulässig. Bauliche Veränderungen sind in diesem Abschnitt nicht erforderlich.

Der Abschnitt 3 endet am Knotenpunkt Lange Straße / Lerchenwinkel. Auch hier sind aufgrund der angenommenen geringen Kfz-Verkehrsstärken keine gesonderten baulichen oder technischen Maßnahmen für die Querung erforderlich.

**Abbildung 79:** Abschnitt 3, Blickrichtung West



Quelle: Ramboll.

**Abschnitt 4: Kilometer 3,5 bis Kilometer 3,8**

Der weiterführende Weg ist heute mit Betonplatten befestigt und verfügt über eine Wegebreite von rund 3 m. Auf der nördlichen Seite grenzt der Bahndamm an, auf der südlichen Seite ein Feld. Auf dieser Seite besteht daher auch Flächenpotential für eine Verbreiterung.

**Abbildung 80:** Abschnitt 4, Blickrichtung Ost



Quelle: Ramboll.

### **Abschnitt 5: Kilometer 3,8 bis Kilometer 6,0**

Bei Kilometer 3,8 biegt die Strecke links ab und folgt damit nicht mehr der Bahntrasse. Der Weg besteht zunächst aus Betonplatten und ist im weiteren Verlauf unbefestigt. Beidseitig des Weges befinden sich größtenteils Felder. Die derzeitige Wegebreite beträgt etwa 3,50 m. Allerdings ist zu beachten, dass es zwischen Kilometer 5,6 und 6,0 eine Steigung bzw. ein Gefälle gibt.

Im Bereich zwischen Kilometer 5,3 und 6,0 verläuft der Weg auf privaten Flächen. Auch ist zu beachten, dass der vorhandene Weg nicht auf der Flurstücksgrenze verläuft.

**Abbildung 81:** Abschnitt 5, Blickrichtung Nord



Quelle: Ramboll.

**Abbildung 82:** Abschnitt 5, Gefällestrecke



Quelle: Ramboll.

### **Abschnitt 6: Kilometer 6,0 bis Kilometer 6,5**

Stadt Schwedt/Oder  
**Radverkehrskonzept**

07.07.2023

Der Abschnitt ist ein unbefestigter Weg mit einer derzeitigen Wegebreite von ca. 2,50 m. Auf beiden Seiten des Weges gibt es vereinzelt Bäume oder Sträucher. Allerdings gibt es auch auf beiden Seiten Böschungen, was bedeutet, dass eine Wegebreite von 5,00 m voraussichtlich nicht umsetzbar ist. Zu berücksichtigen ist darüber hinaus eine Steigung/Gefälle zwischen Kilometer 6,0 und 6,4.

**Abbildung 83:** Abschnitt 6, Blickrichtung West



Quelle: Ramboll.

**Abbildung 84:** Abschnitt 6, Gefällestricke



Quelle: Ramboll.

### **Abschnitt 7: Kilometer 6,5 bis Kilometer 7,2**

Stadt Schwedt/Oder  
**Radverkehrskonzept**

07.07.2023

Der Abschnitt weist beidseitig Felder oder vereinzelt Sträucher und kleine Bäume auf. Der Weg ist unbefestigt. Zwischen Kilometer 6,6 und 7,1 besteht hier auch eine Steigung bzw. ein Gefälle. Die derzeitige Wegebreite beträgt etwa 3,00 m. Eine Verbreiterung erscheint möglich.

**Abbildung 85:** Abschnitt 7, Blickrichtung West



Quelle: Ramboll.

**Abschnitt 8: Kilometer 7,2 bis Kilometer 8,3**

Der Weg ist unbefestigt und wird beidseitig von Bäumen und Sträuchern begrenzt. An manchen Stellen befindet sich die Bepflanzung nur auf der nördlichen Seite, während auf der südlichen Seite Felder liegen. Die derzeitige Wegbreite beträgt etwa 3,00 m. Es ist jedoch zu beachten, dass es aufgrund des Baumbewuchses voraussichtlich nicht möglich sein wird, eine dauerhafte Wegbreite von 5,00 m einzuhalten.

**Abbildung 86:** Abschnitt 8, Blickrichtung West



Quelle: Ramboll.

### **Abschnitt 9: Kilometer 8,3 bis Kilometer 8,4 km**

Stadt Schwedt/Oder  
**Radverkehrskonzept**

07.07.2023

Der letzte Abschnitt verläuft bis zur Unterführung der B 2. Der Radverkehr wird hier im Mischverkehr auf der vorhandenen asphaltierten Straße geführt. Aufgrund der angenommenen Kfz-Verkehrsstärken ist dies ohne relevante Konflikte möglich. Bauliche Maßnahmen sind hier nicht erforderlich.

**Abbildung 87:** Abschnitt 9, Blickrichtung Süd



Quelle: Ramboll.

## 7 Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten

Der Radverkehr spielt eine bedeutende Rolle bei der Umsetzung der Klimaschutzziele der Bundesregierung, da er als umweltfreundliche Mobilitätsform gilt. Die Förderung des Radverkehrs erfolgt in Deutschland gemeinsam durch Bund, Länder und Kommunen. Während der Bund für die Schaffung von grundlegenden Rahmenbedingungen verantwortlich ist, übernehmen die Länder und Kommunen die Planung und Umsetzung von Maßnahmen vor Ort.

Zu den Aufgaben des Bundes gehören insbesondere der Bau und die Instandhaltung von Radwegen entlang von Bundesfernstraßen sowie die Anpassung von Betriebswegen an Bundeswasserstraßen für den Radverkehr. Dazu stellt der Bund auch finanzielle Mittel zur Verfügung, um den Ausbau und die Verbesserung des Radverkehrsnetzes zu unterstützen.

Die Umsetzung von konkreten Radverkehrsmaßnahmen vor Ort liegt grundsätzlich in der Zuständigkeit der Länder, Kreise sowie Städte und Gemeinden. Hierzu zählen unter anderem die Schaffung von Fahrradwegen, die Einrichtung von Fahrradstraßen und die Errichtung von Fahrradabstellanlagen. Auch die Förderung von Informationskampagnen und Anreizprogrammen zur Steigerung des Radverkehrs gehört zu den Aufgaben der Länder und Kommunen.

Die Förderbibel des Bundesamtes für Logistik und Mobilität sowie die Förderdatenbank des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz geben einen Überblick über geeignete Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten des Bundes und der Länder zum Radverkehr und ist insbesondere für Kommunen von Bedeutung.

Die Förderbibel ist auf folgender Internetseite einsehbar:

[https://www.mobilitaetsforum.bund.de/SiteGlobals/Forms/Suche/Foerderbibel\\_Formular.html](https://www.mobilitaetsforum.bund.de/SiteGlobals/Forms/Suche/Foerderbibel_Formular.html)

Die Förderdatenbank ist unter folgender Internetseite aufrufbar:

<https://www.foerderdatenbank.de/FDB/DE/Home/home.html>

## **8 Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung**

Stadt Schwedt/Oder  
**Radverkehrskonzept**

07.07.2023

Die Stadt Schwedt/Oder führte im Rahmen der Konzepterarbeitung eine Öffentlichkeitsbeteiligung durch. Die Vorstellung des Entwurfs des Radverkehrskonzeptes fand am 07.06.2023 in der Zeit von 17 bis 19 Uhr im Vereinshaus „Kosmonaut“ in Schwedt/Oder in einer eigens angesetzten Veranstaltung statt. Die Einladung erfolgte durch Information im Stadtjournal und über das Internetportal der Stadt. Teilgenommen haben etwa 20 Einwohner, sowie u. a. einige Ortsvorsteher, Stadtverordnete, die Bürgermeisterin, Fachbereichsleiter sowie weitere Vertreter der Stadtverwaltung.

Die Vorgehensweise, das Untersuchungsgebiet und die wesentlichen Ergebnisse des Konzeptes wurden erläutert. In der anschließenden Debatte brachten einige Teilnehmer Vorschläge zur Änderung einzelner Maßnahmenvorschläge ein, die im Anschluss geprüft wurden. Unter anderem wurde nördlich der B 2 zwischen Hohenlandin und Heinersdorf eine Alternativroute vorgeschlagen. Dieser Vorschlag wird nach eingehender Prüfung als nicht zielführend angesehen, weil es in der Nähe bereits eine im Wesentlichen parallel verlaufende und gut nutzbare Straßenverbindung gibt.

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitstrennstreifen nach ERA 10	8
Tabelle 2:	Benötigte Gesamtbreiten von Radverkehrsanlagen inklusive Sicherheitstrennstreifen nach ERA 10	9
Tabelle 3:	Entwurfsklassen nach den RAL und Radverkehrsführung an Landstraßen	11
Tabelle 4:	Anzahl der Radabstellstände	38
Tabelle 5:	Belegungsgrad der öffentlichen Radabstellanlagen werktags 11 Uhr	45
Tabelle 6:	Wichtige Zielorte für den Radverkehr	49
Tabelle 7:	Grenzwerte und Anzahl der Unfälle für Unfallhäufungsstellen und unfallauffällige Bereiche	54
Tabelle 8:	Prioritär umsetzbare Maßnahmen*	72

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Untersuchungsgebiet	2
Abbildung 2:	Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen (die Übergänge zwischen den Belastungsbereichen sind keine harten Trennlinien)	4
Abbildung 3:	Radweg (Zeichen 237)	6
Abbildung 4:	getrennter Geh- und Radweg (Zeichen 241)	6
Abbildung 5:	Gemeinsamer Geh- und Radweg (Zeichen 240)	7
Abbildung 6:	Radfahrer frei (Zusatzzeichen 1022-10)	7
Abbildung 7:	Beispiel einer Ausschilderung für eine Einbahnstraße mit Öffnung für den Radverkehr im Gegenverkehr	13
Abbildung 8:	Beispiel eines Fahrradstraßen-Musterquerschnitts mit einer Fahrbahnbreite bis 5,75 m	14
Abbildung 9:	Beispiel eines Fahrradstraßen-Musterquerschnitts mit einer Fahrbahnbreite nach dem Leitfaden zur Umsetzung von Fahrradstraßen in Berlin	15
Abbildung 10:	Regelquerschnitt und Mindestbreite für die Gestaltung einer Fahrradstraße nach dem Leitfaden für die Praxis von Fahrradstraßen	15
Abbildung 11:	Lage in der Region (Darstellung der Entfernungen über Luftlinien)	17
Abbildung 12:	Übersicht über die Stadtteile in Schwedt/Oder	18
Abbildung 13:	Übersicht über die Orts- und Stadtteile im Untersuchungsgebiet	18

\* redaktionelle  
 Änderungen auf  
 Grundlage des SVV-  
 Beschlusses vom  
 06.09.2023 (BV/469/23/1)

Abbildung 14:	Straßennetzklassifizierung	20
Abbildung 15:	Bestand Radverkehrsanlagen	23
Abbildung 16:	Fahrradstraße zwischen Kummerower Weg und Kummerow	23
Abbildung 17:	Radfernweg Oder-Neiße-Radweg	24
Abbildung 18:	Beispiel einer unbefestigten ländlichen Wegebauverbindung	24
Abbildung 19:	Beispiel einer ländlichen Wegebauverbindung mit Betonpflasterplatten	25
Abbildung 20:	Bestand Radverkehrsanlagen (Kernstadt)	26
Abbildung 21:	Nach ERA 10 stark unterdimensionierte und benutzungspflichtige Radwegfläche (Helbigstraße)	28
Abbildung 22:	Nach ERA 10 unterdimensionierter und benutzungspflichtiger getrennter Geh- und Radweg (Leverkusener Straße)	28
Abbildung 23:	Unterdimensionierter gemeinsamer Geh- und Radweg (Breite Allee)	29
Abbildung 24:	Getrennter Geh- und Radweg (Werner-Seelenbinder-Straße)	29
Abbildung 25:	Radweg (Werner-Seelenbinder-Straße)	29
Abbildung 26:	Schutzstreifen am Heinersdorfer Damm (Blickrichtung Nordosten)	30
Abbildung 27:	Betonverbundpflaster in der Helbigstraße(Blickrichtung Südosten)	31
Abbildung 28:	Asphaltbauweise im Bereich derLindenallee (Blickrichtung Norden)	32
Abbildung 29:	Ortbeton im Bereich der Leverkusener Straße (Blickrichtung Osten)	32
Abbildung 30:	Wassergebundene Wegedecke entlang Zu den Schloßwiesen (Blickrichtung Nordosten)	33
Abbildung 31:	Unbefestigte Wegfläche entlang des Uckermärkischen Radrund-weges	33
Abbildung 32:	Asphaltbauweise entlang des Radfernwegs "Oder-Neiße-Radweg"	34
Abbildung 33:	Asphaltbauweise auf der Fahrradstraße bei Kummerow	34
Abbildung 34:	Querungshilfen	37
Abbildung 35:	Angebot Radabstellanlagen	39
Abbildung 36:	Vorderradhalter (Auguststraße)	40
Abbildung 37:	Überdachte Vorderradhalter am Bahnhof Schwedt (Oder) Mitte	40
Abbildung 38:	Vorderradhalter (Berliner Straße)	40

Abbildung 39:	Vorderradhalter (Vierradener Platz)	40
Abbildung 40:	Vorderradhalter (Platz der Befreiung)	40
Abbildung 41:	Vorderradhalter (Rathaus)	41
Abbildung 42:	Vorderradhalter (Bahnhofstraße)	41
Abbildung 43:	Radboxen am Bahnhof Schwedt (Oder)	41
Abbildung 44:	Eng angeordnete Anlehnbügel am Bahnhof Schwedt (Oder)	42
Abbildung 45:	Überdachte Radabstellmöglichkeiten für Besucher (Asklepios Klinikum Uckermark)	42
Abbildung 46:	Überdachte und diebstahlgeschützte Radabstellmöglichkeiten für Mitarbeiter (Asklepios Klinikum Uckermark)	43
Abbildung 47:	Fahrradabstellmöglichkeiten beim Einzelhandel (Julian-Marchlewski-Ring)	44
Abbildung 48:	Beispiel einer privaten Radbox (Julian-Marchlewski-Ring)	44
Abbildung 49:	Belegungsgrad in der Kernstadt nach Radabstellanlagen (Werktag 11 Uhr)	46
Abbildung 50:	Touristische Radwegeverbindungen	48
Abbildung 51:	Wichtige Zielorte für den Alltags- und touristischen Radverkehr	50
Abbildung 52:	Wichtige Zielorte für den Alltags- und touristischen Radverkehr (Kernstadt)	51
Abbildung 53:	Wichtige Zielorte für den Alltags- und touristischen Radverkehr (aggregierte Darstellung)	51
Abbildung 54:	Wichtige Zielorte für den Alltags- und touristischen Radverkehr (aggregierte Darstellung der Kernstadt)	52
Abbildung 55:	Unfallhäufungsstellen und unfallauffällige Bereiche	55
Abbildung 56:	Wunschliniennetz - Gesamtdarstellung	57
Abbildung 57:	Wunschliniennetz ohne Anschluss an die Kernstadt, Raffinerie und LEIPA	58
Abbildung 58:	Zielliniennetz*	60
Abbildung 59:	Klassifiziertes Zielliniennetz*	60
Abbildung 60:	Zielliniennetz (Kernstadt)	62
Abbildung 61:	Klassifiziertes Zielliniennetz (Kernstadt)	63
Abbildung 62:	Zielliniennetz mit Netzlücken*	64
Abbildung 63:	Zielliniennetz mit Netzlücken (Kernstadt)	65
Abbildung 64:	Zielliniennetz mit Maßnahmenempfehlungen (Ortsteile)*	69
Abbildung 65:	Zielliniennetz mit Maßnahmenempfehlungen (Kernstadt)*	70
Abbildung 66:	Fahrradverbindung zwischen Heinersdorf und Herrenhof mit Anschluss an den Uckermärkischen Radrundweg	75

\* redaktionelle  
 Änderungen auf  
 Grundlage des SVV-  
 Beschlusses vom  
 06.09.2023 (BV/469/23/1)  
 100

Abbildung 67:	Abschnitt 1, Blickrichtung Nordwest	76
Abbildung 68:	Abschnitt 2, Blickrichtung Nordwest	77
Abbildung 69:	Abschnitt 3, Blickrichtung Nordwest	78
Abbildung 70:	Abschnitt 3, Bereich mit beidseitigem Baumbestand, Blickrichtung Nordwest	79
Abbildung 71:	Kreuzungspunkt Uckermärkischer Radrundweg, Blickrichtung Nordost	79
Abbildung 72:	Kreuzungspunkt Uckermärkischer Radrundweg, Blickrichtung Südwest	80
Abbildung 73:	Abschnitt 4, Blickrichtung Nordwest	81
Abbildung 74:	Abschnitt 4, Blickrichtung Nordwest	82
Abbildung 75:	Abschnitt 5, Blickrichtung Nordwest	83
Abbildung 76:	Fahrradverbindung zwischen der Kernstadt und Niederlandin	84
Abbildung 77:	Abschnitt 1, Blickrichtung West	85
Abbildung 78:	Abschnitt 2, Blickrichtung West	86
Abbildung 79:	Abschnitt 3, Blickrichtung West	87
Abbildung 80:	Abschnitt 4, Blickrichtung Ost	88
Abbildung 81:	Abschnitt 5, Blickrichtung Nord	89
Abbildung 82:	Abschnitt 5, Gefällestrecke	90
Abbildung 83:	Abschnitt 6, Blickrichtung West	91
Abbildung 84:	Abschnitt 6, Gefällestrecke	92
Abbildung 85:	Abschnitt 7, Blickrichtung West	93
Abbildung 86:	Abschnitt 8, Blickrichtung West	94
Abbildung 87:	Abschnitt 9, Blickrichtung Süd	95

## Literaturverzeichnis

Amt für Kreisentwicklung, Bau und Liegenschaften Landkreis Uckermark.

(2020). *Radwege- und Unterhaltungskonzept im Landkreis Uckermark.*

BAST. (2016). Verkehrssicherheit von Radfahrern – Analyse

sicherheitsrelevanter Motive, Einstellungen und Verhaltensweisen.

Abgerufen am 29. September 2022 von

<https://www.bast.de/DE/Publikationen/Foko/2017-2016/2016-08.html>

brenner BERNARD ingenieure GmbH. (2017). Musterlösungen für

Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg. Abgerufen am 02. August

2022 von <https://www.aktivmobil->

Stadt Schwedt/Oder  
**Radverkehrskonzept**

bw.de/fileadmin/user\_upload\_fahrradlandbw/Downloads/Musterloesungen\_RadNETZ.pdf

07.07.2023

complan Kommunalberatung GmbH. (2015). *Fortschreibung des Integrierten Stadtentwicklungskonzept der Stadt Schwedt/Oder.*

Difu; Bergische Universität Wuppertal. (2021). *Fahrradstraßen - Leitfaden für die Praxis.* Abgerufen am 06. September 2022 von [https://www.bag.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/Leitfaden\\_Fahrradstrassen\\_02\\_07\\_2021.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=1](https://www.bag.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/Leitfaden_Fahrradstrassen_02_07_2021.pdf?__blob=publicationFile&v=1)

Dittrich Verkehrsplanung. (2018). *Lärmaktionsplan der Stadt Schwedt/Oder 2018.*

FGSV. (2006). *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06).* Köln: FGSV-Verlag.

FGSV. (2008). *Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN).* Köln: FGSV-Verlag.

FGSV. (2010). *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA).* Köln: FGSV-Verlag.

FGSV. (2012). *Merkmale zur örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M UKo R2).*

FGSV. (2013). *Richtlinie für die Anlage von Landstraßen.* Köln.

Helmstädter, Silvia; Lorenzl, Holger. (2018). *Die neuen Richtlinien für den.*

Kommunal Data. (2007). *Verkehrsentwicklungsplanung Schwedt/Oder.*

Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg. (2015). *Strassennetzviewer.* Von <https://viewer.brandenburg.de/strassennetz/?layerIDs=10021,2062,10,7,5,11,8,6,22,20,21&visibility=true,true,true,true,true,true,true,true,true,true&transparency=0,0,0,0,0,0,0,0,0,0,0,0&center=371075.3333333333,5813736&zoomlevel=1#> abgerufen

LBV. (2021). *Bevölkerungsvorausschätzung 2020 bis 2030 - Ämter, Verbandsgemeinden und amtsfreie Gemeinden des Landes Brandenburg.* (L. f. Verkehr, Hrsg.) Abgerufen am 29. September 2022 von [https://lbv.brandenburg.de/dateien/stadt\\_wohnen/Aemterschaetzung%202020%20bis%202030.pdf](https://lbv.brandenburg.de/dateien/stadt_wohnen/Aemterschaetzung%202020%20bis%202030.pdf)

SenUVK. (2020). *Umsetzung von Fahrradstraßen in Berlin - Leitfaden.* Berlin. Abgerufen am 06. September 2022 von [https://www.berlin.de/sen/uvk/\\_assets/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/berlin\\_leitfaden\\_fahrradstrassen.pdf](https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/berlin_leitfaden_fahrradstrassen.pdf)

Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbH. (08. März 2023). *Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbH*. Von <https://uvg-online.com/stadtverkehr-fahrplan1-2022/> abgerufen

VwV-StVO. (2021). Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung in der Fassung vom 22. September 2015.

Stadt Schwedt/Oder  
**Radverkehrskonzept**

07.07.2023





**Ramboll Smart Mobility DE**

Kopenhagener Str. 60-68  
Haus D  
13407 Berlin  
T +49 30 302020-0