HOFFMANN
LEICHTER
Ingenieurgesellschaft

Verkehrsplanung | Straßenentwurf | Straßenverkehrstechnik | Immissionsschutz | Projektsteuerung

Verkehrskonzept der Stadt Beeskow

Fortschreibung

ARBEITSSTAND

Leipzig | 14. Dezember 2021

IMPRESSUM

Titel ..... **Verkehrskonzept der Stadt Beeskow**
Fortschreibung

Auftraggeber ..... **Stadt Beeskow**
Berliner Straße 30
15848 Beeskow

www.beeskow.de

Bearbeitung ..... **HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft mbH**
Thomasiusstraße 2
04109 Leipzig

www.hoffmann-leichter.de

Projektteam ..... Dipl.-Ing. Christian Hecht (Projektmanager)
Dipl.-Ing. Markus Liebig
Dipl.-Ing. Nico Schmidt
B. Sc. Mirjam Schindler

Ort | Datum ..... Leipzig | 14. Dezember 2021

QUALITÄTSSTANDARD PLANER AM BAU QualitätsManagement für Architektur- und Ingenieurbüros

zertifiziert durch
TÜV Rheinland
Certipedia-ID 0000021410
www.certipedia.de

\\192.168.20.200\Sync-Projekte\3058_VK-BEESKOW\01 Bericht\01 Text\2021-12-09_VK-BEESKOW.indd
Vorlage V01.3

INHALTSVERZEICHNIS

1 Aufgabenstellung 1

2 Grundlagen 2

2.1 Prozess der Verkehrsplanung 2
2.2 Pläne und Konzepte auf Landes- und Kreisebene 3
2.2.1 Nahverkehrsplan Oder-Spree 2012-2016 3
2.2.2 Landesnahverkehrsplan (NVP) Brandenburg 2018 4
2.2.3 Radverkehrsstrategie Brandenburg 2030 4
2.3 Pläne und Konzepte der Stadt Beeskow 4
2.3.1 Verkehrskonzept Beeskow 1997 4
2.3.2 Lärmaktionsplan 2014 4
2.3.3 Soziale Stadt - IEK für das Gebiet Luchgraben 5
2.3.4 Mittelbereichsprofil Beeskow 2016 5
2.3.5 INSEK 2035 der Stadt Beeskow 5
2.4 Stadtstruktur 5
2.5 Bevölkerung / Demografie 6
2.6 Öffentliche Einrichtungen 6
2.7 Mobilitätsdaten 7

3 Bestands- und Mängelanalyse 9

3.1 Ortsbesichtigung 9
3.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV) 9
3.2.1 Straßeninfrastruktur 9
3.2.2 Verkehrserhebung 12
3.2.3 Verkehrsführung im Bestand 16
3.2.4 Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung 16
3.2.5 Stärken und Schwächen des MIV 17
3.3 Ruhender Verkehr 18
3.4 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) 21
3.4.1 SPNV-Angebot 21
3.4.2 üÖPNV-Angebot (Busverkehr) 22
3.4.3 ÖPNV-Fahrtzeiten 23
3.4.4 ÖPNV-Erschließung 25
3.4.5 Haltestellenausstattung 27
3.4.6 Stärken und Schwächen des ÖPNV 30
3.5 Radverkehr 31
3.5.1 Radverkehrsführung 31
3.5.2 Ruhender Verkehr (Radverkehr) 35
3.5.3 Touristischer Radverkehr 38
3.5.4 Stärken und Schwächen des Radverkehrs 40
3.6 Fußverkehr 40
3.6.1 Entwurfsgrundlagen des Fußverkehrs 40
3.6.2 Vorhandene Infrastruktur | Bestandsanalyse 43

3.6.3 Stärken und Schwächen des Fußverkehrs ... 48
3.7 Verkehrssicherheit ... 48

4 Beteiligungsverfahren ... 52

4.1 Online-Befragung ... 52
4.2 Infoveranstaltung (Gewerbetreibende) ... 53

5 Leitziele ... 56

5.1 MIV ... 56
5.2 ÖPNV ... 57
5.3 Radverkehr ... 57
5.4 Fußverkehr ... 59

6 Maßnahmenuntersuchung und Konzeptentwicklung ... 60

6.1 MIV ... 60
6.1.1 Fließender MIV ... 60
6.1.2 Ruhender MIV ... 63
6.2 Radverkehr ... 65
6.2.1 Beseitigung von Netzlücken im Hauptstraßennetz ... 66
6.2.2 Schaffung einer qualitativ hochwertigen Radverkehrsführung in der Altstadt ... 67
6.2.3 Lückenlose Anbindung der Ortsteile ... 68
6.2.4 Resultierendes Zielnetz für den fließenden Radverkehr ... 68
6.2.5 Ruhender Radverkehr ... 69
6.3 ÖPNV ... 70
6.4 Fußverkehr ... 73
6.5 Resultierende Straßenräume ... 75
6.5.1 Berliner Straße ... 75
6.5.2 Breite Straße ... 78

7 Realisierungskonzept ... 81

7.1 Umsetzungsstufen und Priorisierung ... 81
7.1.1 Stufe 1 (kurzfristige Maßnahmen | Umsetzungshorizont: max. 2 Jahre) ... 81
7.1.2 Stufe 2 (mittelfristige Maßnahmen | Umsetzungshorizont: 2-5 Jahre) ... 83
7.1.3 Stufe 3 (langfristige Maßnahmen | Umsetzungshorizont: > 5 Jahre) ... 85
7.2 Überschlägige Kostenschätzung ... 85

8 Zusammenfassung ... 87

Anlagen ... 88

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1-1 Untersuchungsgebiet | Innenstadt Beeskow 1
Abbildung 2-1 Prozess der Verkehrsplanung 2
Abbildung 2-2 Lage der Stadt Beeskow und ihrer Ortsteile 6
Abbildung 2-3 Soziale Infrastruktur 7
Abbildung 3-1 Straßenkategoriegruppen gemäß RIN 10
Abbildung 3-2 Straßenkategorisierung 12
Abbildung 3-3 Standorte der Zählstellen für die Verkehrserhebung 14
Abbildung 3-4 Durchschnittlicher täglicher Verkehr 15
Abbildung 3-5 Durchschnittlicher werktäglicher Verkehr 15
Abbildung 3-6 Verkehrsführung MIV 16
Abbildung 3-7 Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung im Straßennetz 17
Abbildung 3-8 Abbildung links: Parkplatz am Lübbener Bahnhof | Abbildung rechts: Parkplatz auf der Spreeinsel 18
Abbildung 3-9 MIV-Parkraumangebot und -bewirtschaftung 19
Abbildung 3-10 Parkleitsystem 20
Abbildung 3-11 Netzausschnitt des VBB-Liniennetzes | Beeskow 21
Abbildung 3-12 Liniennetz Busverkehr 22
Abbildung 3-13 SPNV-Einzugsbereich Bahnhof Beeskow 26
Abbildung 3-14 Einzugsbereich Bushaltestellen 27
Abbildung 3-15 Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen (Quelle: ERA 2010) 32
Abbildung 3-16 Abbildung links: benutzungspflichtiger getrennter Geh- und Radweg entlang Bodelschwinghstraße Abbildung rechts: benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh- und Radweg entlang Berliner Straße 33
Abbildung 3-17 Radverkehrsführung im Kernstadtbereich 34
Abbildung 3-18 Radverkehrsführung zwischen den Ortsteilen und der Kernstadt 34
Abbildung 3-19 Abbildung links: Fahrradbügel am Markt | Abbildung rechts: Vorderradhalter in der Breiten Straße 37
Abbildung 3-20 Radverkehr | Anzahl der Stellplätze im Stadtzentrum 37
Abbildung 3-21 Touristisches Radwegenetz 38
Abbildung 3-22 links: Wegweiser an Berliner Straße | rechts: Wegweiser am Kreisverkehr Frankfurter Straße / Ringstraße / Breite Straße 39
Abbildung 3-23 Verkehrszeichen nach StVO (Radverkehrsanlagen und Gehwege) 43
Abbildung 3-24 Beidseitige Lücken im Gehwegenetz (links: Zeppelinstraße | rechts: Goethestraße) 44
Abbildung 3-25 Einseitig fehlende Gehwege im Gehwegenetz (links: Uferstraße | rechts: Schillerstraße) 44
Abbildung 3-26 Mängel in der Bemessung im Hauptnetz (links: Liebknechtstraße | rechts: Ringstraße) 45
Abbildung 3-27 Mängel in der Bemessung im Nebennetz (links: Frankfurter Straße| rechts: Weststraße) 45
Abbildung 3-28 Mängel in der Gehwegqualität (Bahnhofstraße) 46
Abbildung 3-29 Abschnitte mit Querungsbedarf | links: Zufahrt Am Bahnhof (gegenüber Zufahrt Am Lübbener Bahnhof) | rechts: Bahnhofstraße 47
Abbildung 3-30 Abschnitte mit Querungsbedarf (links: Frankfurter Straße | rechts: Breitscheidstraße) 47

Abbildung 3-31 Unfälle im Beeskower Kernstadtbereich 2019 nach Unfalltyp 50
Abbildung 3-32 Unfälle mit Personenschaden im Beeskower Kernstadtbereich im Zeitraum 2017 bis 2019 51
Abbildung 6-1 Zielnetz | Fließender MIV 63
Abbildung 6-2 Planfall | Ruhender MIV 65
Abbildung 6-3 Querschnitt Bahnhofstraße mit Schutzstreifen (Blickrichtung Norden) 67
Abbildung 6-4 Exemplarische Darstellung der Komfortstreifen 68
Abbildung 6-5 Zielnetz | Fließender Radverkehr 69
Abbildung 6-6 Ruhender Radverkehr und Wegweisung im Zielnetz 70
Abbildung 6-7 Zielkonzept | Erschließung ÖPNV 71
Abbildung 6-8 Querschnitt Frankfurter Straße mit neuer Haltestelle »Beeskow Burg« (Blickrichtung Osten) 72
Abbildung 6-9 Zielnetz | Buslinien 73
Abbildung 6-10 Zielkonzept | Querungsstellen Fußverkehr 74
Abbildung 6-11 Querschnitt Berliner Straße - Abschnitt nördlich Breite Straße (Blickrichtung Norden) 76
Abbildung 6-12 Querschnitt Berliner Straße - Abschnitt zwischen Breite Straße und Bodelschwinghstraße (Blickrichtung Norden) 76
Abbildung 6-13 Niveaugleiche Straßenräume am Markt | links: Markt Stadtlauringen | rechts: Stadt Röttingen 77
Abbildung 6-14 Querschnitt Berliner Straße - Abschnitt südlich Bodelschwinghstraße (Blickrichtung Norden) 78
Abbildung 6-15 Querschnitt Breite Straße - Abschnitt westlich der Berliner Straße (Blickrichtung Osten) 79
Abbildung 6-16 Querschnitt Breite Straße - Abschnitt nördlich des Markts (Blickrichtung Osten) 79
Abbildung 6-17 Querschnitt Breite Straße - Abschnitt östlich des Markts (Blickrichtung Osten) 80

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 2-1 Modal Split ... 8
Tabelle 3-1 Stärken und Schwächen des MIV ... 17
Tabelle 3-2 Stärken und Schwächen des ruhenden Verkehrs ... 20
Tabelle 3-3 Linienangebot SPNV ... 21
Tabelle 3-4 Linienangebot üÖPNV (Busverkehr) ... 22
Tabelle 3-5 Fahrtenangebot im Busverkehr ... 23
Tabelle 3-6 Reisezeitvergleich ... 24
Tabelle 3-7 Haltestellenausstattung ... 29
Tabelle 3-8 Stärken und Schwächen des ÖPNV ... 30
Tabelle 3-9 Belastungsbereiche und Führungsform für den Radverkehr (nach ERA 2010) ... 31
Tabelle 3-10 Bauformen von Radabstellanlagen | Vor - und Nachteile ... 36
Tabelle 3-11 Stärken und Schwächen des Radverkehrs ... 40
Tabelle 3-12 Grundanforderungen an Anlagen des Fußverkehrs innerorts nach EFA 2002 (Auszug) ... 42
Tabelle 3-13 Stärken und Schwächen des Fußverkehrs ... 48
Tabelle 3-14 Kritieren für Unfallhäufungsstellen innerorts ... 48
Tabelle 7-1 Maßnahmentabelle mit allen kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen (Stufe 1) ... 81
Tabelle 7-2 Maßnahmentabelle mit den gemäß LAP 2014 umzusetzenden Maßnahmen (Stufe 1) ... 83
Tabelle 7-3 Maßnahmentabelle mit allen mittelfristig umsetzbaren Maßnahmen (Stufe 2) ... 83
Tabelle 7-4 Maßnahmentabelle mit allen langfristig umsetzbaren Maßnahmen (Stufe 3) ... 85
Tabelle 7-5 Verwendete Kostensätze für Streckenabschnitte, Knotenpunkte und sonstige Maßnahmen ... 86

1 Aufgabenstellung

Die Stadt Beeskow hat im Jahr 1997 ein Verkehrskonzept im Zusammenhang mit dem städtebaulichen Rahmenplan erarbeiten lassen. Hinzu kam die Eröffnung der Ortsumfahrung im Zuge der B 87, welche eine Neuordnung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in der Kernstadt erforderlich machte. Die Maßnahmen des Verkehrskonzepts wurden in der Folge umgesetzt, wobei unter anderem die innerörtliche Umfahrung der historischen Altstadt über den Straßenzug Schützenstraße - Liebknechtstraße - Luchstraße - Poststraße - Ringstraße zu erwähnen ist. Auch die Belange des Fuß- und Radverkehrs wurden seinerzeit gewürdigt. Nach nunmehr über 20 Jahren soll eine Fortschreibung des Verkehrskonzepts erfolgen, um den zwischenzeitlich veränderten Randbedingungen gerecht zu werden. Im Sinne eines integrativen Ansatzes werden dabei die Verkehrsmodi Fußverkehr, Radverkehr, öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) sowie motorisierter Individualverkehr (einschließlich des ruhenden Verkehrs) gleichermaßen berücksichtigt. Der Fokus bei der Fortschreibung des Verkehrskonzepts liegt auf dem Stadtzentrum. Das entsprechende Untersuchungsgebiet ist in der folgenden Abbildung 1-1 dargestellt.

Abbildung 1-1 Untersuchungsgebiet | Innenstadt Beeskow

Soweit erforderlich werden die Auswirkungen etwaiger Maßnahmenvorschläge jedoch auch im gesamtstädtischen Kontext bewertet und eingeordnet.

2 Grundlagen

2.1 Prozess der Verkehrsplanung

Das Vorgehen orientiert sich am standardisierten Prozess der Verkehrsplanung, welcher in der nachfolgenden Abbildung 2-1 schematisch dargestellt ist:

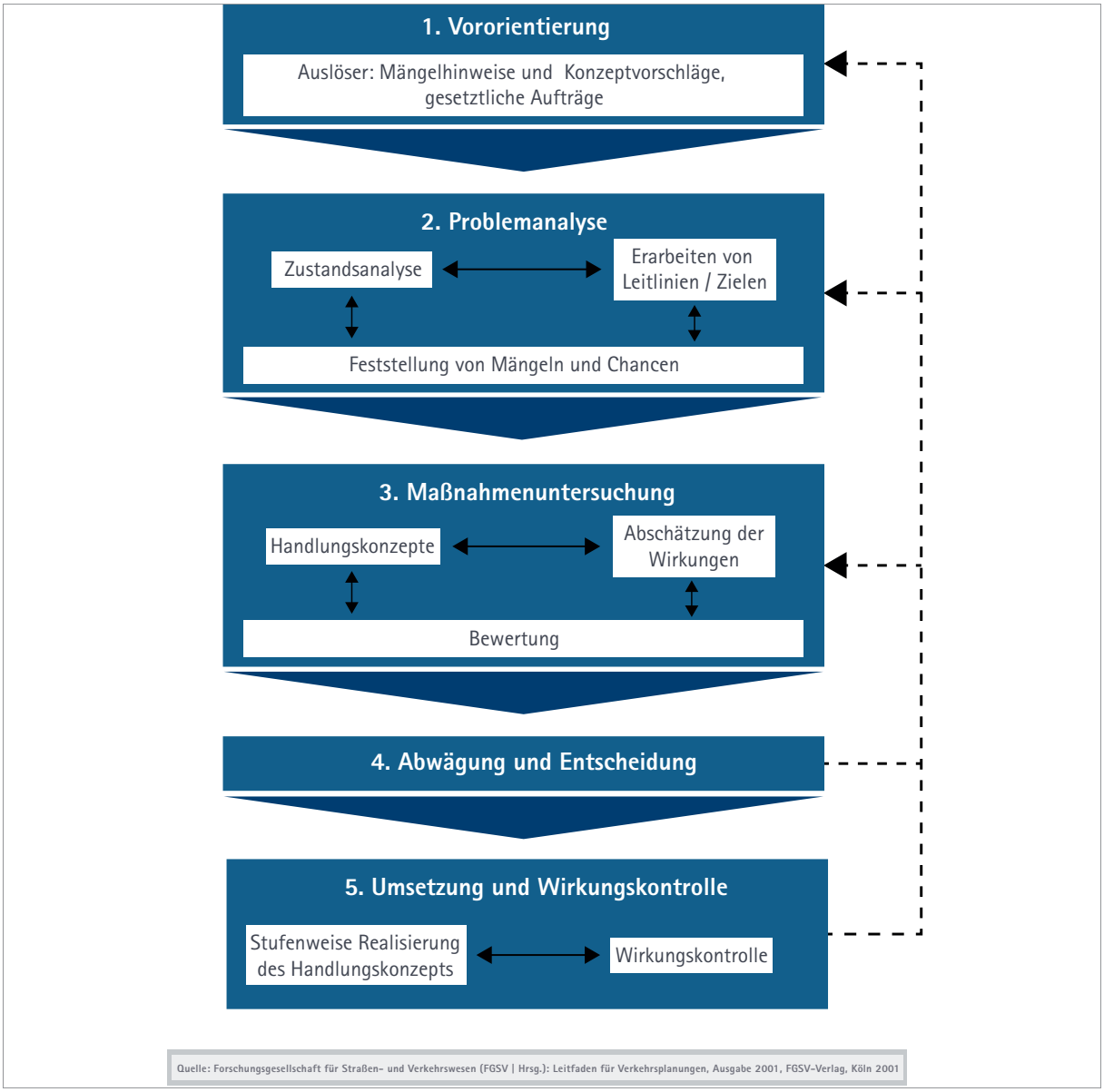


Abbildung 2-1 Prozess der Verkehrsplanung

Der Prozess der Verkehrsplanung gibt die Gliederung der Fortschreibung des Verkehrskonzepts wie folgt vor:

- Für die Konzepterarbeitung sind im Rahmen der **»Vororientierung«** bereits vorhandene Pläne und Konzepte auf Landes- und Kreisebene (Kapitel 2.3) sowie auf kommunaler Ebene (Kapitel 2.3) zu berücksichtigen und zu prüfen, ob und in welcher Form sie für die Zielsetzungen des Mobilitätskonzepts maßgeblich sind.

- Der zweite Schritt **»Problemanalyse«** entspricht der Bestands- und Mängelanalyse (Kapitel 3), in welcher die derzeit vorhandene verkehrliche Infrastruktur, getrennt nach den Verkehrsmitteln Fuß- und Radverkehr, ÖPNV und MIV, betrachtet wird und ggf. vorhandene bauliche Mängel, Erschließungsdefizite, Gefahrenstellen etc. identifiziert und räumlich verortet werden. Die Zustandsanalyse erfolgt dabei zum einen über die Durchführung von Ortsbesichtigungen und Streckenbefahrungen einschließlich Videoerfassung, zum anderen über Verkehrserhebungen in Form von Verkehrszählungen. Weiterhin wird die Öffentlichkeit in Form einer Online-Befragung für Bürger sowie einer Plenumsdiskussion für Gewerbetreibende und Händler beteiligt.

- Der dritte Schritt **»Maßnahmenuntersuchung«** wird durch das Handlungskonzept in Kapitel 5 umgesetzt. Hierbei werden Maßnahmen zur Beseitigung der in der Analyse festgestellten Defizite und Konflikte entwickelt.

Nach Fertigstellung des Konzepts ist dieses zu beschließen (**»Abwägung und Entscheidung«**), die darin enthaltenen Maßnahmen durch die jeweiligen Vorhabenträger umzusetzen und die Wirksamkeit der Maßnahmen im Rahmen einer regelmäßigen Evaluation zu prüfen (**»Umsetzung und Wirkungskontrolle«**).

2.2 Pläne und Konzepte auf Landes- und Kreisebene

2.2.1 Nahverkehrsplan Oder-Spree 2012-2016

Während das Land Brandenburg die Aufgabenträgerschaft für den SPNV im Bundesland übernimmt, sind Landkreise und kreisfreie Städte für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr zuständig. Für den ÖPNV der Stadt Beeskow ist somit der Landkreis Oder-Spree verantwortlich. Der Nahverkehrsplan des Landkreises Oder-Spree bildet dabei die konzeptionelle Grundlage. Neben den Rahmenbedingungen, dem gegenwärtigen Leistungsangebot, der Skizzierung der ÖPNV-Nachfrage sowie der Strukturdaten im Landkreis enthält der NVP auch einen Angebots- und Maßnahmenplan zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots sowie der Infrastruktur im angegebenen Zeitraum.

Im vorliegenden Konzept fließen die entsprechenden Vorgaben zur Klassifizierung von Haltestellen, zu Ausstattungsmerkmalen, Barrierefreiheit, den aktuellen ÖPNV-Leistungen im Gemeindegebiet sowie den geplanten Maßnahmen mit ein.

Die entsprechenden Konzeptionen und Strategien des Landes Brandenburg werden ebenfalls im vorliegenden Konzept berücksichtigt.

2.2.2 Landesnahverkehrsplan (NVP) Brandenburg 2018

Über den Landesnahverkehrsplan Brandenburg 2018 werden Zielvorstellungen zur Entwicklung des SPNV definiert. Als Grundlage dazu werden bereits durchgeführte Maßnahmen dargestellt, Anforderungen an den SPNV festgelegt und die infrastrukturellen Gegebenheiten im Bundesland in Bezug auf das SPNV-Angebot dargestellt. Als konkrete, im NVP Brandenburg aufgeführte Zielsetzung ist die Sicherstellung einer Fahrtzeit von unter 30 Minuten zwischen Beeskow und Frankfurt (Oder) und dem damit verbundenen Ausbaubedarf aufgeführt.

2.2.3 Radverkehrsstrategie Brandenburg 2030

Ziel der Radverkehrsstrategie Brandenburg 2030 ist die Stärkung des Umweltverbunds und die damit einhergehende Zunahme des Anteils des Umweltverbunds am Modal Split, wodurch verkehrlich bedingte Emissionen reduziert werden sollen. Diesbezüglich werden auf Grundlage der aktuellen Situation des Radverkehrs in Deutschland Finanzierungsmöglichkeiten zur Förderung der Radinfrastruktur und möglicher Potenziale des Radverkehrs sowie konkrete Ziele und Handlungsfelder definiert.

2.3 Pläne und Konzepte der Stadt Beeskow

2.3.1 Verkehrskonzept Beeskow 1997

Die Grundlage der Fortschreibung des Verkehrskonzepts der Stadt Beeskow bildet das Verkehrskonzept aus dem Jahr 1997. Primäres Ziel dieses Verkehrskonzepts war die Attraktivierung der Beeskower Altstadt über eine Reduktion der Verkehrsbelastung bei gleichzeitiger Gewährleistung von Mobilität und Erreichbarkeit. Im Zuge der Fortschreibung werden die im Verkehrskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen und Handlungsempfehlungen auf ihre Umsetzung hin geprüft und gegebenenfalls neu bewertet.

2.3.2 Lärmaktionsplan 2014

Im Lärmaktionsplan für die Stadt Beeskow aus dem Jahr 2014 wurden Maßnahmen zur Lärmminderung erarbeitet und eine Priorisierung dieser Maßnahmen vorgenommen. Im Rahmen

der Fortschreibung des Verkehrskonzepts gilt es, die Umsetzung dieser Maßnahmen zu überprüfen. Im Wesentlichen handelt es sich dabei um eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in bestimmten Streckenabschnitten auf 30 km/h.

2.3.3 Soziale Stadt – IEK für das Gebiet Luchgraben

Das Integrierte Entwicklungskonzept für das Gebiet Luchgraben wurde als Voraussetzung zur Aufnahme Beeskows in das Bund-Länder-Programm der Städebauförderung »Soziale Stadt« entwickelt. Ziel des Konzepts ist die Verbesserung der Wohnbedingungen im betrachteten Gebiet. Als Resultat des Integrierten Entwicklungskonzepts wurden Leitlinien und Ziele definiert, welche im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrskonzepts berücksichtigt werden.

2.3.4 Mittelbereichsprofil Beeskow 2016

Das Mittelbereichsprofil Beeskow 2016 gibt Auskunft über demografische, (sozio-)ökonomische, infrastrukturelle und verkehrliche Daten. Zudem enthält der Bericht Pendlerstatistiken mit konkreten Zahlen zu Ein- und Auspendlern in bzw. aus der Stadt Beeskow, welche für das vorliegende Konzept relevant sind.

2.3.5 INSEK 2035 der Stadt Beeskow

Die Fortschreibung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes der Stadt Beeskow für das Jahr 2035 stellt den übergeordneten Rahmenplan zur weiteren städtebaulichen Entwicklung Beeskows dar. Im Rahmen des Konzepts werden verschiedene Themenfelder, wie beispielsweise das Handlungsfeld Mobilität und Erreichbarkeit, analysiert und themenfeldspezifisch eine Analyse der Stärken und Chancen sowie der Schwächen und Risiken (SWOT-Analyse) vorgenommen.

Die Ergebnisse der SWOT-Analyse und die aufgezeigten Herausforderungen werden ebenfalls in die Fortschreibung des Verkehrskonzepts einbezogen.

2.4 Stadtstruktur

Die knapp 78 km² große Kreisstadt Beeskow gehört dem brandenburgischen Landkreis Oder-Spree an und liegt in etwa 70 km südöstlich von Berlin, 30 km südwestlich von Frankfurt (Oder) und 50 km nördlich von Cottbus. Die Stadt setzt sich aus der Kernstadt Beeskow und den sieben Ortsteilen Bornow, Kohlsdorf, Krügersdorf, Neuendorf, Oegeln, Radinkendorf und Schneeberg zusammen. Charakterisiert wird Beeskow durch den historischen Stadtkern, in welchem sich zahlreiche Baudenkmäler, wie zum Beispiel die Burg Beeskow und die St.-Marien-Kirche, befinden. Die folgende Abbildung 2-2 stellt die Lage der Stadt Beeskow und ihrer Ortsteile dar.

Abbildung 2-2 Lage der Stadt Beeskow und ihrer Ortsteile

2.5 Bevölkerung / Demografie

Im Jahr 2020 lebten insgesamt 8.558 Einwohner in Beeskow, wovon 8.136 mit Hauptwohnsitz gemeldet waren. Die Bevölkerungszahl im Stadtgebiet ist zwar allgemein seit 1990 rückläufig, jedoch kann seit zwei Jahren ein geringer Bevölkerungszuwachs verzeichnet werden.[1] Aufgrund des jedoch eher rückläufigen Trends der Einwohnerentwicklung wird für das Jahr 2030 von einem 10 bis 15 prozentigen Rückgang der Bevölkerungszahl im Vergleich zum Basisjahr 2015 (Stand: 8.652 Einwohner) ausgegangen.[2]

2.6 Öffentliche Einrichtungen

Die Stadt Beeskow verfügt über verschiedene öffentliche Einrichtungen und eine umfangreiche soziale Infrastruktur. So verfügt die Gesamtstadt über fünf Kindertagesstätten, wovon sich zwei im Untersuchungsgebiet befinden. Des Weiteren besitzt die Stadt zahlreiche Bildungseinrichtungen. So lassen sich im Untersuchungsgebiet zwei Grundschulen, eine Oberschule, ein Gymnasium sowie eine Volkshochschule finden. In der Innenstadt befinden sich weiterhin drei Apotheken. Zudem bestehen im Untersuchungsgebiet sieben ärztliche bzw. medizinische Einrichtungen.

1 Stadt Beeskow: Positive Einwohnerentwicklung (online verfügbar unter: https://www.beeskow.de/news/1/623290/nachrichten/623290.html | letzter Zugriff: 17.08.2021)

2 Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL | Hrsg.): Mittelbereichsprofil Beeskow 2016, S.4 | Hoppegarten 2016

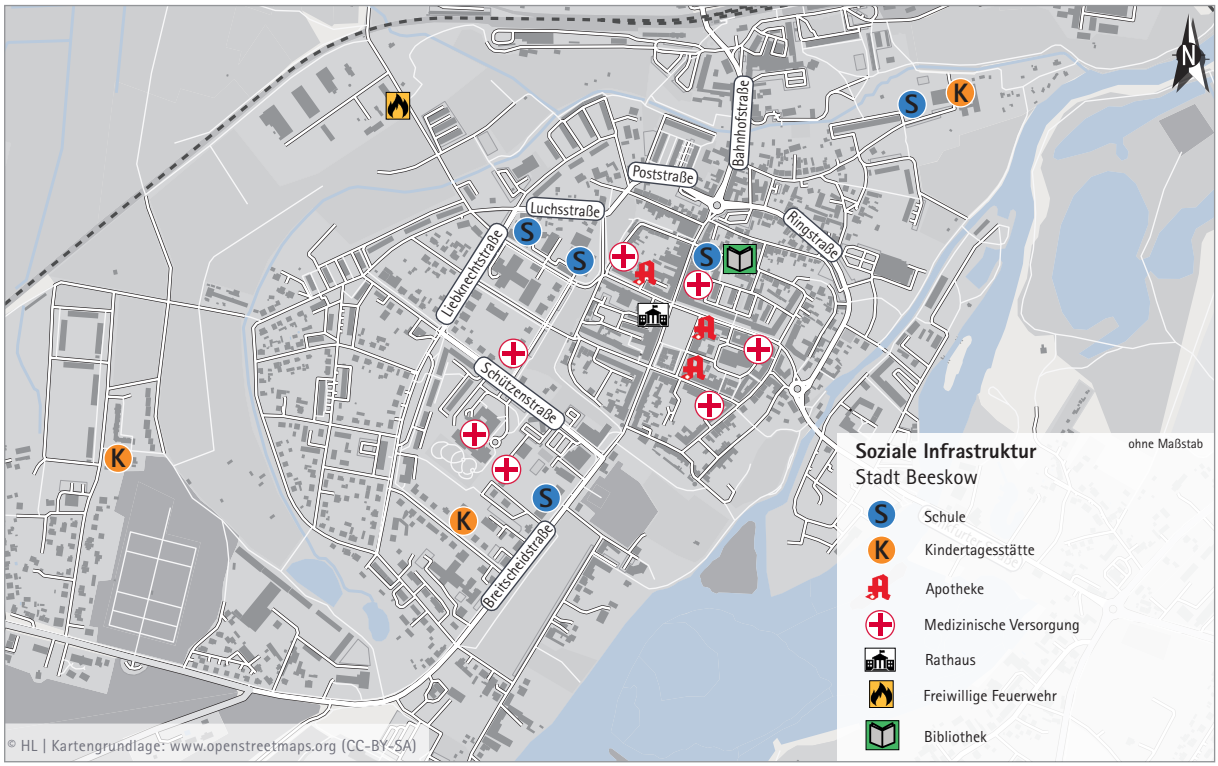


Abbildung 2-3 Soziale Infrastruktur

2.7 Mobilitätsdaten

Über Daten des Forschungsprojekts »Mobilität in Städten - SrV 2018«[3], bei welchem Mobilitätsdaten für Städte gruppiert nach Zentralität, Einwohnerzahl und Topgrafie dargestellt werden, können Mobilitätskennziffern für die Stadt Beeskow abgeleitet werden. Entsprechend den Eigenschaften Beeskows wird die Stadt der SrV-Stadtgruppe Mittelzentren mit flacher Topografie zugeordnet. Im Folgenden werden einige ausgewählte Mobilitäts kenngrößen dieser Stadtgruppe aufgezeigt:

- Durchschnittlich 3,4 Wege pro Person und Tag
- Frühspitzenstunde: 07:01-08:00 Uhr
- Nachmittagsspitzenstunde: 15:31-16:30 Uhr
- Mittlere Dauer pro Weg: 21,2 min
- Mittlere Entfernung pro Weg: 8,1 km
- Mittlere Geschwindigkeit: 22,9 km/h
- Durchschnittliche Zeit im Verkehr: 72,3 Minuten pro Person und Tag

Die Daten des SrV 2018 geben ebenfalls einen Überblick über den Modal Split (Tabelle 2-1).

3 Technische Universität Dresden (Hrsg.): »Mobilität in Städten - System repräsentativer Verkehrsbefragungen 2018« (SrV 2018) | Ausgabe 2020 | Dresden

Tabelle 2-1 Modal Split

Verkehrsmittel	Binnenverkehr	Quell- und Zielverkehr	Alle Wege
Zu Fuß	30,6%	1,6%	22,5%
Fahrrad	21,6%	4,6%	15,6%
MIV	43,1%	71,8%	51,8%
ÖV	4,8%	22,1%	10,1%

3 Bestands- und Mängelanalyse

Die Bestands- und Mängelanalyse basiert auf drei grundlegenden Arbeitsschritten:

- Aufnahme und Auswertung der bestehenden Infrastruktur auf Grundlage eigener Besichtigungen und Befahrungen (Kapitel 3.1)
- Verkehrszählungen zur Erhebung der Verkehrsmengen an ausgewählten Knotenpunkten und Querschnitten zur Ermittlung des durchschnittlichen werktäglichen Verkehrs (DTV_W) (Kapitel 3.2.)
- Hinweise aus der Bevölkerung und Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur aus Nutzersicht (Kapitel 3.3)

3.1 Ortsbesichtigung

Der Bestandsanalyse ging zunächst eine umfassende Ortsbesichtigung voraus. Die Ortsbefahrung per Pkw wurde dabei auch durch eine Ortsbefahrung per Fahrrad ergänzt. Weiterhin wurde im Bereich der Altstadt eine Begehung zu Fuß durchgeführt. Die Ortsbesichtigung erfüllt im Wesentlichen die folgenden Funktionen:

- Erfassen des vorhandenen Rad- und Gehwegnetzes
- Erfassen und Darstellen der Erschließung durch den öffentlichen Verkehr
- Erfassen und Kategorisieren des Straßennetzes für den motorisierten Individualverkehr
- Erfassen des baulichen, straßenraumgestalterischen und verkehrlichen Zustandes des Geh- und Radwegnetzes sowie des Straßennetzes
- Durchführen qualitativer Beobachtungen der Bedingungen des Fuß- und Radverkehrs auf den wesentlichen Verkehrsbeziehungen
- Analysieren besonderer Problembereiche für den Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr
- Einschätzen der Stellplatzsituation im öffentlichen Raum

3.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

3.2.1 Straßeninfrastruktur

Zur Differenzierung der verschiedenen Verkehrsarten erfolgt zunächst die Analyse der jeweils vorhandenen Verkehrsinfrastruktur. Die Straßen werden dabei entsprechend ihrer jeweiligen Funktion

kategorisiert (siehe Abbildung 3-1). Dies geschieht entsprechend den Richtlinien zur integrierten Netzgestaltung (RIN)[4]

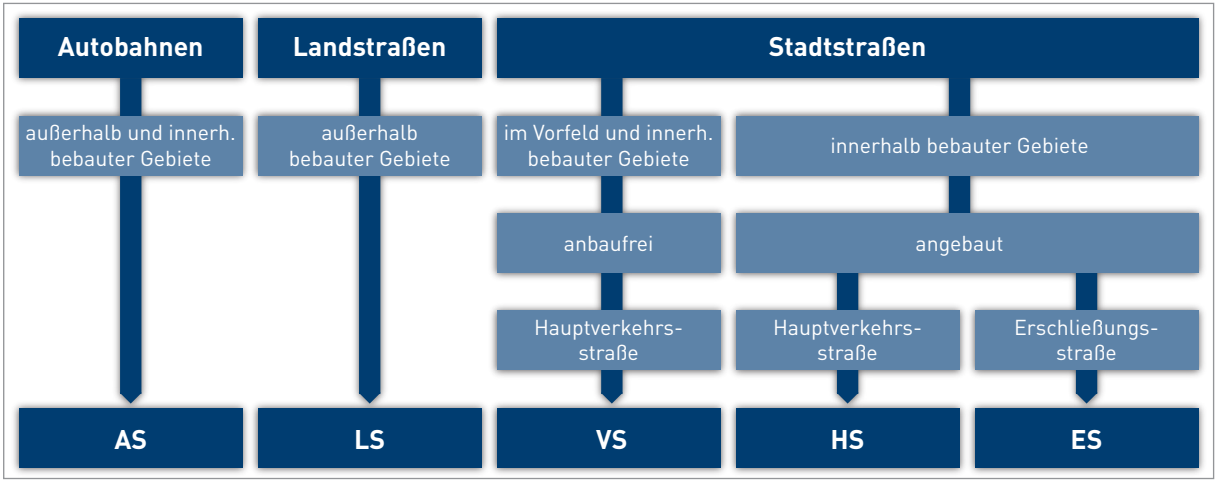


Abbildung 3-1 Straßenkategoriegruppen gemäß RIN

Die RIN unterscheiden primär zwischen drei Typen von Straßenkategoriegruppen - den Autobahnen (AS), Landstraßen (LS) und Stadtstraßen. Die Stadtstraßen werden darüber hinaus nochmals in drei Unterkategoriegruppen aufgeteilt. Anbaufreie Stadtstraßen werden gemäß den RIN als Verbindungsstraßen (VS) bezeichnet. Angebaute Straßen, die zugleich die Funktion einer Hauptverkehrsstraße übernehmen, werden entsprechend als Hauptstraßen (HS) bezeichnet. Die übrigen angebauten Straßen werden als Erschließungsstraßen bezeichnet. Die einzelnen Kategoriegruppen lassen sich wie folgt charakterisieren:

- Autobahnen (AS)

  anbaufreie, zweibahnige Straßen mit planfreien und teilplanfreien Knotenpunkten | ausschließliche Benutzung durch »schnelle« Kraftfahrzeuge | Beschilderung mit Zeichen 330 StVO (Autobahnen) bzw. Zeichen 331 StVO (Kraftfahrstraßen) | Bundesautobahnen sowie Bundes-, Landes- bzw. Staatsstraßen

- Landstraßen LS

  anbaufreie, einbahnige Straßen außerhalb bebauter Gebiete mit plangleichen bzw. planfreien Knotenpunkten | Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf maximal 100 km/h oder weniger | in besonderen Fällen Ausweisung mit Zeichen 331 StVO (Kraftfahrstraße) | Bundes-, Landes- bzw. Staats-, Kreis- und Gemeindestraßen

- Anbaufreie Hauptverkehrsstraßen (VS)

  ein- bzw. zweibahnige anbaufreie Straßen im Vorfeld bzw. innerhalb bebauter Gebiete | plangleiche Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage bzw. Kreisverkehr | übernehmen hauptsächlich Verbindungsfunktion | Fortsetzung von Straßen der Kategoriegruppe LS im Vorfeld bebauter Gebiete | lockere Bebauung der Straßenseitenräume mit Einrichtung der tertiären Nutzung | Erschließungsfunktion eher gering ausgeprägt | Zulässige Höchstgeschwindigkeit: 70 km/h im

4 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV | Hrsg.): Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN) | Ausgabe 2008 | FGSV-Verlag | ISBN: 978-3-939715 | Köln

Vorfeld und 50 km/h innerhalb bebauter Gebiete | Bundes-, Landes- bzw. Staats-, Kreis- und Gemeindestraßen

- Angebaute Hauptverkehrsstraßen (HS)

  ein- bzw. zweibahnige angebaute Straßen innerhalb bebauter Gebiete | plangleiche Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage bzw. Kreisverkehr | übernehmen hauptsächlich Verbindungsfunktionen und sammeln den Verkehr der Erschließungsstraßen | werden i. d. R. von Linien des öffentlichen Personenverkehrs genutzt | geprägt durch ruhenden Verkehr | zulässige Höchstgeschwindigkeit: 50 km/h | Bundes-, Landes- bzw. Staats-, Kreis- und Gemeindestraßen

- Erschließungsstraßen (ES)

  einbahnige, angebaute Straßen innerhalb bebauter Gebiete | dienen der Erschließung der unmittelbar angrenzenden Grundstücke und dem Aufenthalt | plangleiche Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage (bei Verknüpfung mit HS auch mit LSA bzw. Kreisverkehr) | Aufnahme des innerörtlichen Radverkehrs | zulässige Höchstgeschwindigkeit: in vielen Fällen 30 km/h | Gemeindestraßen

Jede der vorgenannten Straßenkategorien lässt sich in Unterkategorien unterteilen. Dabei hat die jeweilige Verbindungsfunktionsstufe maßgeblichen Einfluss. Die RIN unterscheiden zwischen den folgenden Verbindungsfunktionsstufen:

- kontinental
- großräumig
- überregional
- regional
- nahräumig
- kleinräumig

Nicht jede Kategoriegruppe kann dabei jede der o.g. Verbindungsfunktionen erfüllen. Eine Erschließungsstraße wird erwartungsgemäß der kontinentalen Verbindungsfunktion nicht gerecht, während eine Autobahn nicht der nahräumigen Verbindung dient. Damit ergibt sich eine Matrix mit insgesamt 14 Straßenkategorien. [5]

Im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrskonzepts der Stadt Beeskow wird zunächst nur eine Unterscheidung nach den fünf Kategoriegruppen vorgenommen. Die Stadt Beeskow wird derzeit durch folgende Straßen erschlossen:

- Die B 87 umschließt die Stadt westlich sowie nördlich und fungiert als Ortsumfahrung (OU). Während des Erstellungszeitraums des Verkehrskonzepts von 1997 befand sich die OU B 87 in Planung. Die Wirkung der OU konnte seinerzeit nur mittels Prognosen modelliert werden. Ziel der OU B 87 war die

5 siehe RIN, Seite 15

Entlastung der Innenstadt. Westlich und östlich der Stadt verläuft die B 246, welche im Westen durch den Ortsteil Bornow verläuft und nachfolgend an die B 87 anschließt. Im Osten trifft die B 246 auf die B 168 und verläuft anschließend durch die Ortsteile Krügersdorf und Schneeberg. Die B 168 verläuft wiederum östlich Beeskows durch den Ortsteil Oegeln und setzt sich nordwestlich Beeskows fort. Durch die OU B 87 besteht für den überregionalen Verkehr der tangierenden Bundesstraße keine Erfordernis, die Kernstadt zu durchfahren.

- Die Ortsteile Neuendorf, Kohlsdorf und Bahrensdorf werden über Hauptverkehrsstraßen an die Kernstadt angebunden. Die Anbindung der Ortsteile Bornow, Oegeln, Krügersdorf und Schneeberg erfolgt über die bereits beschriebenen Bundesstraßen.

Die Kategorisierung des Straßennetzes nach RIN wird in der nachfolgenden Abbildung 3-2 dargestellt.

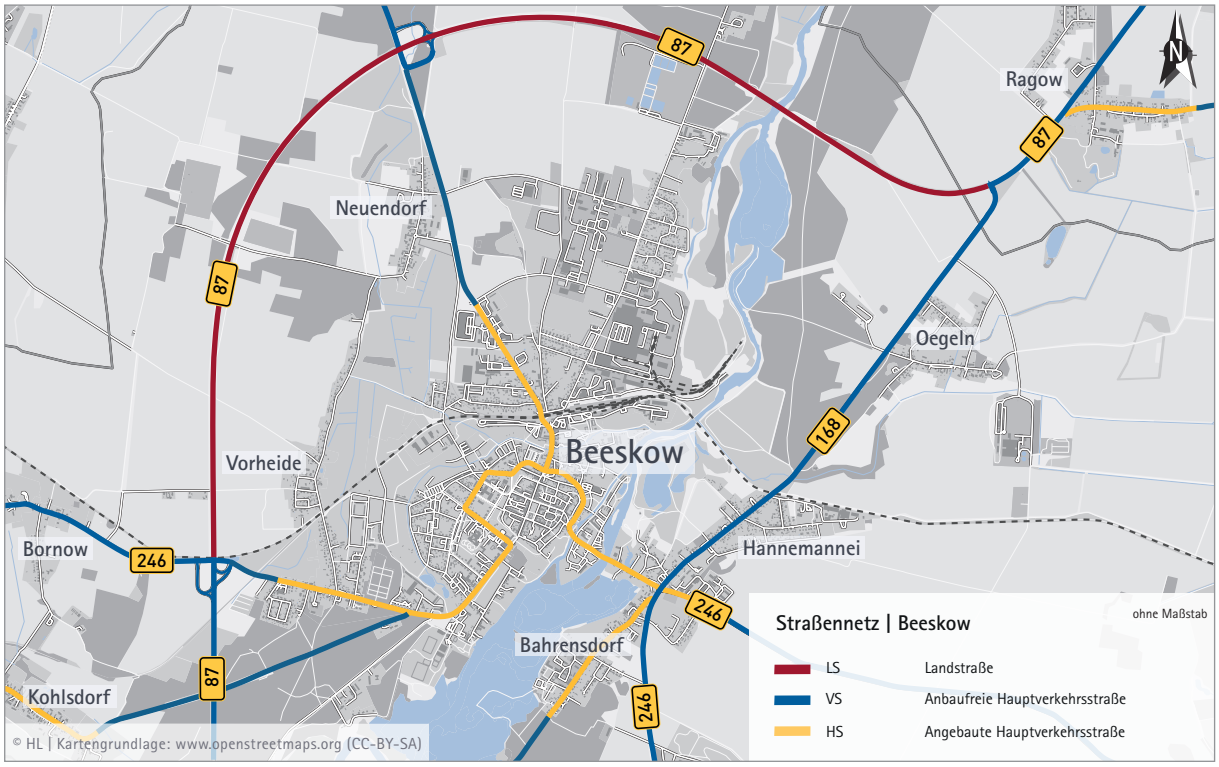


Abbildung 3-2 Straßenkategorisierung

3.2.2 Verkehrserhebung

Grundlagen

Entsprechend den Empfehlungen für Verkehrserhebungen[6] werden Verkehrszählungen an repräsentativen Werktagen (Dienstag bis Donnerstag) außerhalb von Ferienzeiten durchgeführt.

6 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV | Hrsg.): Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE) | Ausgabe 2012 | FGSV-Verlag | ISBN: 978-3-941790-99-5 | Köln

Dabei sollte berücksichtigt werden, dass keine temporären Störungen wie etwa Umleitungen oder Sperrungen vorliegen.

Nach der Durchführung der Zählung wird in einem ersten Schritt das Verkehrsaufkommen der Stundengruppe, in der gezählt wurde, mithilfe standardisierter Verfahren auf den durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) hochgerechnet. Der DTV kann schließlich je nach Bedarf mittels eines weiteren Umrechnungsfaktors in den DTV_W (durchschnittlicher werktäglicher Verkehr) umgerechnet werden.

Der DTV bzw. DTV_W stellt die allgemeine Bezugs- und Bewertungsgröße für Aussagen zum Verkehrsaufkommen auf Straßen dar. Es handelt sich dabei um einen statistischen Jahresmittelwert, der in einer einzelnen Stichprobe nicht beobachtet werden kann (jede Zählung stellt immer nur eine isolierte Stichprobe dar), vielmehr muss der $DTV_{(W)}$ stets anhand eines geeigneten Hochrechnungsverfahrens ermittelt werden. Da die statistischen Schwankungen des Verkehrsaufkommens relativ groß sind, findet in der Regel eine Rundung auf Hunderter oder Tausender statt.

Ergebnisse der Verkehrserhebung

Die Verkehrserhebungen an den Knotenpunkten wurden am 16.06.2020 und am 18.06.2020 jeweils über 24 Stunden durchgeführt. Bei der Erfassung wurde unterschieden nach:

- Leichtverkehr (u.a. Pkw)
- Schwerverkehr (> 3,5 t zul. Gesamtmasse | inkl. Lastzüge und Sattelzüge)
- Bus

Nachfolgend sind in Abbildung 3-3 die Standorte der Zählstellen mit den entsprechenden Erhebungstagen dargestellt.

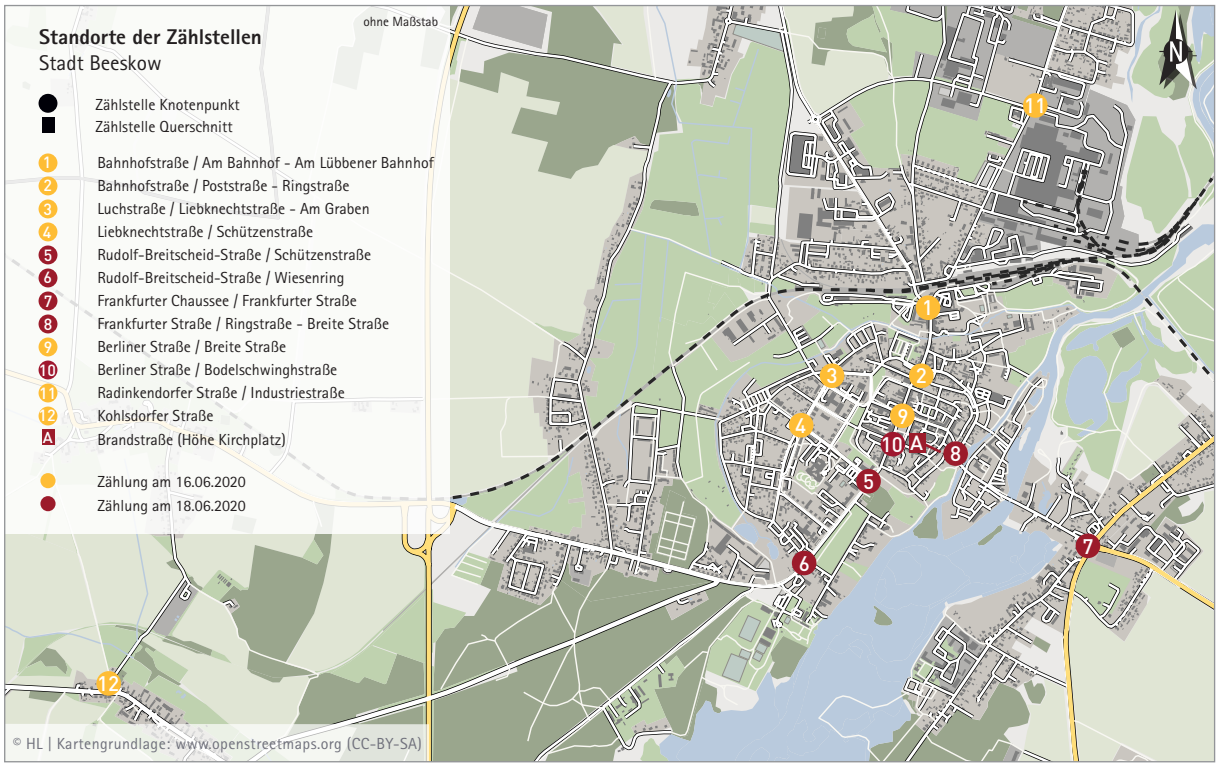


Abbildung 3-3 Standorte der Zählstellen für die Verkehrserhebung

Die Erhebungsdaten werden für die Zeiträume von 06:00 bis 09:00 Uhr sowie 15:00 bis 18:00 Uhr ausgewertet und anschließend auf den DTV bzw. den DTV_W hochgerechnet. Dabei wird auch der Schwerverkehrsanteil für die jeweiligen Streckenabschnitte ermittelt. Die konkreten Ergebnisse der Verkehrszählung in Form der Strombelastungspläne der Knotenpunkte sind Anlage 1 bis Anlage 13 zu entnehmen. In den nachfolgenden Abbildung 3-4 und Abbildung 3-5 werden die an den jeweiligen Zählstellen ermittelten Verkehrsbelastungen im DTV bzw. DTV_W sowie die Schwerverkehrsanteile dargestellt.

Im Ergebnis zeigt sich, dass im Bereich der Innenstadt nur vergleichsweise geringe Schwerverkehrsanteile von meist unter 10 % zu verzeichnen sind. An den meisten Zählstellen beträgt der Anteil des Schwerverkehrs weniger als 5 %. Dies deutet darauf hin, dass der überregionale Schwerverkehr, der Beeskow nicht als Quelle oder Ziel hat, tatsächlich die Ortsumfahrung im Zuge der B 87 nutzt und nur der erforderliche Schwerverkehr (z. B. Linienbusse, Lieferverkehr) in die Innenstadt hineinfährt. Lediglich in der Straße Am Bahnhof wird mit 15 % ein relativ hoher Schwerverkehrsanteil erreicht, der sich jedoch im Wesentlichen durch den Busverkehr von und zum Bahnhof begründet.

Außerhalb der Innenstadt weist die Industriestraße einen standortbedingt hohen Schwerverkehrsanteil von 29 % auf.

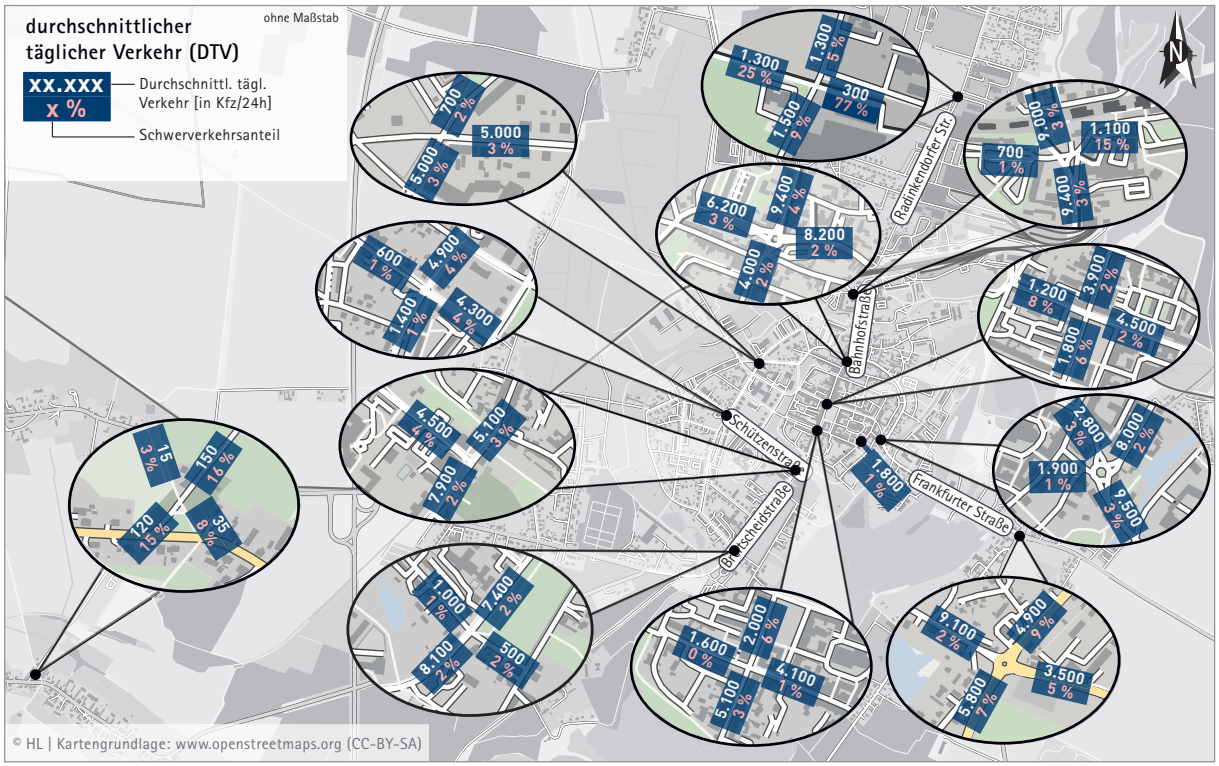


Abbildung 3-4 Durchschnittlicher täglicher Verkehr

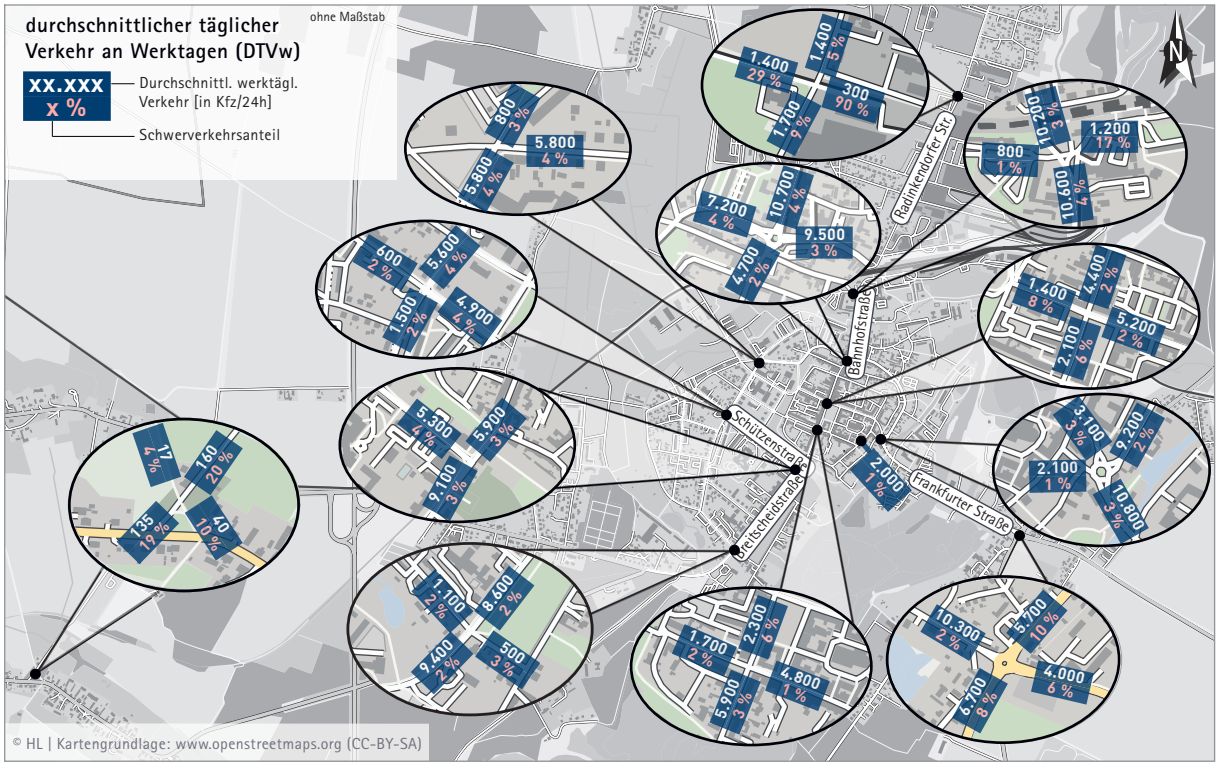


Abbildung 3-5 Durchschnittlicher werktäglicher Verkehr

3.2.3 Verkehrsführung im Bestand

Beeskow befindet sich im Schnittpunkt der Bundesstraßen B 87, B 168 und B 246. Aufgrund der Ortsumfahrung im Zuge der B 87, welche im Westen und Norden wie eine Spange um die Kernstadt geführt wird, besteht für den überregionalen Verkehr kein Anlass, durch das Stadtzentrum zu fahren. Um dennoch unerwünschten Schwerverkehr zu vermeiden, existieren Lkw-Fahrverbote in den drei Zufahrtsstraßen Fürstenwalder Straße, Storkower Straße und Frankfurter Straße in stadteinwärtiger Richtung (Anlieger sowie land- und forstwirtschaftlicher Verkehr frei). Innerhalb der Kernstadt wird der Verkehr auf einem Ringstraßennetz (Schützenstraße, Liebknechtstraße, Luchstraße, Poststraße, Ringstraße) um die historische Altstadt herumgeführt. Innerhalb der historischen Altstadt wiederum besteht ein Einbahnstraßensystem, welches unerwünschten (innerstädtischen) Durchgangsverkehr weitgehend unterbinden soll. Innerhalb der historischen Altstadt tritt daher im Wesentlichen nur der unmittelbare Quell- und Zielverkehr in Erscheinung. Die Verkehrsführung des MIV im Bereich der Innenstadt ist in Abbildung 3-6 dargestellt.

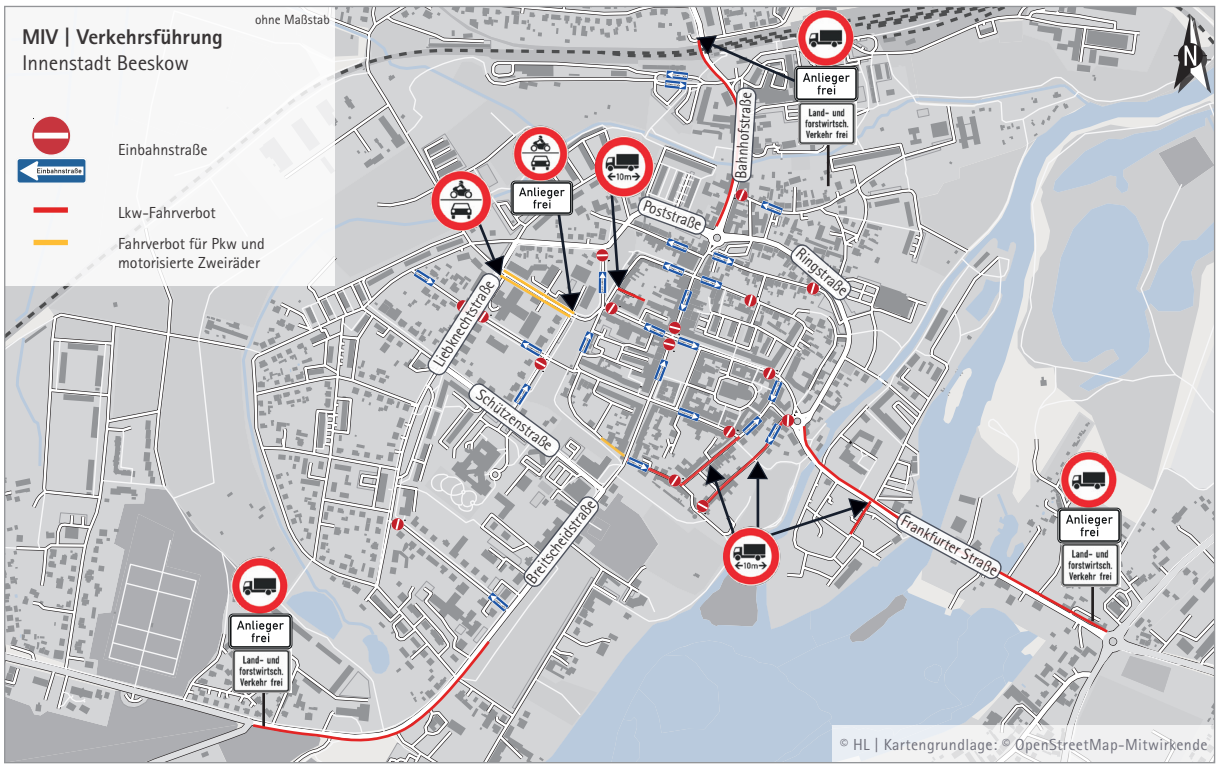


Abbildung 3-6 Verkehrsführung MIV

3.2.4 Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

Eine grundsätzliche Verkehrsberuhigung in der Altstadt wird über die oben beschriebene Verkehrsführung erzeugt, indem zum einen die Altstadt aufgrund des Einbahnstraßensystems unattraktiv für den (innerstädtischen) Durchgangsverkehr wird und zum anderen die Hauptverkehrsstraßen um die Altstadt herumgeführt werden. Eine weitere Beruhigung des ver-

bleibenden Quell- und Zielverkehrs in der Altstadt erfolgt über die Ausweisung von Tempo 30- und Tempo 20-Zonen sowie verkehrsberuhigter Bereiche (siehe Abbildung 3-7).

Abbildung 3-7 Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung im Straßennetz

3.2.5 Stärken und Schwächen des MIV

Tabelle 3-1 Stärken und Schwächen des MIV

Stärken	Schwächen
Schwerverkehrsanteil Die Ortsumfahrung im Zuge der B 87 sorgt für eine Entlastung vom Durchgangsverkehr, insbesondere vom überörtlichen Schwerverkehr.	**Verkehrsbelastung Altstadt** Die Verkehrsbelastung im Bereich der Altstadt fällt besonders auf der Berliner Straße sowie auf der Breiten Straße abschnittsweise relativ hoch aus. Daraus ergibt sich ein Prüfbedarf, inwieweit der Durchgangsverkehr durch die Altstadt weitestgehend unterbunden werden kann.
Ausbauzustand Hauptstraßennetz Das Hauptstraßennetz der Stadt Beeskow ist qualitativ und quantitativ insgesamt als gut zu bewerten. Straßenbelag und Markierungen sind mit Ausnahme von Teilen der Liebknechtstraße und des Wiesenrings in einem guten Zustand.	**Äußere Erschließung** Aufgrund der hohen Entfernungen zu den nächstgelegenen Autobahnen A 12, A 10 sowie A 13 ist die Anbindung der Stadt Beeskow zum Fernverkehr eher als negativ zu bewerten. Die Anbindung an das Umland durch die Bundesstraßen B 87, B 246 sowie B 168 ist hingegen als gut zu bewerten.
Einbahnstraßensystem der Altstadt Durch das Einbahnstraßensystem in der Altstadt wird der Durchgangsverkehr bereits teilweise unterbunden, wodurch die Nutzung der Altstadtumfahrung gefördert und die Altstadt entlastet wird.	

3.3 Ruhender Verkehr

Anlagen des Ruhenden Verkehrs umfassen sowohl Flächen zum Abstellen von Fahrzeugen im öffentlichen Straßenraum, öffentlich zugängliche Parkplätze und Parkbauten, als auch private Parkflächen- und Bauten. Allgemein gilt, dass überall dort geparkt werden darf, wo dies nicht durch generelle Verbote des Straßenverkehrsrechts ausgeschlossen ist oder das Parken durch entsprechende Schilder untersagt ist. Die Rechtsgrundlage für den Bau von Parkanlagen sind im Bauplanungsrecht, Bauordnungsrecht und im Straßenverkehrsrecht enthalten.

Im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungskonzepts der Stadt Beeskow sind die öffentlichen Stellplätze und Parkraumangebote Untersuchungsgegenstand. Das Stellplatzangebot im Stadtzentrum ist dabei zur Gewährleistung der Nutzungsfunktionen der Stadt Beeskow als Mittelzentrum im brandenburgischen Landkreis Oder-Spree von wesentlicher Bedeutung. Es dient der Erreichbarkeit der öffentlichen Verwaltungseinrichtungen, des Einzelhandels, der in der Altstadt vorhandenen sozialen Infrastruktur sowie kultureller und freizeittechnischer Anlaufpunkte.

Der Großteil der Stellplätze in der Altstadt wird durch eine zeitliche Begrenzung der zulässigen Parkdauer bewirtschaftet. Dabei lässt sich eine räumlich abgestimmte Parkraumbewirtschaftung erkennen, welche am Markt die maximal mögliche Parkdauer am stärksten einschränkt. Die zulässige Parkdauer ist auf eine, zwei bzw. vier Stunden beschränkt. Insbesondere letztere Regelung ist gegebenenfalls problematisch und schließt Langzeitnutzer nicht mehr aus, da z. B. Vollzeitbeschäftigte lediglich einmal die Parkuhr umstellen müssten, um die jeweiligen Parkstände ganztägig nutzen zu können. Laut Aussage der Stadtverwaltung ist dies im Bestand punktuell bereits gängige Praxis. Außerhalb der Innenstadt befinden sich dagegen zahlreiche Stellplätze, welche mit unbegrenzter Parkdauer genutzt werden können und über das Parkleitsystem der Stadt ausgeschildert werden, wie beispielsweise der Parkplatz am Lübbener Bahnhof oder auf der Spreeinsel (siehe Abbildung 3-8). Parkgebühren werden im gesamten Untersuchungsgebiet nicht erhoben.

Abbildung 3-8 Abbildung links: Parkplatz am Lübbener Bahnhof | Abbildung rechts: Parkplatz auf der Spreeinsel

Abbildung 3-9 stellt die Parkraumbewirtschaftung im Untersuchungsgebiet räumlich dar.

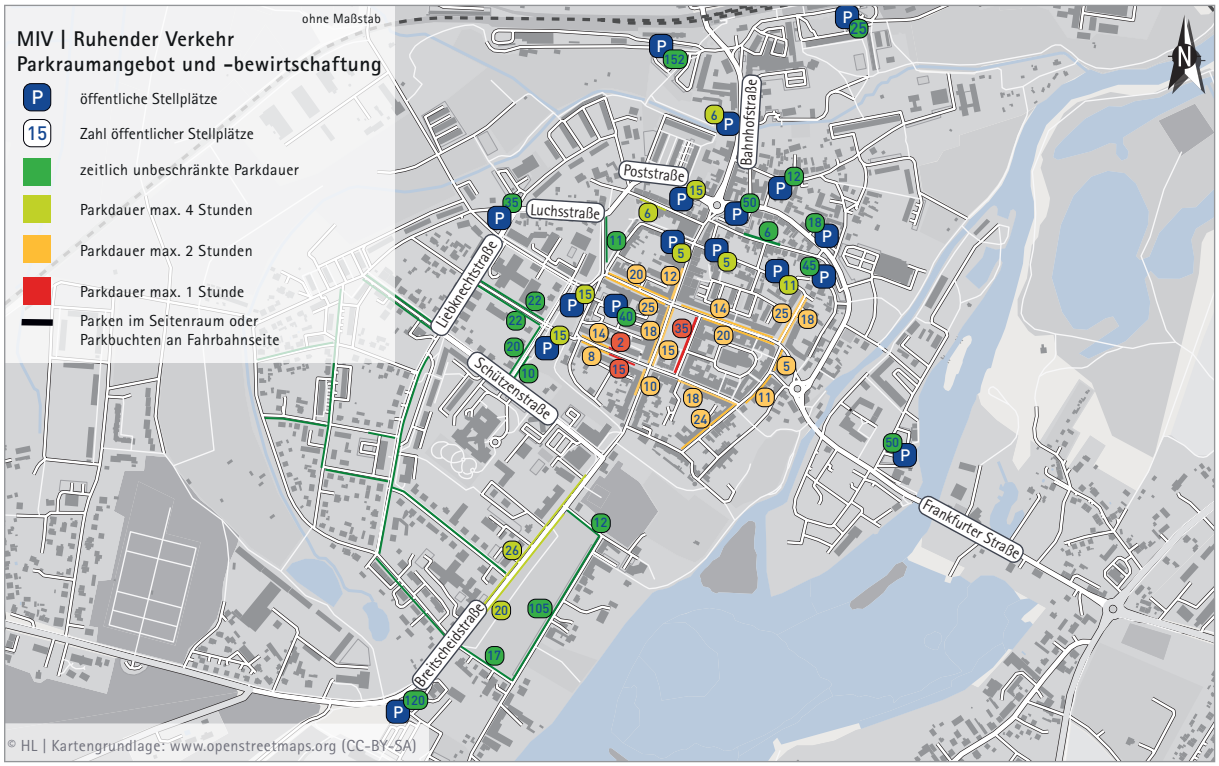


Abbildung 3-9 MIV-Parkraumangebot und -bewirtschaftung

Über das Parkleitsystem der Stadt werden Besucher ohne Ortskenntnis zu den dafür vorgesehenen öffentlichen Stellplätzen geführt. Zu diesem Zweck befinden sich an den drei wichtigen Zugangsstraßen zur Stadt (Fürstenwalder Straße, Storkower Straße und Frankfurter Straße) Beschilderungen, welche das komplette Parkleitsystem abbilden (vgl. Abbildung 3-10).

Weiterhin wird die Parkleitroute in regelmäßigen Abständen entlang eben dieser ausgeschildert und auf den jeweils nächsten Standort hingewiesen. Dynamische Anzeigen, welche die aktuelle Auslastung des Parkraumangebots wiedergeben, sind derzeit nicht vorhanden. Diese sind aufgrund der ausreichenden Stellplatzkapazität auf den im Parkleitsystem ausgeschilderten Parkplätzen jedoch nicht erforderlich.

Abbildung 3-10 Parkleitsystem

Tabelle 3-2 Stärken und Schwächen des ruhenden Verkehrs

Stärken	Schwächen
Parkleitsystem Die Stadt verfügt über ein funktionierendes Parkleitsystem, welches den ruhenden Verkehr auf Parkflächen außerhalb der Altstadt verteilen soll.	**Stellplätze im Altstadtbereich** Die Stellplätze im Altstadtbereich sind hinsichtlich ihrer Anzahl und zulässigen Parkdauern sehr großzügig bemessen und flächendeckend vorhanden. Das Parken im Altstadtbereich ist attraktiv, wodurch die Parkflächen außerhalb des Altstadtbereichs aus Nutzersicht unattraktiv erscheinen.
Räumlich abgestimmte Parkraumbewirtschaftung Die Stadt Beeskow verfügt über eine räumlich abgestimmte Parkraumbewirtschaftung, wodurch Parkflächen in der Altstadt kürzere zulässige Parkdauern aufweisen als Parkflächen außerhalb des Zentrums. So lassen sich bspw. die kürzesten zulässigen Parkdauern in Marktnähe feststellen, mit zunehmender Entfernung zum Zentrum steigen die zulässigen Parkdauern.	**Zulässige Parkdauern** Durch die teils großzügig bemessenen Parkdauern werden in der Altstadt Beschäftigte dazu animiert, ihren Pkw während der Arbeitszeit dauerhaft abzustellen und die Parkuhr in der Mittagspause umzustellen.
Stellplatzangebot außerhalb der Altstadt Es existieren zahlreiche Stellflächen außerhalb, jedoch in unmittelbarer Nähe der Altstadt, wodurch Verlagerungsmaßnahmen des ruhenden Verkehrs in das Umfeld der Altstadt begünstigt werden.	

3.4 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Zur Beschreibung der ÖPNV-Qualität in der Stadt Beeskow ist, gemäß der Systematik des Landesnahverkehrsplans, zum einen zwischen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und Linienbussen im sogenannten übrigen ÖPNV (üÖPNV) zu unterscheiden. Zum anderen ist zwischen dem ÖPNV-Angebot, welches das Liniennetz, Takt und Bedienzeitraum umfasst, sowie der ÖPNV-Infrastruktur, also die Erschließung sowie Zustand und Ausstattung der Fahrzeuge und Haltestellen, zu differenzieren.

3.4.1 SPNV-Angebot

Beeskow liegt an der Bahnstrecke Königs Wusterhausen - Grunow mit der Streckennummer 6520 und wird durch die Linie RB 36 Königs Wusterhausen - Beeskow - Frankfurt (Oder) bedient. Durch diese Regionalbahnlinie wird eine direkte Anbindung Beeskows an das Oberzentrum Frankfurt (Oder) und das Mittelzentrum Königs Wusterhausen gewährleistetet. In Königs Wusterhausen besteht ein direkter Regional- und S-Bahnanschluss Richtung Berlin. Die durch die Niederbarnimer Eisenbahn (NEB) betriebene RB 36 ist in das Liniennetz sowie die Tarifstruktur des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg (VBB) eingebunden (vgl. Abbildung 3-11).

Tabelle 3-3 Linienangebot SPNV

Bahnstrecke	Linie	Linienroute	Takt
Königs Wusterhausen - Grunow (DB 6520)	RB 36	Frankfurt (Oder) - Müllrose - Grunow - Beeskow - Storkow - Friedersdorf - Zernsdorf - Königs Wusterhausen	60 min

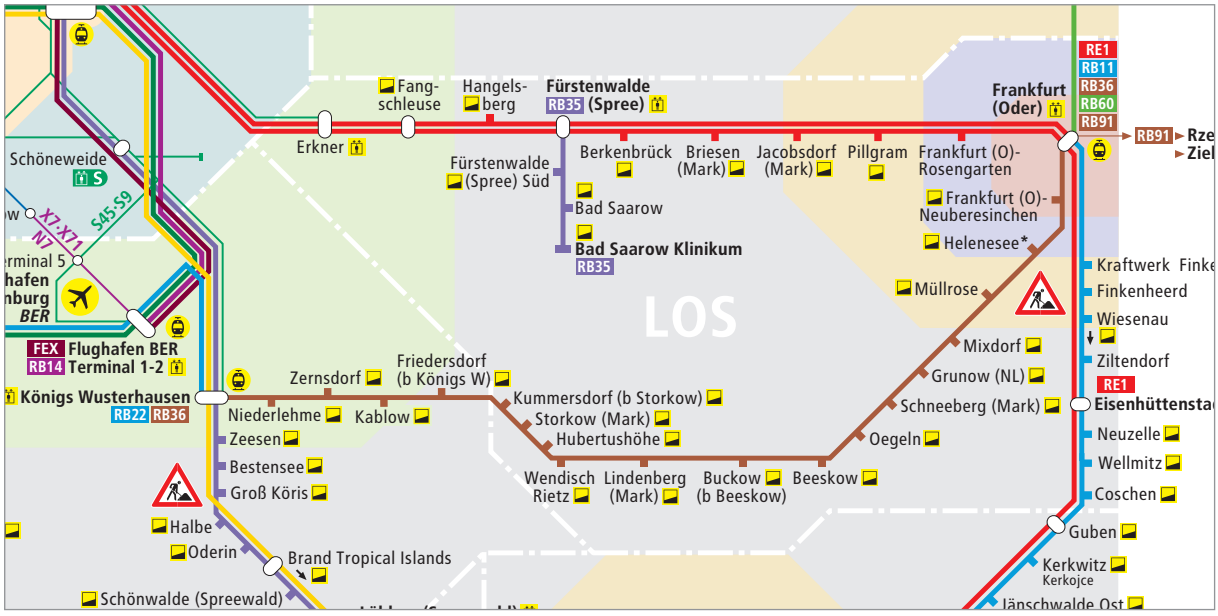


Abbildung 3-11 Netzausschnitt des VBB-Liniennetzes | Beeskow[7]

7 Quelle: VBB | Liniennetz (abrufbar unter: https://www.vbb.de/fahrinformation/liniennetze/; Stand vom 17.08.2021)

3.4.2 üÖPNV-Angebot (Busverkehr)

Die Erschließung der Kernstadt sowie der einzelnen Ortsteile Beeskows wird durch den üÖPNV mittels der nachfolgenden acht Buslinien gewährleistet. Der Betrieb der Buslinien erfolgt dabei durch die Verkehrsgesellschaft »Busverkehr Oder-Spree GmbH«.

Tabelle 3-4 Linienangebot üÖPNV (Busverkehr)

Liniennummer	Linienroute
400	Beeskow - Müllrose - Grunow-Dammendorf - Kiesekwitz - Eisenhüttenstadt
401	Beeskow - Friedland - Lieberose, Trebitz, Dorf - Eisenhüttenstadt
402	Beeskow - Friedland - Lieberose - Jamlitz
403	Beeskow - Görzig - Wilmersdorf - Pfaffendorf - Fürstenwalde (Spree)
404	Beeskow - Tauche - Kossenblatt - Mittweide
405	Beeskow - Tauche - Ahrensdorf - Kehrigk - Storkow
430	Beeskow - Lindenberg - Diensdorf Radlow - Bad Saarow - Fürstenwalde (Spree)
442	Beeskow - Müllrose - Frankfurt (Oder)

In der nachfolgenden Abbildung 3-12 ist das Busliniennetz grafisch dargestellt. Sämtliche Buslinien im Stadtgebiet beginnen bzw. enden am Bahnhof und ermöglichen so eine direkte Verknüpfung mit dem SPNV bzw. Umsteigeverbindungen untereinander.

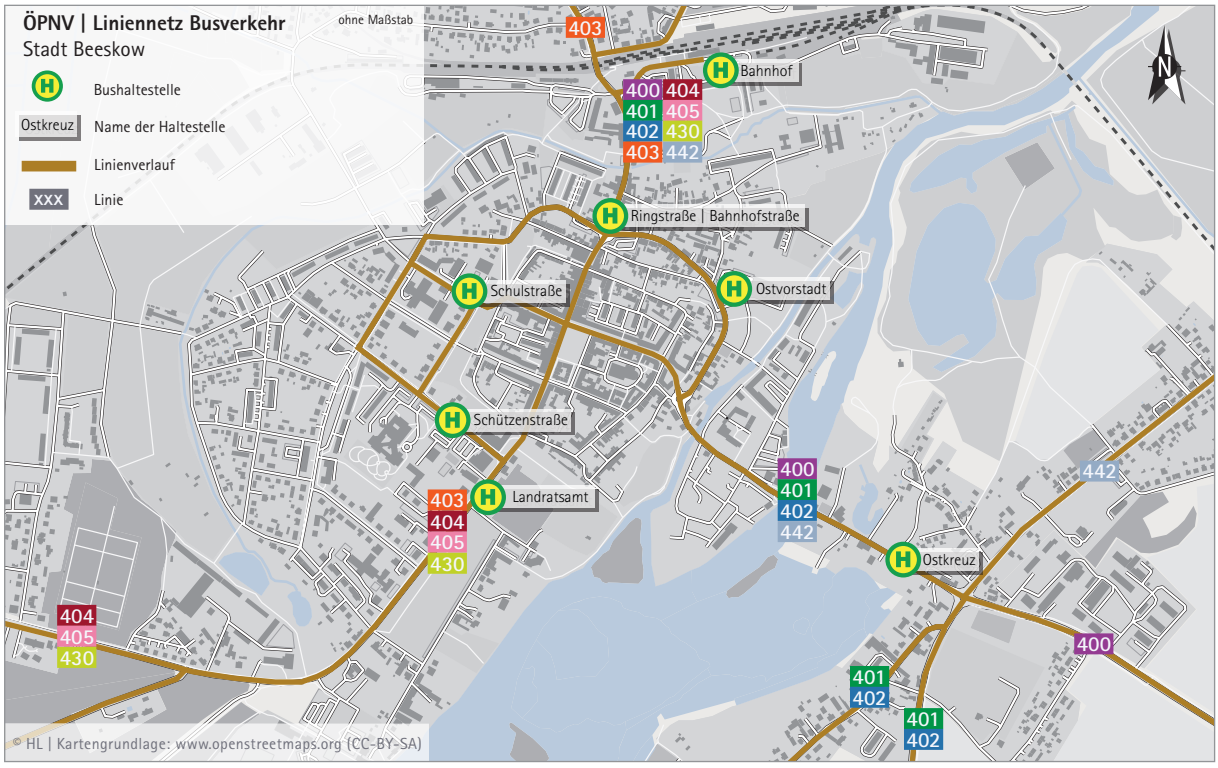


Abbildung 3-12 Liniennetz Busverkehr

Die nachfolgende Tabelle 3-5 zeigt die linienfeine Anzahl der Fahrten pro Tag, wobei zwischen Schul- und Ferientagen, Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen differenziert wird. Aufgrund mangelnden Taktverkehrs wurde sich dafür entschieden, keine Taktzeiten anzugeben und sich stattdessen auf absolute Fahrtenzahlen zu beschränken.

Tabelle 3-5 Fahrtenangebot im Busverkehr

Linien-nummer	in Richtung	Anzahl Fahrten pro Tag				Bedien-zeitraum	Takt-verkehr
		Mo-Fr (Schultage)	Mo-Fr (Ferientage)	Sa	So & Feiertags		
400	Eisenhüttenstadt	9	7	0	0	4:45-18:00	nein
	Beeskow	7	7	0	0	6:50-20:00	nein
401	Eisenhüttenstadt	6	5	0	0	4:45-16:00	nein
	Beeskow	8	5	0	0	6:40-18:10	nein
402	Jamlitz	4	3	0	0	7:00-17:00	nein
	Beeskow	8	8	0	0	6:20-16:20	nein
403	Fürstenwalde / Spree	10	8	4	4	5:20-18:30	nein
	Beeskow	11	11	4	4	10:20-20:20	nein
404	Mittweide	9	5	0	0	4:55-17:00	nein
	Beeskow	9	5	0	0	6:20-18:05	nein
405	Storkow (Mark)	11	3	0	0	4:50-15:40	nein
	Beeskow	12	3	0	0	7:35-18:10	nein
430	Fürstenwalde / Spree	6	6	0	0	5:00-18:10	nein
	Beeskow	7	7	0	0	7:55-17:55	nein
442	Frankfurt(O)	7	7	0	0	5:20-17:40	nein
	Beeskow	7	5	0	0	6:15-17:40	nein

Der fehlende Wochenendverkehr sowie das fehlende Taktangebot ist für potenzielle ÖPNV-Nutzer in Beeskow wenig attraktiv. Auffällig ist zudem der eingeschränkte Bedienzeitraum abends; so fährt der letzte Bus auf den meisten Linien bereits gegen 18 Uhr. Aufgrund der linienabhängigen Ausdünnung des Fahrtenangebots an Ferientagen wird offensichtlich, dass der lokale Busverkehr hauptsächlich zur Schülerbeförderung dient. Als Zubringerverkehr zum SPNV, z. B. nach Fürstenwalde / Spree, ist das Busverkehrsangebot somit nur eingeschränkt nutzbar.

3.4.3 ÖPNV-Fahrtzeiten

Zur Abschätzung der Qualität der vorhandenen ÖPNV-Verbindungen wird ein Reisezeitvergleich zum MIV vorgenommen. Betrachtet werden dazu die Verbindungen zu den Zielorten:

- Frankfurt (Oder)
- Fürstenwalde / Spree
- Berlin (Alexanderplatz)
- Königs Wusterhausen
- Eisenhüttenstadt
- Flughafen Berlin-Brandenburg

Für die ÖPNV-Verbindung wird der Bahnhof als Startpunkt festgelegt. Als Reisezeit für den ÖPNV wird zum einen die kürzeste Reisezeit und zum anderen die Reisezeit der häufigsten (ggf. Takt-) Verbindung einbezogen. Startpunkt für die MIV-Routen ist der Marktplatz Beeskow. Für die Reisezeit des MIV wird die minimal und maximal prognostizierte Reisezeit nach Google Maps zum Zielort für die Spitzenstunde um 07:00 Uhr betrachtet, wobei der Maximalwert als Vergleichswert zur ÖPNV-Reisezeit verwendet wird. Die folgende Tabelle 3-6 stellt die Reisezeiten von MIV und ÖPNV zu den entsprechenden Zielorten gegenüber.

Tabelle 3-6 Reisezeitvergleich

Start: Beeskow Bahnhof		Fahrtzeit [min]		Fahrtzeitverhältnis ÖPNV/MIV
		ÖPNV	MIV (abhängig von Verkehrslage)	
nach	Frankfurt (Oder)	38 - 63	30 - 45	84% - 127%
	Fürstenwalde	39 - 68	30 - 45	87% - 130%
	Berlin (Alexanderplatz)	92 - 98	80 - 130	71% - 115%
	Königs Wusterhausen	51	45 - 64	80% - 113%
	Eisenhüttenstadt	48 - 74	35 - 45	107 % -137%
	Flughafen Berlin-Brandenburg	104 - 130	50 - 70	149% - 186%

Insgesamt lässt sich bilanzieren, dass die Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV stark von den SPNV-Anschlüssen in Königs Wusterhausen und Fürstenwalde / Spree abhängt. Die großen Fahrzeitunterschiede innerhalb des ÖPNV sind zum einen im fehlenden Taktverkehr der Buslinien begründet; so können nur ein Bruchteil der in Fürstenwalde / Spree verkehrenden Züge des RE 1 Richtung Berlin mittels Busverkehr aus Beeskow erreicht werden - diese jedoch in relativ konkurrenzfähigen Fahrzeiten. Eine besser abgestimmte, regelmäßige Taktung würde diese Relation deutlich attraktivieren.

Zum anderen sind die Umsteigebeziehungen in Königs Wusterhausen auf den dortigen Regionalverkehr unzureichend abgestimmt: Richtung Berlin beträgt die Umsteigezeit (RB 36 / RE 2) derzeit 25 Minuten und in Gegenrichtung 24 Minuten; von und in Richtung Flughafen

Berlin-Brandenburg/ Potsdam sind es 38 bzw. 39 Minuten. Eine kürzere Umsteigezeit würde somit zu deutlich attraktiveren Gesamtreisezeiten führen.

Zudem zeigt sich aufgrund der Stauanfälligkeit des Berliner Rings eine relativ große Streuung der zu erwartenden MIV-Fahrzeiten. Insbesondere für Fahrten nach Berlin / Potsdam besteht somit wesentliches Potenzial für eine stärkere Nutzung des ÖPNV.

3.4.4 ÖPNV-Erschließung

Die Qualität der Erschließung des Untersuchungsgebiets kann über die Abdeckung durch die Einzugsbereiche der ÖPNV-Haltestellen analysiert werden. Die maßgebenden Einzugsbereiche werden den Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Tabelle A 2)[8] entnommen. Hierbei ist zwischen Einzugsbereichen für verschiedenen Verkehrsmittel des ÖPNV zu unterscheiden. Gemäß des genannten Regelwerks sind für den Kernbereich von Mittelzentren die folgenden Richtwerte für Erschließungsradien definiert:

- S-, U-, Eisenbahn: 600 m
- Bus/Strab: 300 m

SPNV-Erschließung

Die SPNV-Erschließung der Stadt Beeskow erfolgt über den Bahnhof Beeskow. Der Einzugsbereich des Bahnhofs wird in der nachfolgenden Abbildung 3-13 dargestellt.

8 Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV | Hrsg.): Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs 2010, Tabelle A 2

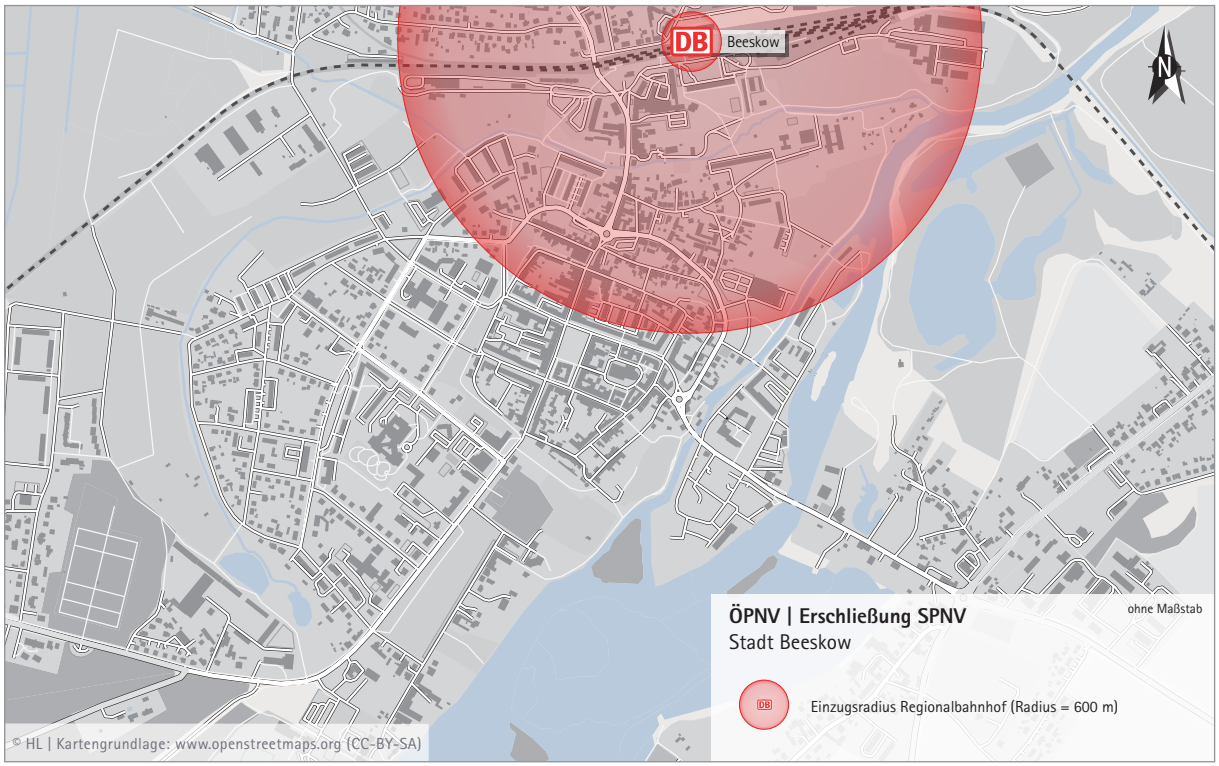


Abbildung 3-13 SPNV-Einzugsbereich Bahnhof Beeskow

Es zeigt sich, dass das Untersuchungsgebiet nur teilweise direkt erschlossen wird. Die Altstadt wird ungefähr bis zur Breiten Straße erschlossen. So befinden sich zwar einige soziale Einrichtungen wie die Grundschule II, die Volkshochschule oder die Stadtbibliothek im Einzugsbereich der Haltestelle. Das Gymnasium und die Oberschule der Stadt befinden sich jedoch beispielsweise nicht im Erschließungsgebiet.

Erschließung durch den Busverkehr

Die Erschließung des Untersuchungsgebiets durch den Busverkehr wird mittels sieben Haltestellen gewährleistet. Für die Bewertung der Erschließungsqualität ist wie beschrieben ein Einzugsbereich von 300 m maßgebend. Abbildung 3-13 stellt die Erschließung des Gebiets durch die Haltestellen des Busverkehrs grafisch dar.

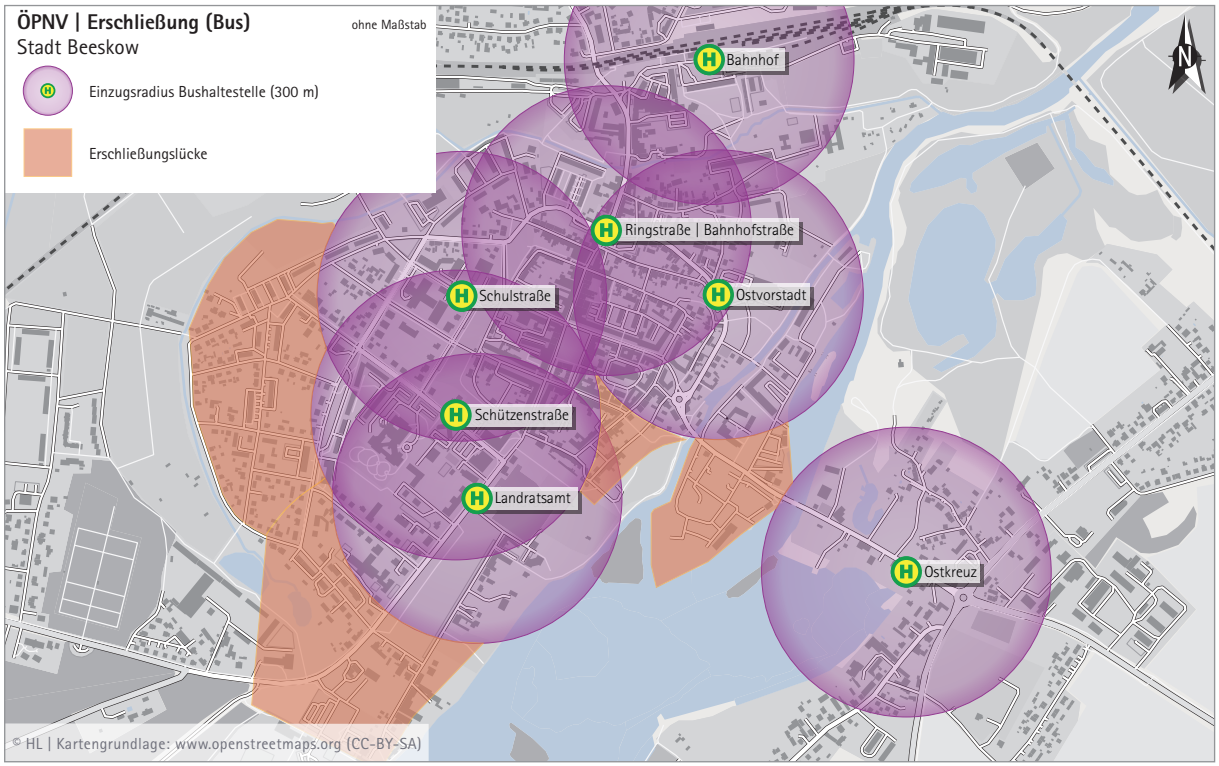


Abbildung 3-14 Einzugsbereich Bushaltestellen

Über die Bushaltestellen kann eine umfassende Erschließung der Innenstadt gewährleistet werden. Dennoch bestehen Erschließungslücken im Untersuchungsgebiet. So wird zum einen das Gebiet westlich der Liebknechtstraße nur unzureichend erschlossen. Zum anderen stellen der Fischerkietz bzw. die Spreeinsel eine Erschließungslücke im Untersuchungsgebiet dar. Zudem lassen sich Erschließungslücken südlich des Wiesenrings im Verlauf der Breitscheidstraße und Storkower Straße identifizieren.

3.4.5 Haltestellenausstattung

Die Ausstattung und bauliche Gestaltung der Haltestellen ist von großer Bedeutung für die Attraktivität des gesamten ÖPNV-Netzes. Für die Gestaltung der Bushaltestellen sind die Maßgaben des NVP Oder-Spree maßgebend. Diese Vorgaben sind abhängig von der Haltestellenkategorie und bestehen aus folgenden Merkmalen:

- Kennzeichnung der Haltestelle mittels Haltestellenschild, Haltestellenname sowie VBB-Logo und Kontaktinformationen
- Fahrplaninformationen mittels Liniennummer und Fahrtziel, teilweise auch Fahrplan mit Streckenverlauf und Umsteigemöglichkeiten, Abfahrtstafel, Tarifinformation sowie Hinweis auf Kurzstreckentarif

- Teilweise weitere Informationen in Form von Liniennetzplan, Übersichts-, Umgebung und Stadtplan, Fahrpläne des Regionalverkehrs sowie Dynamische Fahrgastinformation
- Teilweise Vertriebs- und Abfertigungseinrichtungen in Form von Fahrkartenverkauf (stationär) und Entwerter (stationär)
- Teilweise Aufenthaltskomfort mittels befestigter Wartefläche, Beleuchtung, Wetterschutzeinrichtung, Sitzgelegenheit und Abfallbehälter

Die Zuordnung der Haltestellenkategorien erfolgt gemäß dem Leitfaden für Qualitätsstandards des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg:[9]

- **A: Verknüpfungshaltestelle mit hohem Fahrgastaufkommen:**
  - Haltestelle an einer Zugangsstelle zum Bahn-Fernverkehr
  - Haltestelle an einer SPNV-Zugangsstelle mit mehr als 1000 Ein- und Aussteigern (Bahn) pro Tag
  - ZOB mit mehr als 250 Ein- und Aussteigern pro Tag
- **B: Umstieghaltestelle mit regionaler Bedeutung:**
  - SPNV-Zugangsstelle mit einem Aufkommen zwischen 250 und 1.000 Ein- und Aussteigern (Bahn) pro Tag
  - ZOB mit bis zu 250 Ein- und Aussteigern pro Tag
- **C: Standardhaltestelle:**
- C1: Standardhaltestelle mit lokaler Umstiegsfunktion oder besonderer Angebotsqualität:
  - Haltestellen des Stadt-/Orts-/Nachbarortsverkehrs mit mind. 60 Min. Taktintervall und mind. 50 Ein- und Aussteigern pro Tag
  - Nach Fahrplan definierte Umstiegshaltestellen zwischen Buslinien oder Bus/Tram
- C2: Standardhaltestelle ohne Umstiegsfunktion, mit ausschließlich lokaler Bedeutung, mäßiger Nachfrage und ohne besonderer Angebotsqualität
  - Aufkommen mehr als 15 Ein- und Aussteiger pro Tag
- C3: Aufkommensschwache Standardhaltestelle ohne Umstiegsfunktion, mit ausschließlich lokaler Bedeutung und ohne besondere Angebotsqualität:
  - Aufkommen bis zu 15 Ein- und Aussteiger pro Tag

Zudem stellt ein barrierefreier Zugang zu allen öffentlichen Verkehrsflächen eine Mindestanforderung an Haltestellen nach NVP Oder-Spree dar. Detailliertere Gestaltungsmerkmale hinsichtlich der Barrierefreiheit von Haltestellen werden im NVP jedoch nicht erwähnt.

9 Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB | Hrsg.): Qualitätsstandards im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg - Ein Leitfaden für Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen | 2015.

Zur Beurteilung der Barrierefreiheit von Haltestellen wird demzufolge die entsprechende DIN-Norm als Referenz hinzugezogen. Im Rahmen der DIN-Norm zur Definition von Planungsgrundlagen zum barrierefreien Bauen (DIN 18040-3)[10] wurden hierfür Grundprinzipien der barrierefreien Gestaltung in Hinblick auf öffentliche Verkehrs- und Freiräume skizziert:

- a) stufenlose Wegeverbindungen, insbesondere für Rollstuhl- und Rollator-Nutzer,
- b) sichere, taktil und visuell gut wahrnehmbare Abgrenzungen verschiedener Funktionsbereiche (z. B. niveaugleicher Flächen für den Rad- und Fußgängerverkehr), insbesondere für blinde und sehbehinderte Menschen,
- c) erschütterungsarm überrollbare, ebene und rutschhemmende Bodenbeläge,
- d) eine taktil wahrnehmbare und visuell stark kontrastierende Gestaltung von Hindernissen und Gefahrenstellen, insbesondere für blinde und sehbehinderte Menschen,
- e) die Anwendung des Zwei-Sinne-Prinzips und
- f) eine einheitliche Gestaltung von Leitsystemen, insbesondere für blinde und sehbehinderte Menschen.«

Die nachfolgende Tabelle 3-7 stellt die im Untersuchungsgebiet vorhandenen Bushaltestellen mit den entsprechenden Haltestellenkategorien, Ausstattungsmerkmalen und möglichen Verbesserungsvorschlägen dar.

Tabelle 3-7 Haltestellenausstattung

Haltestelle	Linien	HK	BF	Ausstattung							Verbesserungsvorschläge
				1	2	3	4	5	6	7	
Bahnhof	400, 401, 402, 403, 404, 405, 430, 442	B	Nein	x	x	x	x	x	x	x	barrierefreier Ausbau
Ringstraße| Bahnhofstraße	400, 401, 402, 442	C2	Nein	x	x				x		barrierefreier Ausbau, Wetterschutzeinrichtung, Sitzgelegenheit, Abfallbehälter
Schulstraße	400, 401, 402, 403, 404, 405, 430, 442	C1	Nein	x	x				x		barrierefreier Ausbau, Wetterschutzeinrichtung, Sitzgelegenheit, Abfallbehälter
Schützenstraße	400, 401, 402, 403, 404, 405, 430, 442	C1	Nein	x	x	x	x	x	x		barrierefreier Ausbau
Landratsamt	403, 404, 405, 430	C1	Nein	x	x		x	x	x		barrierefreier Ausbau, Wetterschutzeinrichtung
Ostvorstadt	400, 401, 402, 442	C2	Nein	x	x				x		barrierefreier Ausbau, Wetterschutzeinrichtung, Sitzgelegenheit, Abfallbehälter

10 Deutsches Institut für Normungen (DIN | Hrsg.): DIN 18040-3 - Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen | 2013, Berlin.

Haltestelle	Linien	HK	BF	Ausstattung							Verbesserungsvorschläge
				1	2	3	4	5	6	7	
Ostkreuz (orts-auswärts)	400, 401, 402, 442	C1	Nein	x	x	x	x	x	x		barrierefreier Ausbau
Ostkreuz (ort-seinwärts)	400, 401, 402, 442	C1	Nein	x	x				x		barrierefreier Ausbau, Wetter-schutzeinrichtung, Sitzgele-genheit, Abfallbehälter
1	Haltestellenschild										
2	Fahrplaninformation										
3	Wetterschutz										
4	Abfallbehälter										
5	Sitzgelegenheit										
6	Beleuchtung										
7	Vertriebs- und Abfertigungseinrichtung										
HK	Haltestellenkategorie										
BF	Barrierefreiheit										

3.4.6 Stärken und Schwächen des ÖPNV

Tabelle 3-8 Stärken und Schwächen des ÖPNV

Stärken	Schwächen
SPNV-Anbindung nach Frankfurt (Oder) / Königs Wusterhausen ▪ Direkte SPNV-Anbindung nach Frankfurt (Oder) sowie nach Königs Wusterhausen ▪ Taktverkehr sowie Wochenendverkehr	**Fehlende Barrierefreiheit** ▪ Großteil der Haltestellen im Untersuchungsgebiet nicht barrierefrei
	Fahrtenangebot ▪ Für die Buslinien lässt sich kein einheitlicher Takt erkennen. ▪ Starke Abhängigkeit vom Schulbetrieb (eingeschränk-tes Angebot in Ferienzeiten) ▪ Eingeschränktes Angebot am Wochenende / in Tagesrandlagen
	SPNV-Anbindung nach Berlin ▪ Fehlende direkte SPNV-Anbindung nach Berlin, ver-bunden mit langen Fahrzeiten ▪ Umsteigezeitverluste in Königs Wusterhausen und Fürstenwalde / Spree
	Erschließungslücken In Umgebung des Untersuchungsgebiets lassen sich besonders im Bereich der Spreeinsel sowie im Bereich westlich der Liebknechtstraße und südlich des Wiesen-rings Erschließungslücken feststellen.

3.5 Radverkehr

Aufgrund des touristischen Stellenwertes der Beeskower Altstadt und der zahlreichen Radwanderwege im Untersuchungsgebiet besitzt Beeskow grundsätzlich ein großes Potenzial im Radtourismus. Zudem sind die Entfernungen zwischen der Altstadt und den Ortsteilen gering, sodass der Radverkehr auch für die Alltagsmobilität relevant ist.

3.5.1 Radverkehrsführung

Entwurfsgrundlagen

Auf Grundlage der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)[11] der FGSV lassen sich die geeigneten Führungsformen für den Radverkehr in Abhängigkeit von der Verkehrsstärke und der Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs bestimmen. Insbesondere können so auch vorhandene Radverkehrsanlagen in ihrer Führungsform und Dimensionierung anhand klar definierter Richtlinien beurteilt werden. Hierzu werden in Tabelle 8 der ERA 2010 zunächst sogenannte Belastungsbereiche definiert, denen entsprechende Führungsformen für den Radverkehr zugeordnet werden. Die jeweils korrespondierenden Belastungsbereiche und Führungsformen sind in der nachfolgenden Tabelle 3-9 dargestellt. Die Bestimmung des Belastungsbereiches erfolgt über das in Abbildung 3-15 dargestellte Diagramm anhand der Kfz-Verkehrsstärke und Geschwindigkeit.

Tabelle 3-9 Belastungsbereiche und Führungsform für den Radverkehr (nach ERA 2010)

Belastungsbereich	Führungsformen für den Radverkehr
I	▪ Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn (benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen)
II	▪ Schutzstreifen ▪ Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und "Gehweg" mit Zusatz "Radfahrer frei" ▪ Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht ▪ Kombination Schutzstreifen und "Gehweg" mit Zusatz "Radfahrer frei" ▪ Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungspflicht
III / IV	▪ Radfahrstreifen ▪ Radweg ▪ gemeinsamer Geh- und Radweg

11 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV | Hrsg.): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Köln 2010

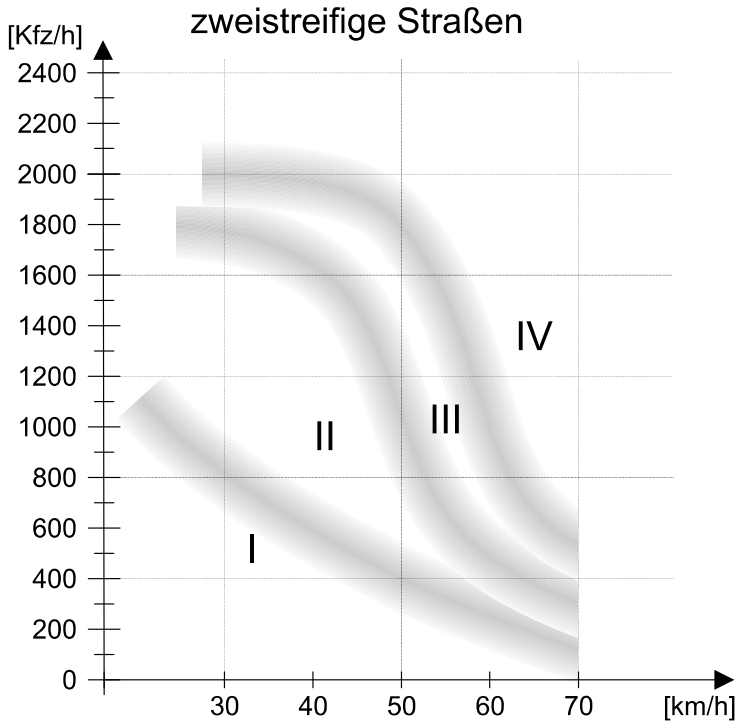


Bild 7: Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen (die Übergänge zwischen den Belastungsbereichen sind keine harten Trennlinien)

Abbildung 3-15 Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen (Quelle: ERA 2010)

Die auf Grundlage der Verkehrserhebung ermittelten DTV_W-Werte sind maßgebend für die Verkehrsbelastung in der Spitzenstunde, welche für die Ermittlung der Belastungsbereiche erforderlich ist. Die Spitzenstunde wird auf Grundlage der aktuellen SrV-Erhebung von 2018 mit 10,1 % des DTV_W angesetzt. Die Spitzenstunden für alle relevanten Abschnitte des Hauptstraßennetzes sind in Anlage 14 hinterlegt und der jeweiligen Führungsform des Radverkehrs gegenüber gestellt.

Vorhandene Radverkehrsführung im Bestand

Die derzeitige Führung des Radverkehrs ist je nach Straßenabschnitt in der Altstadt unterschiedlich geregelt. Teils variiert die Führung auch je nach Straßenbreite. Insbesondere ist zwischen der Führung entlang der inneren Altstadtumfahrung und der Führung innerhalb der Altstadt zu differenzieren. So wird der Radverkehr innerhalb der Altstadt größtenteils im Mischverkehr geführt. Ausnahmen bilden beispielsweise abschnittsweise die Bodelschwinghstraße und die Berliner Straße, wo es dem Radverkehr gestattet ist, entgegen der Einbahnstraße auf einem benutzungspflichtigen getrennten Geh- und Radweg beziehungsweise auf einem benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radweg zu fahren. Da in Tempo 30-Zonen jedoch benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen auszuschließen sind, sollte die straßenverkehrsrechtliche Anordnung einer solchen überprüft werden.

Die genannten Beispiele sind in der folgenden Abbildung 3-16 dargestellt. Die Führungsformen des Radverkehrs im Untersuchungsgebiet sind in der darauffolgenden Abbildung 3-17 skizziert.

Abbildung 3-16 Abbildung links: benutzungspflichtiger getrennter Geh- und Radweg entlang Bodelschwinghstraße
Abbildung rechts: benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh- und Radweg entlang Berliner Straße

Die Ortsteile Beeskows sind mittels Radwegeverbindungen mit unterschiedlichen Führungsformen an die Kernstadt angebunden. Die Anbindung der Ortsteile Radinkendorf und Kohlsdorf erfolgt im Mischverkehr. Insbondere die Anbindung nach Kohlsdorf ist aufgrund der derzeitigen Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der L 422 als ungeeignet einzustufen. Die Radverkehrsführung nach Radinkendorf ist aufgrund der geringen verkehrlichen Bedeutung der Radinkendorfer Straße nicht als Defizit einzuordnen. Radfahrer aus Neuendorf, Bornow, Oegeln, Krügersdorf und Schneeberg können einen benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radweg Richtung Kernstadt nutzen. Abbildung 3-18 stellt die Radverkehrsführung für die Anbindung der Ortsteile detailliert dar.

Abbildung 3-17 Radverkehrsführung im Kernstadtbereich

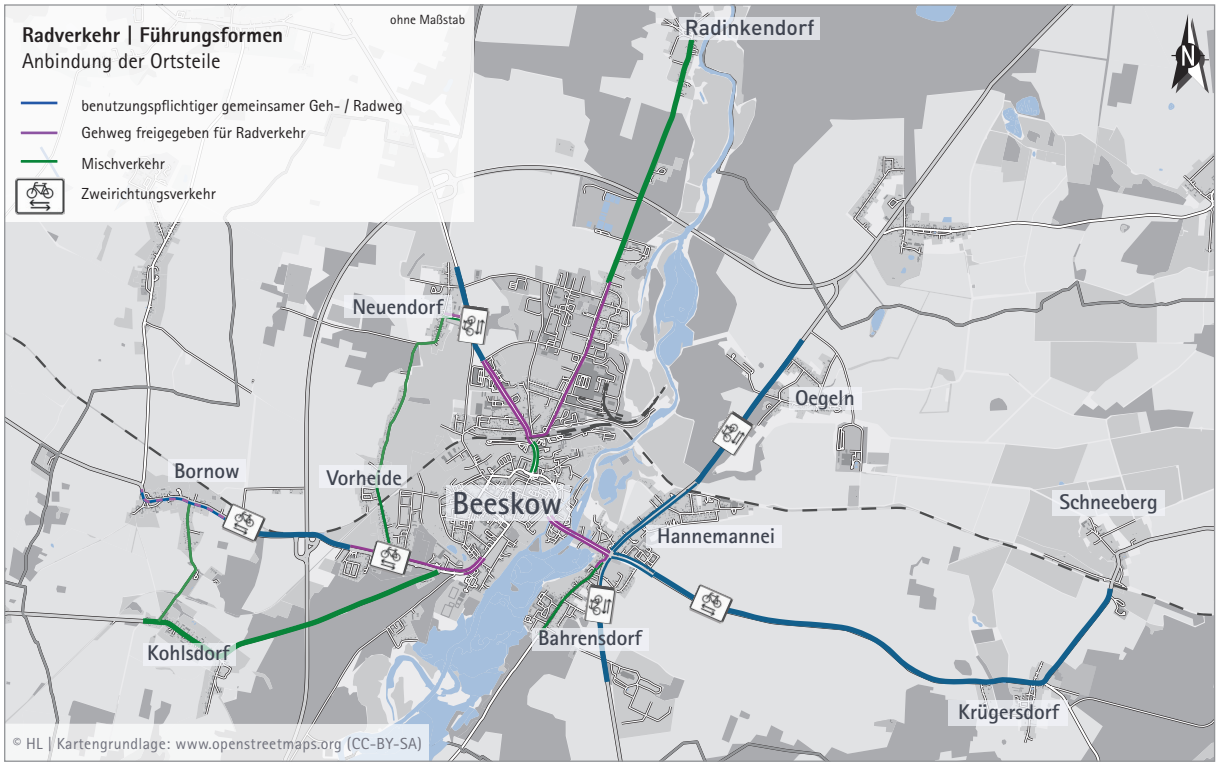


Abbildung 3-18 Radverkehrsführung zwischen den Ortsteilen und der Kernstadt

Analyse der Radverkehrsführung

Auf Basis der Bestandsanalyse der vorhandenen Radwegeführung sowie auf Grundlage der Erhebungsergebnisse aus den Verkehrszählungen lassen sich nun qualifizierte Aussagen zu Netzlücken sowie geeigneten Führungsformen des Radverkehrs treffen.

In Anlage 14 ist eine Übersicht des Hauptstraßennetzes zu finden, in welcher auf Grundlage der Erhebungsdaten die vorhandene Radverkehrsführung den Richtlinienempfehlungen nach ERA 2010 gegenübergestellt wird, wie sie bereits im Abschnitt »Entwurfsgrundlagen« erläutert wurde.

Die Radverkehrsführung innerhalb der Altstadt entspricht überwiegend den Vorgaben der Richtlinien. Die Radverkehrsführung in der Bahnhofstraße entspricht dagegen nicht den Empfehlungen und sollte geprüft werden. Zudem befinden sich die Verkehrsmengen entlang der Altstadtumfahrung sowie entlang der Frankfurter Straße mitunter in einem Bereich, in welchem sowohl Schutzstreifen als auch separate Radverkehrsanlagen denkbar sind. Im Bestand wird der Radverkehr in diesen Straßen jedoch im Mischverkehr geführt, abschnittsweise ist auch eine Nutzung des Gehwegs (»Rad frei«) freigegeben.

Analyse der Bemessung und Fahrbahnbeschaffenheit

Innerhalb der Altstadt wird der Verkehr überwiegend im Mischverkehr auf Pflasterbelag geführt. Die Wegequalität in der Altstadt ist somit besonders in Hinblick auf die Oberflächenqualität als Defizit einzustufen. Die Radverkehrsanlagen außerhalb der Altstadt und die Radverkehrsanbindungen der Ortsteile befinden sich, insofern vorhanden, hinsichtlich ihrer Wegequalität überwiegend in einem guten Zustand.

3.5.2 Ruhender Verkehr (Radverkehr)

Für die Nutzbarkeit des Fahrrads im Rahmen der Alltagsmobilität ist die Verfügbarkeit qualitativ und quantitativ hinreichender Radabstellanlagen im Stadtzentrum erforderlich. Des Weiteren sollten auch für Radtouristen ausreichend Möglichkeiten zum Abstellen von Fahrrädern im öffentlichen Raum gegeben sein, damit diese im Zuge von Radtouren im Bereich der Altstadt pausieren sowie Sehenswürdigkeiten, kulturelle Einrichtungen, Einzelhandel und Dienstleistungen besuchen bzw. nutzen zu können. Der ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club) hat die folgenden Anforderungen als für Abstellanlagen wesentlich definiert:

- Seitenfreiheit, Zugänglichkeit und Benutzbarkeit - Es muss ausreichend Platz zum Ein- und Ausparken, Anschließen und Beladen vorhanden sein.
- Sichtbarkeit - Fahrradparker müssen so angebracht werden, dass Fußgänger oder andere Verkehrsteilnehmer ihn nicht übersehen.

- Festigkeit - Fahrradparker müssen für eine übliche Benutzung und den zu erwartenden Missbrauch ausgelegt werden.

In der folgenden Tabelle 3-10 werden mögliche Bauformen von Abstellanlagen aufgelistet und mit Vor- und Nachteilen gegenüber gestellt.

Tabelle 3-10 Bauformen von Radabstellanlagen | Vor - und Nachteile

Bauart	Vorteile	Nachteile	Empfehlung
Rhein-Ruhr-Bügel	▪ guter Halt des Fahrrads, ▪ leichte Be- und Entladung, ▪ hoher Diebstahlschutz, ▪ stadtgestalterisch gut integrierbar, ▪ kein Verhaken von Rädern	▪ hoher baulicher Aufwand, ▪ geringe Stellplatzdichte (1 Fahrrad/ Stk), ▪ nicht im einfachen Handel erhältlich	**ja**
einfacher Vorderradhalter	▪ günstig zu erwerben, ▪ flexibel - und leicht umzustellen, ▪ leicht erwerbbar (Baumarkt)	▪ schlechte Standsicherheit, ▪ erschwerte Beladung des Fahrrads, ▪ geringer Diebstahlschutz, ▪ hohes Risiko von Seitenschlägen, ▪ schlechte Schlosszugänglichkeit	**nein**
Vorderradhalter mit Anschluss-möglichkeit	▪ günstig zu erwerben, ▪ flexibel - leicht umzustellen, ▪ bessere Standsicherheit als einfacher Vorderradhalter	▪ schlechte Standsicherheit, ▪ erschwerte Beladung des Fahrrads, ▪ geringer Diebstahlschutz, ▪ hohes Risiko von Seitenschlägen, ▪ schlechte Schlosszugänglichkeit	**nein**
Spiralparker	▪ günstig zu erwerben, ▪ geringer baulicher Aufwand	▪ schlechte Standsicherheit, ▪ erschwerte Beladung des Fahrrads, ▪ geringer Diebstahlschutz, ▪ hohes Risiko von Seitenschlägen, ▪ schlechte Schlosszugänglichkeit	**nein**
Rahmenhalter	▪ guter Halt des Fahrrads, ▪ leichte Be-und Entladung, ▪ hoher Diebstahlschutz, ▪ stadtgestalterisch gut integrierbar, ▪ höhere Stellplatzdichte als normaler Bügel, ▪ als mobile Abstellanlage ausführbar	▪ nicht im einfachen Handel erhältlich, ▪ höherer baulicher Aufwand, ▪ deutliche Zurückhaltung bei der Nutzung	**ja**
Fahrradbügel	▪ guter Halt des Fahrrads, ▪ leichte Be-und Entladung, ▪ hoher Diebstahlschutz, ▪ stadtgestalterisch gut integrierbar	▪ nicht im einfachen Handel erhältlich, ▪ kostenintensiver (50 €/Stk.), ▪ geringere Stellplatzdichte, ▪ höherer baulicher Aufwand	**ja**

Im Untersuchungsgebiet sind die folgenden zwei Bauformen zu finden (siehe Abbildung 3-19):

- einfache Vorderradhalter
- Fahrradbügel

Abbildung 3-19 Abbildung links: Fahrradbügel am Markt | Abbildung rechts: Vorderradhalter in der Breiten Straße

Die folgende Abbildung 3-20 stellt die räumliche Verteilung der Radabstellanlagen, der jeweiligen Kapazitäten sowie ihre Bauformen im Kernstadtbereich dar. Neben den in der Abbildung dargestellten Anlagen existieren in der Altstadt zahlreiche einzelne, in den Boden eingelassene Vorderradhalter. Diese befinden sich beispielsweise entlang der Bodelschwinghstraße, Breite Straße bzw. Berliner Straße und werden in der folgenden Abbildungen nicht näher quantifiziert.

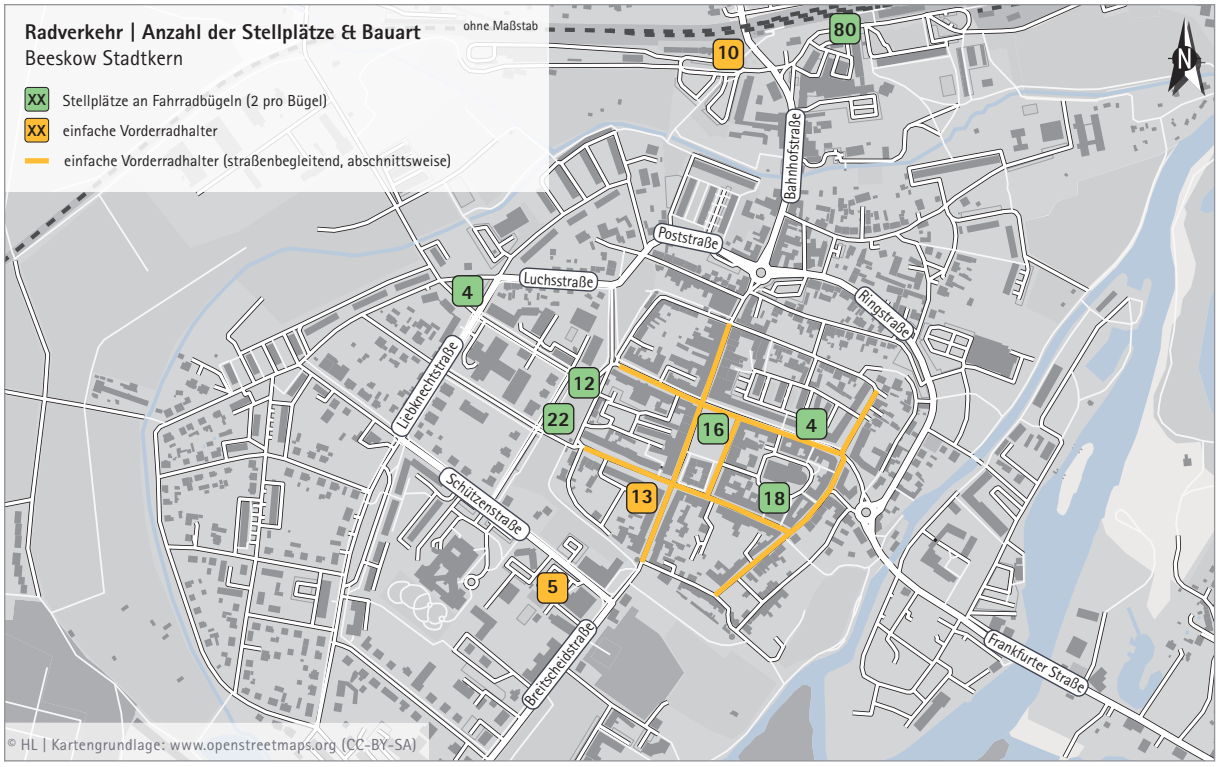


Abbildung 3-20 Radverkehr | Anzahl der Stellplätze im Stadtzentrum

3.5.3 Touristischer Radverkehr

Zur Förderung des touristischen Radverkehrs ist in Hinblick auf Ortskundige und Besucher ein möglichst qualitativ und quantitativ angemessenes Wegweisungsnetz zu installieren, welches Radfahrer zielgerichtet zu allen relevanten Zielen des Alltags- und Ausflugsverkehrs leitet.

Durch das Kernstadtgebiet Beeskows verlaufen die fünf touristischen Radwege:

- Märkische Schlössertour
- Tour Brandenburg
- Spreeradweg (Teilstück)
- Historische Stadtkerne - Route 6
- Oder-Spree-Tour

Der Verlauf dieser Radwege wird in der folgenden Abbildung 3-21 grafisch dargestellt.

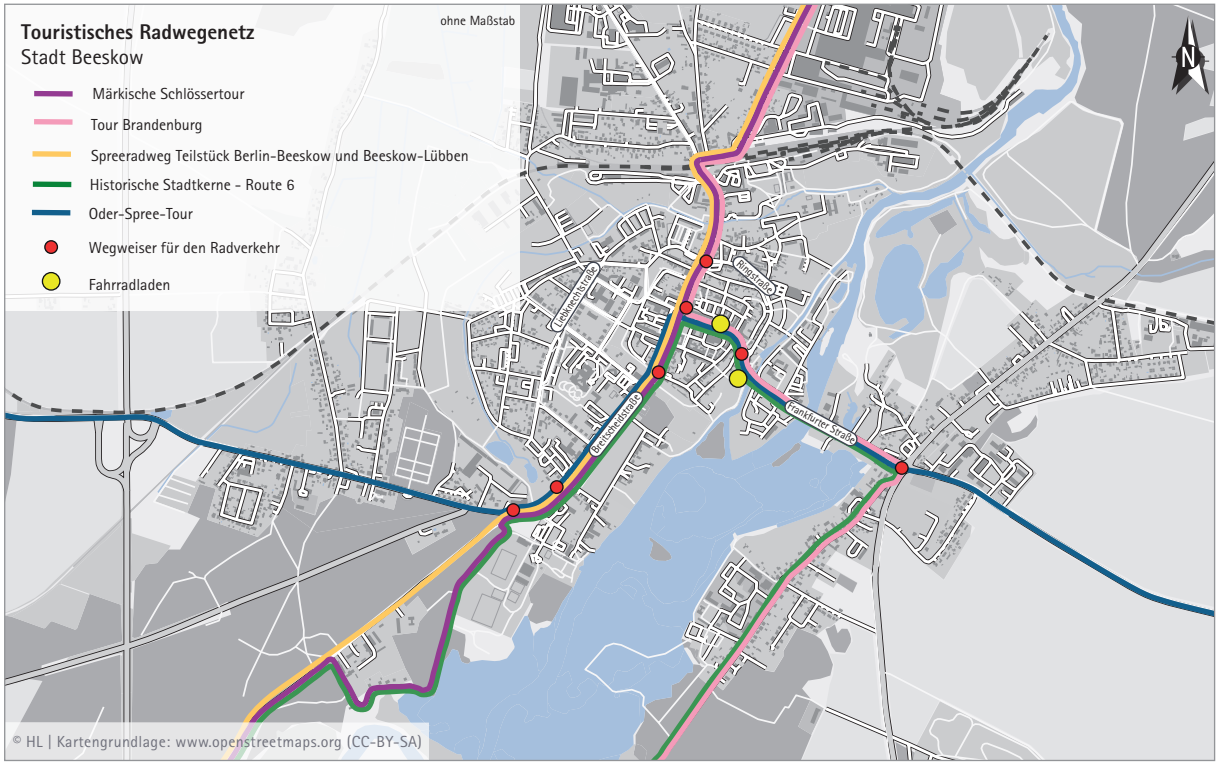


Abbildung 3-21 Touristisches Radwegenetz

Eine Wegweisung entlang der Radwanderwege im Untersuchungsgebiet ist bereits vorhanden; dies kann beispielhaft der Abbildung 3-22 entnommen werden. Die Wegweisung im Untersuchungsgebiet umfasst überwiegend Fernradrouten sowie regional erreichbare Ziele. Eine Wegweisung zur Altstadt bzw. zu erreichbaren Zielen im Stadtgebiet ist teilweise vorhanden. Eine

radverkehrsbezogene Wegweisung abseits der Radwanderwege ist nicht vorhanden, weiterhin fehlen allgemeine Informationen zu radverkehrsbezogenen Dienstleistungen und Angeboten. Als besonderes Defizit ist das Fehlen von Wegweisern und eines allgemeinen Informationsangebots am Bahnhof Beeskow hervorzuheben.

Abbildung 3-22 links: Wegweiser an Berliner Straße | rechts: Wegweiser am Kreisverkehr Frankfurter Straße / Ringstraße / Breite Straße

3.5.4 Stärken und Schwächen des Radverkehrs

Tabelle 3-11 Stärken und Schwächen des Radverkehrs

Stärken	Schwächen
Führungsformen in der Altstadt Die Radverkehrsführung im Bereich der Altstadt erfolgt auf Grund der dortigen Verkehrsbelastung sowie der Tempo 30-Zone überwiegend ERA-konform im Mischverkehr. Weiterhin wird durch die Radverkehrsführung im Altstadtbereich die Befahrung der touristischen Radwanderwege gewährleistet.	**Wegequalität in der Altstadt** Der in der Altstadt verwendete Pflasterbelag ist für eine Nutzung durch den Radverkehr ungeeignet.
Anbindung an Ortsteile Die Anbindung der Ortsteile Bornow, Oegeln, Krügersdorf, Schneeberg sowie Neuendorf erfolgt über straßenbegleitende Radwege.	**Radverkehrsinfrastruktur und Netzlücken im Hauptstraßennetz** Die Stadt Beeskow verfügt über wenige durchgehende Radwege entlang der Hauptstraßen. Die Radverkehrsführung erfolgt besonders entlang der Altstadtumfahrung im Mischverkehr, wobei teilweise auch Gehwege für den Radverkehr freigegebenen sind. Gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen erfolgt die Radverkehrsführung in Teilen des Hauptstraßennetzes nicht richtlinienkonform bzw. in Grenzbereichen.
	Radabstellanlagen Einfache Vorderradhalter stellen den Großteil der Radabstellanlagen im Altstadtbereich dar.
	Anbindung Kohlsdorf Die Anbindung des Ortsteils Kohlsdorf erfolgt im Mischverkehr. Die ist als Netzlücke im Radverkehrsnetz zu werten.
	Mobilitätsdienstleistungen Es werden keine ergänzenden Mobilitätsdienstleistungen angeboten, z. B. eBike-Ladestationen, Bike-Sharing-Möglichkeiten, Luftpumpstationen oder Möglichkeiten zur Selbstreperatur.
	Benutzungspflchtige Anlagen in der Altstadt Mitunter werden benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen im Bereich der Tempo 30-Zone der Altstadt ausgewiesen, welche gemäß den StVO auszuschließen sind.

3.6 Fußverkehr

3.6.1 Entwurfsgrundlagen des Fußverkehrs

Grundanforderungen an Anlagen des Fußverkehrs

Die Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA 2002)[12] bilden in Deutschland die Grundlage für Planung, Entwurf und Betrieb für Fußverkehrsanlagen. Mit ihrer Hilfe lassen sich die geeigneten

12 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV | Hrsg.): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), 2002, Köln.

Parameter der Bemessung sowie die notwendigen Ausstattungsmerkmale für alle Straßen und Wege wählen, bei denen die Belange von Fußgängern zu berücksichtigen sind. Insbesondere lassen sich so aber auch vorhandene Fußverkehrsanlagen anhand klar definierter Richtlinien beurteilen.

Die Grundanforderungen an Fußgängerverkehrsanlagen sind in der EFA 2002 wie folgt definiert:

- hohe Verkehrssicherheit, z. B. durch die weitgehende Trennung vom Fahrverkehr oder verkehrsberuhigende Maßnahmen
- hohe soziale Sicherheit durch eine Gestaltung mit hoher Sicherheitswirkung, Möblierung und Beleuchtung des vom Fußgängerverkehr genutzten Raumes
- möglichst umwegefreie Verbindungen
- angemessene Dimensionierung, z. B. durch zweckmäßige Gehwegbreiten
- Minimierung der Gehwiderstände, z. B. durch regional geprägtes Erscheinungsbild

Anlagebedarf und Bemessung des Fußverkehrs

Die Bemessung der Anlagen für den Fußverkehr erfolgt in Abhängigkeit von verschiedenen Faktoren, wie beispielsweise der Straßenraumbreite, der Verkehrsbelastung, der Straßenart oder der Bebauungsdichte (vgl. Tabelle 3-12). Zusätzlich können Zuschläge für die Gehwegbreiten im Seitenraum notwendig sein, z. B. bei der Gestaltung von Grünanlagen, Haltestellen, baulichen Lösungen für den ruhenden Verkehr oder Räumen mit besonderer Aufenthaltsqualität.

Tabelle 3-12 Grundanforderungen an Anlagen des Fußverkehrs innerorts nach EFA 2002 (Auszug)

Kurzbeschreibung / Nutzung	DTV[1]	Breite im Seitenraum	Maßnahmen im Querverkehr
Straßenunabhängig geführte Wege	-	3,00 m	Gegebenenfalls bei Querung von Straßen erforderlich
Befahrbare Wohnwege	< 500	Mindestbreite Straßenraum: 4,50 m	keine Querungsanlagen erforderlich
Wohnstraße, offene Bebauung	< 5.000	2,10 - 2,30 m	in der Regel keine Querungsanlagen, gegebenenfalls vorgezogene Seitenräume
Geschlossene Bebauung, geringe Dichte (max. 3 Geschosse)	< 5.000	2,50 m	vorgezogene Seitenräume
Geschlossene Bebauung, mittlere Dichte (3-5 Geschosse)	< 5.000	3,00 m	Mittelinseln, vorgezogene Seitenräume
Gemischte Wohn- und Geschäftsnutzung, mittlere Dichte (3-5 Geschosse)	< 5.000	3,30 m	Mittelinsel, vorgezogene Seitenräume, Teilaufpflasterungen, FGÜ
Gemischte Wohn- und Geschäftsnutzung, häufig frequentierte ÖPNV-Linie, hohe Dichte	< 5.000	4,00 m	Mittelinsel, FGÜ, gegebenenfalls LSA
	< 10.000	5,00 m	LSA
Ortsdurchfahrt, geringe Dichte, landwirtschaftliche Nutzung	< 15.000	3,30 m	Mittelinsel, FGÜ, gegebenenfalls LSA
	> 15.000	4,00 m	LSA

1 Werden die Verkehrsstärken um mehr als 5.000 Kfz/24h überschritten, ist die Seitenraumbreite um 1,0 m zu erhöhen. Zusätzlich können weitere Breitenzuschläge je nach Nutzung bzw. lokalen Besonderheiten dazu kommen.

Gemeinsame Geh- und Radwege können ebenfalls eingerichtet werden, kommen aber nur dann infrage, wenn eine getrennte Führung des Radverkehrs in Form von Radwegen oder Radfahrstreifen nicht zu realisieren ist und die Fahrbahnführung des Radverkehrs im Mischverkehr mit dem MIV auch bei Anlage eines Schutzstreifens aus Sicherheitserwägungen für nicht vertretbar gehalten wird. Grundsätzlich gilt, dass Radfahrer bei gemeinsamen und nebeneinander liegenden getrennten Geh- und Radwegen besondere Rücksicht auf Fußgänger nehmen und nötigenfalls ihre Geschwindigkeit anpassen müssen. Für gemeinsame Geh- und Radwege gilt eine Mindestbreite von 2,50 m, diese ist abhängig von der Fußgänger- und Radfahrerbelastung in der Spitzenstunde.

Beschilderung und Benutzungspflicht

Gemäß StVO ist das Benutzungsgebot eines Gehweges durch das Zeichen 239, die Benutzungspflicht eines Radweges durch das Zeichen 237 und gemeinsame bzw. nebeneinander liegende getrennte Geh- und Radwege durch die Zeichen Z 240/241 geregelt. In der nachfolgenden Abbildung 3-23 sind die benannten Verkehrszeichen grafisch dargestellt.

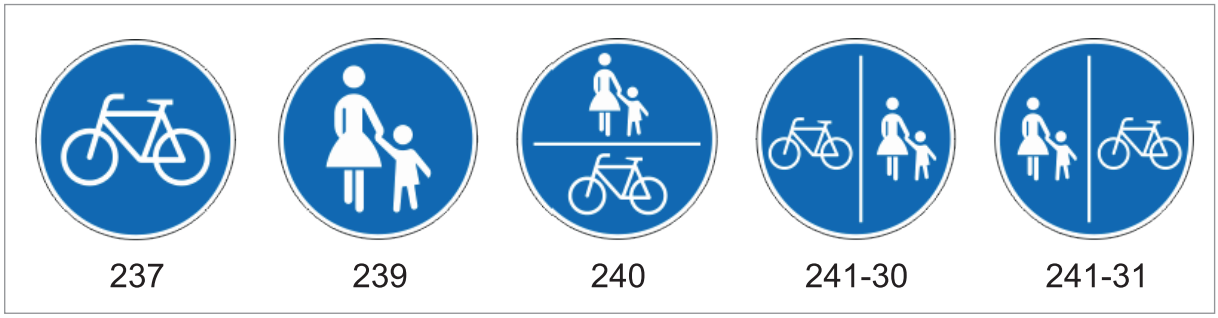


Abbildung 3-23 Verkehrszeichen nach StVO (Radverkehrsanlagen und Gehwege)

3.6.2 Vorhandene Infrastruktur | Bestandsanalyse

Im nachfolgenden Abschnitt wird das vorhandene Gehwegenetz der Stadt Beeskow einer Bestands- und Defizitanalyse unterzogen. Die festgestellten Mängel sind dabei thematisch sortiert nach:

- Mängel im Netz | keine Gehwege oder einseitige Gehwegeführung
- Mängel in der Bemessung
- Mängel in der Wegequalität
- Unsichere / fehlende Querungsstellen

und jeweils mit Fotos dokumentiert. Insgesamt zeigt sich, dass die Stadt über ein weitgehend engmaschiges Gehwegenetz verfügt und das Hauptstraßennetz in der Regel beidseitig von Gehwegen im Seitenraum flankiert wird.

Netzlücken bzw. fehlende Gehwege

Eine Netzlücke wird als solche definiert, wenn an angebauten Straßen keine entsprechenden Gehwege vorhanden sind und die Straße verkehrsrechtlich nicht als verkehrsberuhigter Bereich, welches dem Fußverkehr die Nutzung des gesamten Straßenraums ermöglicht, angeordnet ist. Das Hauptstraßennetz wird in Beeskow durchgehend von beidseitigen Gehwegen flankiert. Im Nebenstraßennetz fehlen Gehwege punktuell:

- Das beidseitige Fehlen von Gehwegen lässt sich auf Teilen der Zeppelinstraße sowie auf Teilen der Goethestraße feststellen. Aufgrund der vorhandenen beidseitigen Bebauung ist hier die Anlage beidseitiger Gehwege oder die Anordnung als verkehrsberuhigter Bereich zweckmäßig.

Abbildung 3-24 Beidseitige Lücken im Gehwegenetz (links: Zeppelinstraße | rechts: Goethestraße)

- Die einseitige Führung von Gehwegen ist nur bei einseitiger Erschließung zu empfehlen. Ein einseitiger Gehweg an beidseitig angebauten Straßen wurde in den folgenden Straßen festgestellt:
  - Uferstraße
  - Radinkendorfer Straße (nördlicher Teil)
  - Schillerstraße
  - Storkower Straße

Abbildung 3-25 Einseitig fehlende Gehwege im Gehwegenetz (links: Uferstraße | rechts: Schillerstraße)

Grundsätzlich sind die aufgezeigten fehlenden Gehwege im Netz überwiegend nicht als Netzlücke einzuordnen. So fehlen Gehwege häufig aufgrund städtebaulich gewachsener Situationen, zum anderen fehlen die Gehwege in schwach befahrenen Bereichen des Nebennetzes, wodurch keine sicherheitsrelevanten Probleme auftreten. Dies gilt jedoch nicht für die entsprechenden Streckenabschnitte der Radinkendorfer Straße sowie der Storkower Straße.

Mängel in der Bemessung

Eines der häufigsten Defizite ist die zu geringe Dimensionierung von vorhandenen Gehwegen. Die EFA 2002 schreibt innerorts bei straßenbegleitenden Gehwegen eine Mindestbreite von 2,50 m vor, welche jedoch regelmäßig im Bestandsnetz unterschritten wird. Dies lässt sich auf unter-

schiedliche Ursachen zurückführen und ist daher standortabhängig zu betrachten. Diesbezügliche Mängel wurden im Hauptstraßennetz entlang der

- Bahnhofstraße (Engstelle)
- Ringstraße
- Liebknechtstraße

festgestellt.

Abbildung 3-26 Mängel in der Bemessung im Hauptnetz (links: Liebknechtstraße | rechts: Ringstraße)

Im Nebennetz lassen sich Mängel in der Bemessung der Gehwege häufig im Bereich der Altstadt sowie im südlichen Teil der Spreeinsel feststellen. Da es sich dabei um städtebaulich gewachsene Strukturen handelt und aufgrund der geringen Verkehrsbelastungen dort mit keinen die Verkehrssicherheit betreffenden Konflikten zu rechnen ist, sind die entsprechenden Mängel in der Bemessung nicht als zentrale Defizite einzustufen. Die nachfolgende Abbildung 3-27 zeigt beispielhaft entsprechende Mängel der Gehwegbemessung im Nebennetz.

Abbildung 3-27 Mängel in der Bemessung im Nebennetz (links: Frankfurter Straße| rechts: Weststraße)

Mängel in der Wegequalität

Defizite in der Beschaffenheit von Gehwegen meinen insbesondere wechselnde oder ungeeignete Gehwegbeläge sowie generell nicht befestigte Fußverkehrsanlagen, welche vor allem für ältere Menschen (z. B. mit Rollatoren), Personen mit Kinderwagen, Rollstuhlfahrende etc. die Nutzung erschweren. Zudem beeinträchtigen Unebenheiten in der Oberfläche die Benutzung. Im Hauptnetz weist der Gehweg entlang der Bahnhofstraße abschnittsweise deutliche Defizite hinsichtlich der Wegequalität auf.

Abbildung 3-28 Mängel in der Gehwegqualität (Bahnhofstraße)

Unsichere / fehlende Querungsstellen

Defizite hinsichtlich der Abwicklung des Querungsbedarfs im Fußverkehr wurden nur vereinzelt festgestellt. Insgesamt lassen sich besonders in Zuge der Altstadtumfahrung zahlreiche Querungsmöglichkeiten feststellen, wie z. B. Fußgängerüberwege an der Liebknechtstraße und Schützenstraße oder Mittelinseln an der Ringstraße und an der Liebknechtstraße. Trotz der insgesamt guten Abwicklung des Querungsbedarfs wurden vereinzelt Abschnitte verortet, an welchen ein Bedarf an Querungsstellen festgestellt bzw. vermutet werden kann:

- Am Bahnhof:
  - Aufgrund der großen Fahrbahnbreite des Knotenpunktarms Am Bahnhof am Knotenpunkt Bahnhofstraße / Am Bahnhof / Am Lübbener Bahnhof ergibt sich der Bedarf einer Querungsstelle für den Fußverkehr, ähnlich wie am Knotenpunktarm Am Lübbener Bahnhof.
- Bahnhofstraße:
  - Im Straßenabschnitt zwischen dem Knotenpunkt Bahnhofstraße / Am Bahnhof / Am Lübbener Bahnhof und dem Kreisverkehr Bahnhofstraße / Ringstraße / Poststraße besteht Bedarf nach einer Querungshilfe.

Abbildung 3-29 Abschnitte mit Querungsbedarf | links: Zufahrt Am Bahnhof (gegenüber Zufahrt Am Lübbener Bahnhof) | rechts: Bahnhofstraße

- Frankfurter Straße:
  - Der Querungsbedarf an der Frankfurter Straße ergibt sich zum einen aufgrund der dort vorhandenen Haltestellen (Hst. Ostkreuz), zum anderen aufgrund des Querungsbedarfs zwischen dem nördlichen und südlichen Teil der Spreeinsel.
- Breitscheidstraße (etwa auf Höhe Wiesenring):
  - Im südlichen Abschnitt der Breitscheidstraße (etwa auf Höhe des Wiesenrings) kann die Notwendigkeit einer zusätzlichen Querungsstelle abgleitet werden. Dies ergibt sich vordergründig aufgrund des vergleichsweise hohen DTV.
- Storkower Straße:
  - Im Bereich der Storkower Straße, westlich des Vorheider Wegs, ist aufgrund der Bebauungssituation eine Querungsstelle empfehlenswert.

Abbildung 3-30 Abschnitte mit Querungsbedarf (links: Frankfurter Straße | rechts: Breitscheidstraße)

3.6.3 Stärken und Schwächen des Fußverkehrs

Tabelle 3-13 Stärken und Schwächen des Fußverkehrs

Stärken	Schwächen
Netzdichte Insgesamt sind nahezu alle Straßen von Gehwegen flankiert. Innerhalb der Wohnquartiere fehlen teilweise Gehwege; dies ist jedoch aufgrund der dort vorhandenen, geringen Verkehrsbelastung akzeptabel.	**Dimensionierung** Entlang des Haupt- und Nebenstraßennetzes wurden Defizite hinsichtlich der Dimensionierung (Gehwegbreite) festgestellt. Dies resultiert jedoch oftmals aus historisch gewachsenen, beengten Straßenräumen.
Zustand der Gehwege Der Großteil der Gehwege befindet sich in einem guten Zustand hinsichtlich Oberfläche und Ebenheit.	**Fehlende Querungsstellen** Entlang des Hauptstraßennetzes außerhalb der Altstadtumfahrung kann mitunter der Bedarf zusätzlicher Querungsstellen abgeleitet werden.
Querungsmöglichkeiten entlang der Altstadtumfahrung Entlang der Altstadtumfahrung selbst sind zahlreiche Querungsstellen vorhanden, wodurch dort kein Verbesserungsbedarf besteht.	

3.7 Verkehrssicherheit

Für eine verkehrliche Beurteilung des Bestands hinsichtlich der Verkehrssicherheit werden die offiziellen Unfallstatistiken einbezogen, um gegebenenfalls räumliche Schwerpunkte zu identifizieren und planerische Empfehlungen für das Untersuchungsgebiet abzuleiten. Hierfür wird eine Auswertung der Unfallhäufungsstellen (UHS) vorgenommen. Das entsprechende Regelwerk, das Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen der FGSV[13], definiert UHS nach bestimmten Kriterien und unterscheidet hierbei nach Innerortsstraßen, Landstraßen und Autobahnen. Relevant für die Auswertung sind Unfälle des vergangenen Jahres (2019) bzw. der vergangenen drei Jahre (2017-2019).[14] Die Kriterien für Innerortsstraßen können der nachfolgenden Tabelle 3-14 entnommen werden.

Tabelle 3-14 Kritieren für Unfallhäufungsstellen innerorts

Lage		Karte	Grenzwert	Ausdehnung
innerorts	Knotenpunkt	1-Jahreskarte	5 Unfälle gleichen Typs	Fahrbahnrand = 25m, Fahrbahnachse = 50m
		3-Jahreskarte (Unfälle mit Personenschäden)	5 Unfälle	
	freie Strecke	1-Jahreskarte	5 Unfälle gleichen Typs	max. 50m ab Knotenpunkteinfluss
		3-Jahreskarte (Unfälle mit Personenschäden)	5 Unfälle	

13 **Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV | Hrsg.):** Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen - M UKO, Ausgabe 2012, FGSV-Verlag, Köln 2012

14 Die Polizeidirektion Fürstenwalde stellte die relevanten Daten für das Stadtgebiet Beeskow zur Verfügung.

Hierbei erfolgt eine Unterscheidung in leichte und schwere Unfallhäufungsstellen. Leichte Unfallhäufungen werden der 1-Jahreskarte entnommen, da dort überwiegend Unfälle mit leichten Unfallfolgen, also Unfälle mit Sachschaden abgebildet sind. Schwere Unfallhäufungen werden der 3-Jahreskarte entnommen, da dort das Unfallgeschehen mit schweren Unfallfolgen, also Unfälle mit Personenschaden, abgebildet werden.

Das Unfallgeschehen im Untersuchungsgebiet für das Jahr 2019 ist der Abbildung 3-31 zu entnehmen. Im Rahmen dieser Darstellung erfolgt die Differenzierung der Unfälle nach Unfalltyp, begründet dadurch, dass gemäß der Definition eine Unfallhäufung in der 1-Jahreskarte durch fünf Unfälle des gleichen Typs gekennzeichnet ist. Die Unfalltypen definieren sich dabei wie folgt:

- **Fahrunfall (F)**: Der Unfall wurde ausgelöst durch den Verlust der Kontrolle über das Fahrzeug (wegen nicht angepasster Geschwindigkeit oder falscher Einschätzung des Straßenverlaufs, des Straßenzustands o. Ä.), ohne dass andere Verkehrsteilnehmer dazu beigetragen haben. Infolge unkontrollierter Fahrzeugbewegungen kann es dann aber zu einem Zusammenstoß mit anderen Verkehrsteilnehmern gekommen sein.
- **Abbiegeunfall (AB):** Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem, den Vorrang anderer zu beachtenden Abbieger und einem aus gleicher oder entgegengesetzter Richtung kommenden Verkehrsteilnehmer (auch Fußgänger) an Kreuzungen, Einmündungen, Grundstücks- oder Parkplatzzufahrten.
- **Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)**: Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem einbiegenden oder kreuzenden Wartepflichtigen und einem vorfahrtberechtigten Fahrzeug an Kreuzungen, Einmündungen oder Ausfahrten von Grundstücken und Parkplätzen.
- **Überschreiten-Unfall (ÜS):** Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug und einem Fußgänger auf der Fahrbahn, sofern dieser nicht in Längsrichtung ging und insofern das Fahrzeug nicht abgebogen ist. Dies gilt auch, wenn der Fußgänger nicht angefahren wurde.
- **Unfall durch ruhenden Verkehr (RV):** Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug des fließenden Verkehrs und einem Fahrzeug, das parkt/hält bzw. Fahrmanöver im Zusammenhang mit dem Parken/Halten durchführte.
- **Unfall im Längsverkehr (LV):** Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegten, sofern dieser Konflikt nicht einem anderen Unfalltyp entspricht.
- **Sonstiger Unfall (SO):** Unfall, der sich nicht den Typen 1 - 6 zuordnen lässt. Beispiel: Wenden, Rückwärtsfahren, Parker untereinander, Hindernis oder Tier auf der Fahrbahn, plötzlicher Fahrzeugschaden (Bremsversagen, Reifenschäden, o. Ä.)

Im Untersuchungsgebiet lassen sich für das Jahr 2019 alle Unfalltypen nachweisen. Zudem lassen sich anhand der 1-Jahreskarte für das Jahr 2019 drei Unfälle mit schweren Personenschaden und sieben Unfälle mit leichten Personenschaden nachweisen. Beim Großteil der dargestellten Unfälle handelt es sich demzufolge erwartungsgemäß um Sachschadensunfälle.

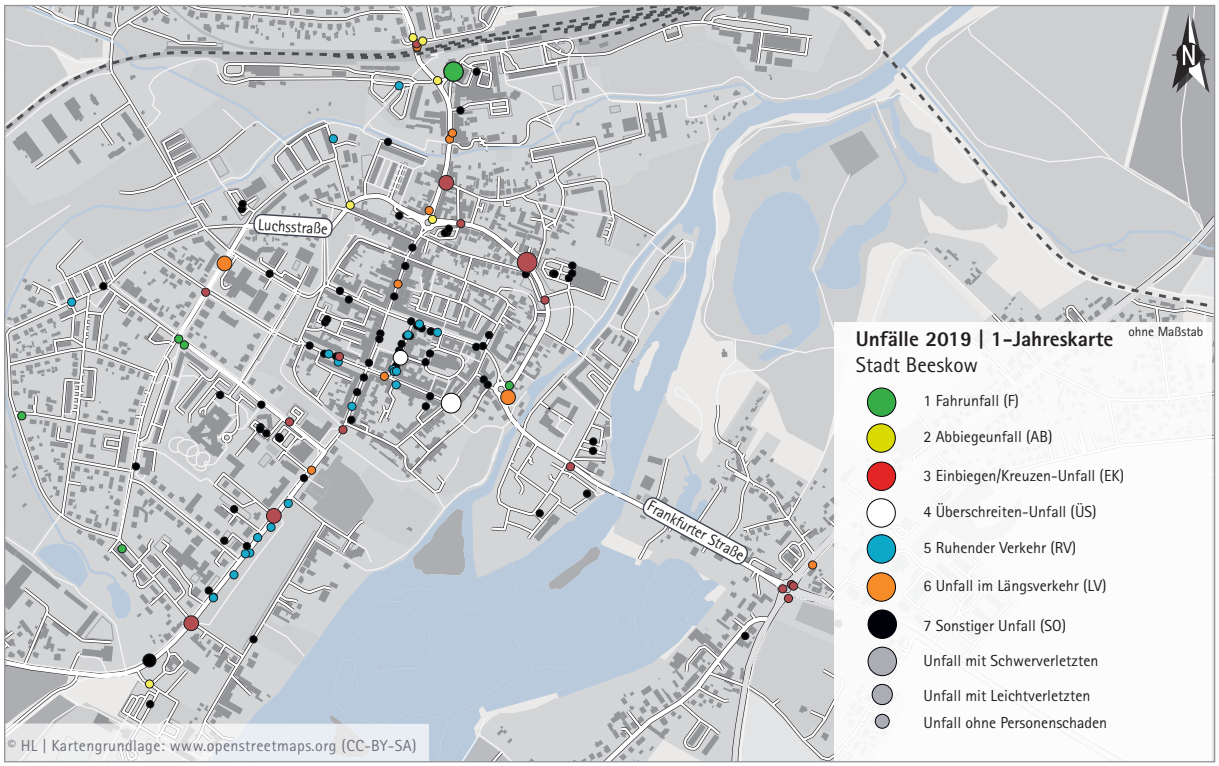


Abbildung 3-31 Unfälle im Beeskower Kernstadtbereich 2019 nach Unfalltyp

Für das betrachtete Untersuchungsgebiet lassen sich hinsichtlich der Auswertung der Unfälle für das Jahr 2019 folgende Auffälligkeiten feststellen:

- Gehäuftes Vorkommen von Unfällen des Typs Sonstiger Unfall und Unfall durch ruhenden Verkehr im Altstadtbereich (Schwerpunkte: Breite Straße, Berliner Straße, Markt und Bodelschwinghstraße)
- Gehäuftes Auftreten von Unfällen durch den ruhenden Verkehr entlang der Breitscheidstraße
- Gehäuftes Auftreten von Einbiegen/Kreuzen-Unfällen am Kreisverkehr Frankfurter Straße/Krügersdorfer Chaussee

Nachfolgend werden die Unfälle mit Personenschaden in der 3-Jahreskarte untersucht. Eine Unterscheidung nach Unfalltyp findet nicht statt. Die Analyse des in Abbildung 3-32 dargestellten Unfallgeschehens für den Zeitraum 2017 bis 2019 zeigt, dass der überwiegende Teil der Unfälle mit Personenschaden zur Unfallkategorie »Unfall mit Leichtverletzten« zugeordnet wird, was bedeutet, dass in Folge des Unfalls mindestens ein leichtverletzter Verkehrsteilnehmer, jedoch keine Schwerverletzten und keine Getöteten auftreten. Ergänzend ist zu erwähnen, dass es im Untersuchungsgebiet für den betrachteten Zeitraum keine Unfälle mit Getöteten gab.

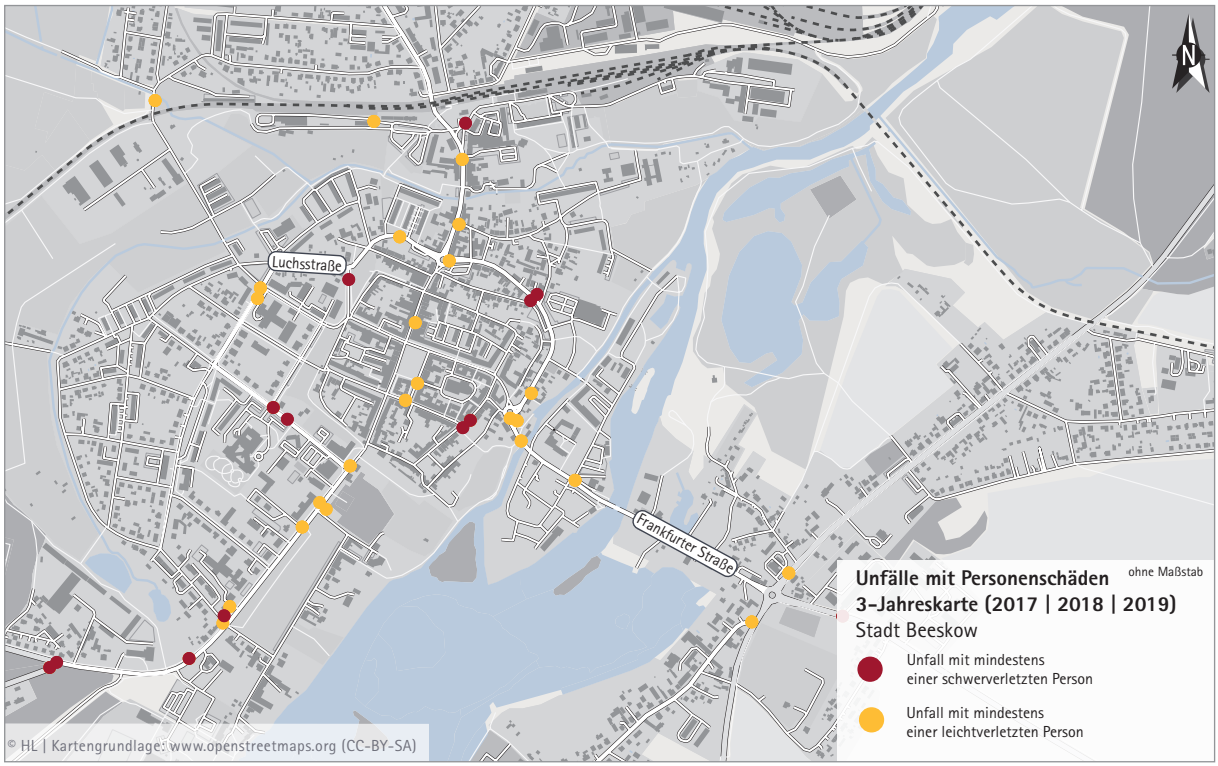


Abbildung 3-32 Unfälle mit Personenschaden im Beeskower Kernstadtbereich im Zeitraum 2017 bis 2019

Für den Betrachtungszeitraum liegen keine Unfallhäufungen mit erheblicher Unfallschwere vor. Jedoch fällt auf, dass der überwiegende Teil der Unfälle mit Personenschaden auf den drei Zufahrtsstraßen zur Innenstadt (Frankfurter Straße, Fürstenwalder Straße, Rudolf-Breitscheid-Straße) sowie auf den Straßen der Altstadtumfahrung (Ringstraße, Poststraße, Liebknechtstraße und Schützenstraße) auftreten. Aus der Analyse der Unfalldaten ergeben sich keine räumlich definierbaren Probleme, die auf spezifische Handlungserfordernisse hinweisen. Gemäß Definition bestehen keine Unfallhäufungsstellen.

4 Beteiligungsverfahren

Die Partizipation der Öffentlichkeit wurde während der gesamten Konzeptentwicklung durch verschiedene Beteiligungsformate gewährleistet. Dieses umfasste:

- eine Befragung der Bürger durch einen Online-Fragebogen im Rahmen der Bestandsanalyse (vgl. Kapitel 4.1)
- eine Infoveranstaltung für Gewerbetreibende in der Altstadt mit einer Präsentation der Zwischenergebnisse sowie anschließender Diskussion (vgl. Kapitel 4.2),
- die Abstimmung der Leitziele im Rahmen der kommunalen »AG Verkehr« sowie
- der Präsentation der (Zwischen-)Ergebnisse

4.1 Online-Befragung

Über den Online-Fragebogen wurden die Interessen, Meinungen und Belange von Bewohnern und Besuchern zum Verkehrsgeschehen in der Stadt Beeskow erfasst. Durch dieses Format wurde bereits zu Beginn der Konzepterarbeitung eine Beteiligung der Öffentlichkeit ermöglicht und die Bewertung der Bestandssituation aus Nutzersicht gewährleistet. Für die Befragung wurde ein Online-Umfrage-Tool genutzt. Parallel dazu wurden gedruckte Papierexemplare der Umfrage im Rathaus ausgelegt, um auch Personen, welche nicht online am Verfahren teilnehmen konnten, die Teilnahme zu ermöglichen.

Insgesamt nahmen während des Erhebungszeitraumes (20.04.2020 bis 02.06.2020) 199 Personen an der Befragung teil. Die Ergebnisse der Befragung können Anlage 15 entnommen werden. Der Fragebogen umfasste u. a. die nachfolgenden inhaltlichen Aspekte:

- Grund und Häufigkeit des Altstadtbesuchs
- Angaben zur Verkehrsmittelwahl, Bewertung der Erreichbarkeit sowie Wunsch nach alternativen Mobilitätsangeboten
- Öffentlicher Personennahverkehr:
  - Qualität der Anbindung durch üÖPNV | Qualität und Quantität der Haltestellen des üÖPNV | Qualität der Anbindung durch SPNV
- Radverkehr:
  - Qualität und Quantität des Radnetzes | Qualität und Quantität der Radabstellanlagen
- Fußverkehr
  - Qualität der Gehwege | Barrierefreiheit | Aufenthaltsqualität

- Motorisierter Individualverkehr:
  - Anbindung durch Pkw | Parkraum | Verkehrsberuhigung

Wesentlichen Erkenntnisse waren u. a.:

- Die Altstadt wird von den Befragten häufig und aus verschiedenen Gründen frequentiert. Über 80 % der Befragten sind mindestens dreimal pro Woche vor Ort, insbesondere für Alltagseinkäufe oder aus beruflichen Gründen, teilweise auch zum Einkaufen von Kleidung (Shopping).
- Zu Fuß, per Fahrrad sowie per Pkw erreichen die meisten Befragten die Altstadt. Der Pkw wird dabei von über 85 % der Befragten regelmäßig genutzt. Eine geringe Rolle spielen ÖPNV, Motorräder sowie E-Bikes oder Pedelecs.
- Die Erreichbarkeit der Altstadt wird insbesondere per Fuß (85 %) sowie per Fahrrad (knapp 60 %) als gut oder sehr gut eingeschätzt. Die Erreichbarkeit per Pkw wird ebenfalls überwiegend gut bis sehr gut bewertet (knapp 50 %), 19 % schätzen diese hingegen als schlecht oder sehr schlecht ein.
- Es bestehen hohe Zustimmungsraten für Fahrradstraßen in der Altstadt, dagegen eine geringe Zustimmung für eine Sperrung des Altstadtkerns für den allgemeinen Kfz-Verkehr.
- Für die einzelnen Verkehrsmittel können auf Grundlage der Umfrage zudem folgende Aussagen getroffen werden:
  - **ÖPNV:** Busse verkehren selten an Wochenenden, eine häufigere Nutzung der Bahn sei bei attraktiveren Fahrtzeiten aus / in Richtung Berlin zu erwarten, bessere Ausstattung der Haltestellen erwünscht
  - **Rad:** häufigere Nutzung bei attraktiveren Radwegen, mehr Radabstellanlagen sowie bei besserer Erreichbarkeit der Altstadt per Rad; zu wenige Radwege innerhalb der Altstadt, Radwege häufig in keinem guten Zustand
  - **Fuß:** allgemeine Einschätzung der Gehwege in der Altstadt als bequem, schnell und sicher, Gehwege werden größtenteils als barrierefrei eingestuft
  - **Pkw:** Der Großteil der Befragten schätzt die Fahrt in die Altstadt mit dem Pkw bequemer als mit anderen Verkehrsmitteln ein. Bei Verbesserung der Erreichbarkeit durch andere Verkehrsmittel ist eine geringere Nutzung des Pkw vorstellbar. Der überwiegender Teil der Befragten sieht Parkgebühren kritisch. Es wird zu viel Autoverkehr in der Altstadt angemahnt.

4.2 Infoveranstaltung (Gewerbetreibende)

Auf Grundlage der Öffentlichkeitsbeteiligung der Gewerbetreibenden vom 05.10.2020 können Ideen und Ziele der ansässigen Händler und Gewerbetreibenden in das Verkehrskonzept einfließen. Hierfür wurden Defizite und mögliche Leitziele mit den etwa 20 anwesenden Gewerbetreibenden diskutiert, welche nachfolgend zusammenfassend dargelegt sind.

Defizite im Bestand

Folgende Aspekte zu bestehenden Defiziten wurden durch die Teilnehmer diskutiert und werden in der weiteren Konzeptbearbeitung berücksichtigt:

- Durchgangsverkehr in der Altstadt: Aufgrund des vorhandenen Durchgangsverkehrs in der Altstadt sowie dem damit verbundenen erhöhten Verkehrsaufkommen wird geprüft, inwiefern dieser umgeleitet bzw. eine direkte Durchfahrung der Altstadt unterbunden werden kann (z. B. durch Änderung der vorhandenen Einbahnstraßenregelung).

- Langzeitparken für Beschäftigte: Derzeit kommt es in der Altstadt vermehrt zur Nutzung von bewirtschafteten Kurzzeitstellplätzen durch Beschäftigte (Weiterdrehen der Parkuhr in der Pause) oder zu ordnungswidrigem Parken. Hierbei wurde das geringe Stellplatzangebot für Beschäftigte angemerkt. Aus diesem Grund wird der Wunsch nach einer langfristigen Lösung für Langzeitparken geäußert. Da auch Bewohner der Altstadt von dieser Problematik betroffen sind, prüft die Stadt, ob weitere Flächen als Bewohnerparken ausgewiesen werden können.

- Radverkehrsführung in der Bahnhofsstraße: Da auf der Bahnhofsstraße vermehrt Radfahrer die Gehwege ordnungswidrig befahren, wird die derzeitige Radverkehrsführung geprüft und Vorschläge für eine sichere Führung des Radverkehrs unterbreitet.

- Lärmbelästigung auf der Bodelschwinghstraße: Aufgrund des vorhandenen Kfz-Verkehrs mit Anhängern und des allgemein schlechten Straßenzustands kommt es in der Bodelschwinghstraße zu erheblichen Lärmbelästigungen. Hier wird geprüft, inwieweit die Durchfahrung mit Anhänger unterbunden werden kann.

- Barrierefreiheit in der Altstadt: Aufgrund der schlechten Erkennbarkeit von Bordabsenkungen werden diese häufig von Pkw zugeparkt. Um die Barrierefreiheit weiterhin zu gewährleisten wird geprüft, inwieweit diese markiert oder mit einer anderen Pflasterung besser sichtbar gemacht werden können.

Folgende Leitziele und Ideen wurden von den Teilnehmern angesprochen und diskutiert:

- Verbesserung der ÖPNV-Erschließung der Altstadt: Um die Erschließungslücken im Untersuchungsgebiet zu beseitigen, werden die vorhandenen Haltestellenstandorte geprüft und ggf. Vorschläge, z. B. zusätzliche Haltestellen, erarbeitet.

- Verbesserung der ÖPNV-Anbidnung an die Ortsteile: Um zukünftig eine bessere Erreichbarkeit der Innenstadt von den umliegenden Ortsteilen gewährleisten zu können, wurde der Einsatz eines Elektro-Kleinbusses vorgeschlagen. Die Realisierbarkeit eines solchen Systems wird geprüft.

- Verbesserung des Parkleitsystem: Da es beim derzeitigen Parkleitsystem der Stadt Beeskow nach Angaben von Ärzten und Gewerbetreibenden oft zu Verständnisproblemen kommt und dieses falsch interpretiert wird, soll geprüft werden, ob hierbei Verbesserungspotenziale bestehen und wie diese umgesetzt werden können. Die Besucher sollen vermehrt auf die größeren Parkplätze am Altstadtrand hingewiesen werden.

- Ausbau der E-Mobilität: Das Verkehrskonzept soll darauf hinwirken, die Infrastruktur für Elektromobilität zu verbessern bzw. diese auszubauen. Gerade um der steigenden Anzahl an E-Bike-Touristen gerecht zu werden, wird eine entsprechende Infrastruktur in der Altstadt Bestandteil des Handlungskonzepts.

5 Leitziele

Im Resultat besteht das Verkehrskonzept aus einer Vielzahl von Einzelmaßnahmen, welche zur Verbesserung der Verkehrssituation beitragen und hierfür schrittweise umgesetzt werden sollen. Zu diesem Zweck werden nachfolgend Leitziele formuliert, welche die Grundlage dieser Maßnahmen bilden. Im Rahmen der Bestandsanalyse sowie der Online-Befragung konnten mitunter Defizite und Mängel bei der verkehrlichen Infrastruktur festgestellt werden, aus welchen sich gleichzeitig Verbesserungspotenziale ableiten lassen. Ergänzend dazu hat die Stadt Beeskow einzelne Schwerpunkte für die Bearbeitung des Handlungskonzepts vorgegeben, welche ebenfalls bei der Formulierung der Leitziele einfließen.

5.1 MIV

Der MIV nimmt für das Erreichen der Altstadt eine wesentliche Bedeutung ein. Im Rahmen der Online-Befragung gab ein Großteil der Befragten an, den MIV zum Erreichen der Beeskower Altstadt zu nutzen. Weiterhin wird die Erreichbarkeit mit dem MIV grundsätzlich eher positiv bewertet. Da die Nutzungsansprüche des MIV häufig in Konkurrenz mit den Nutzungsansprüchen anderer Verkehrsteilnehmer (Fuß-, Rad- und öffentlicher Verkehr) stehen, ist hier eine umfassende Abwägung der Maßnahmen notwendig.

MIV.1 | Unterbindung von Durchgangsverkehr in der Altstadt in Nord-Süd-Richtung

In der Beeskower Altstadt soll der Durchgangsverkehr für den MIV sowie den Schwerverkehr in Nord-Süd-Richtung unterbunden werden. Dies gilt es durch geeignete verkehrsrechtliche Anordnungen sowie bauliche Eingriffe umzusetzen. Weiterhin soll dieses Ziel durch eine Attraktivitätssteigerung der inneren Umfahrung (Altstadtumfahrung) gestützt werden.

MIV. 2 | Verkehrsberuhigung des Marktplatzes

Durch eine Änderung der Verkehrsführung am Marktplatz kann eine Steigerung der Aufenthaltsqualität bewirkt werden. Gleichzeitig kann durch eine Umlenkung des Kfz-Verkehrs der zusätzlich verfügbare Straßenraum anderen Verkehrsteilnehmern zur Verfügung gestellt werden. Weiterhin kann hierdurch das zuvor genannte Leitziel zur Unterbindung des Durchgangsverkehrs unterstützt werden.

MIV.3 | Überarbeitung des Parkraumangebots

Die Stadt Beeskow verfügt bereits über ein funktionierendes Parkleitsystem sowie eine räumlich abgestimmte Parkraumbewirtschaftung. Die Stellplätze sind jedoch relativ groß und flächendeckend verteilt. Die zulässigen Parkdauern animieren mitunter Beschäftigte in der Altstadt, ihren

Pkw dauerhaft abzustellen und die Parkuhr in der Mittagspause umzustellen. Zur Überarbeitung des Parkraumangebots wird demzufolge an zwei Möglichkeiten zur zukünftigen Steuerung angesetzt: So kann zum einen eine Verringerung des Parkraumangebots im Stadtzentrum erfolgen, wodurch eine Verlagerung des Parkens in die bislang weniger frequentierten Bereiche außerhalb der Altstadt (z. B. am Bahnhof) bewirkt wird. Zum anderen können die zulässigen Parkdauern in der Altstadt gekürzt werden.

5.2 ÖPNV

Gemäß den Ergebnissen der Online-Befragung hat der ÖPNV für das Erreichen der Altstadt nur eine untergeordnete Bedeutung. Jedoch lässt sich ungenutztes Potential ableiten, da ein nicht unerheblicher Teil der Befragten den ÖPNV im Falle einer besseren Anbindung häufiger nutzen würde. Somit ist auch eine gute Erreichbarkeit durch den ÖPNV wesentliche Grundlage der entwickelten Leitziele.

ÖPNV.1 | Sicherung einer durchgehenden barrierefreien Nutzung

Derzeit sind die meisten Haltestellen im Untersuchungsgebiet nicht barrierefrei. Gerade vor dem Hintergrund, eine mobile Teilhabe für alle Menschen zu ermöglichen, besteht hier Handlungsbedarf. Ziel ist es, sämtliche Haltestellen barrierefrei auszubauen und barrierefreie Wege vom Wohnort bis zu Zielen in der Innenstadt zu gewährleisten. Möglichst alle Menschen sollen ohne fremde Hilfe das Stadtzentrum mit dem ÖPNV erreichen können.

ÖPNV.2 | Verbesserung der Erschließungsqualität

Im Rahmen der Bestandsanalyse konnten mitunter Erschließungslücken identifiziert werden. Ziel ist es daher, die Erschließungsqualität zu optimieren und somit die Erreichbarkeit des ÖPNV zu verbessern.

5.3 Radverkehr

Der Radverkehr spielt beim Besuch der Altstadt eine wesentliche Rolle. Fast die Hälfte der Befragten gab an, die Altstadt häufig oder sehr häufig per Fahrrad zu erreichen. Gleichzeitig lässt sich weiteres Potenzial für den Radverkehr in der Altstadt ableiten. So würden viele Befragte das Fahrrad häufiger nutzen, wenn das Radwegenetz in einem noch besseren Zustand wäre. Bisher verfügt die Stadt Beeskow über kein zusammenhängendes Radwegesnetz. Zur Stärkung des Radverkehrs wird daher ein dreistufiges Zielnetz angestrebt. Im Rahmen dieses Zielnetzes soll ein zusammenhängendes Netz für den Radverkehr erarbeitet werden, wobei insbesondere auch der Verlauf touristischer Radwege eingebunden werden soll. Im Ergebnis gilt es, durchgehende Verbindungen

in Nord-Süd- sowie Ost-West-Richtung zu etablieren, deren Verknüpfung innerhalb der Altstadt erfolgt.

RV.1 | Beseitigung von Netzlücken im Hauptstraßennetz

Insbesondere im Hauptstraßennetz sind Netzlücken für den Radverkehr aufgrund einer fehlenden Radverkehrsinfrastruktur feststellbar. Zur Beseitigung der Netzlücken und zur Stärkung des angestrebten Zielnetzes ist die Radverkehrsführung abschnittsweise an die vorliegenden Kfz-Stärken anzupassen.

RV.2 | Schaffung einer hochwertigen Radverbindung in der Altstadt

Bestandteil des übergeordneten Zielnetzes ist eine direkte Durchfahrung der Altstadt. Hierfür gilt es bestimmte Netzabschnitte für die Nutzung durch den Radverkehr zu optimieren. Dies kann beispielsweise durch eine Verbesserung der Fahrbahnoberfläche oder die Einbindung geeigneter Radverkehrsanlagen umgesetzt werden.

RV.3 | Lückenlose Anbindung der Ortsteile

Im Rahmen der Bestandsanalyse konnten fehlende Radverkehrsanlagen bei der Anbindung der Ortsteile Radinkendorf und Kohlsdorf festgestellt werden. Insbesondere für die Anbindung nach Kohlsdorf ist die Führung des Radverkehrs auf der Landesstraße als ungeeignet einzustufen. Dies gilt es im Rahmen des Zielnetzes zu beseitigen.

RV.4 | Attraktivieren des Radverkehrs durch Mobilitätsdienstleistungen

Zur Etablierung des Zielnetzes empfiehlt es sich, zusätzliche Mobilitätsdienstleistungen, wie z. B. E-Bike-Ladestationen, Luftpumpstationen oder Möglichkeiten zur Selbstreparatur zu schaffen. Insbesondere ist dies für den Bereich der Altstadt relevant, da diese den zentralen Verknüpfungspunkt der Radverbindung bilden soll.

RV.5 | Verbesserung des Angebots an Radabstellanlagen

Die bestehenden Radabstellanlagen weisen gemäß der Bestandsanalyse qualitative Defizite auf, welche die Benutzbarkeit beeinträchtigen. Es wird demnach geprüft, an welchen Standorten und in welchem Umfang zusätzliche Radabstellanlagen zu installieren und welche Bauformen dabei zu bevorzugen sind. Nach Umsetzung des Verkehrskonzepts soll ein sicheres, bequemes und zielnahes Abstellen des eigenen Rads im gesamten öffentlichen Raum der Altstadt gewährleistet sein.

5.4 Fußverkehr

Innerhalb der Altstadt ist die fußläufige Mobilität eine beliebte Form der Fortbewegung. Im Rahmen der Bürgerbefragung wurde die derzeitige Erschließung der Altstadt zu Fuß bereits positiv bewertet. Mit Blick auf die Mobilitätsziele der Stadt sind die Belange des Fußverkehrs weitestgehend zu fördern, wodurch diesem in der Innenstadt eine hohe Priorität einzuräumen ist. Ziel ist es, weiterhin eine hohe Aufenthaltsqualität und gute fußläufige Erreichbarkeit zu gewährleisten.

FV.1 | Sicher und bequem nutzbare Gehwege

Im Rahmen der Bestandsanalyse konnten geringfügige punktuelle Mängel in der Dimensionierung bzw. der baulichen Beschaffenheit der derzeitigen Gehwege festgestellt werden. Da Mängel in der Bemessung der Anlagen zumeist aus historisch gewachsenen Situationen resultieren und der begrenzte Straßenraum vielerorts keine Erweiterung der Gehwege zulässt, ist der Fokus daher primär auf die Beseitigung von Defiziten in der Oberflächenbeschaffenheit zu legen, was auch einen wichtigen Bestandteil zur Gewährleistung barrierefreier Fortbewegung darstellt.

FV.2 | Schaffung notwendiger Querungsstellen

Um eine ausreichende Abwicklung des Querungsbedarfs der zu Fuß Gehenden zu gewährleisten, sind vereinzelt zusätzliche Querungsstellen erforderlich. Diese sind Bestandteil eines zusammenhängenden und attraktiven Zielnetzes für den Fußverkehr, welches dessen Belange vollumfänglich berücksichtigt.

FV.3 | Einrichtung barrierefreier Wegebeziehungen

Der schrittweise barrierefreie Ausbau aller Gehwege ist erforderlich, um die mobile Teilhabe aller Menschen gewährleisten zu können. Hierfür müssen Bordsteine abgesenkt, taktile Leitelemente integriert und die Gehwege möglichst hindernisfrei gestaltet werden. Öffentliche Einrichtungen sowie Gewerbe und Einzelhandel sollen für mobilitätseingeschränkte Personen ohne fremde Hilfe erreichbar sein.

FV.4 | Aufwertung öffentlicher Räume

Im Rahmen der Online-Befragung gab ein Großteil der Befragten den Wunsch nach einer verstärkten Begrünung der Altstadt an. Die Beeskower Altstadt besitzt noch diverse Potenziale zur Aufwertung öffentlicher Räume. Neben der städtebaulichen Entwicklung umfasst dies auch Maßnahmen zur attraktiveren Straßenraumgestaltung, z. B. der Anlage von Straßengrün oder der Schaffung von Sitzgelegenheiten.

6 Maßnahmenuntersuchung und Konzeptentwicklung

Im Nachfolgenden werden die wesentlichen Maßnahmen skizziert, welche zur Umsetzung der in Kapitel 5 erarbeiteten Leitziele erforderlich sind. Dies umfasst eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen, zwischen denen teilweise komplexe Wechselwirkungen und zeitliche Abhängigkeiten hinsichtlich ihrer Realisierung bestehen. Aus diesem Grund erfolgt zunächst eine Betrachtung auf Ebene der einzelnen Verkehrsmittel. Zudem werden einzelne Maßnahmen mit besonderem Handlungsbedarf bzw. mit umfangreicherem Erläuterungsbedarf detailliert erläutert. Da die Zielnetze aller Verkehrsmittel aufeinander abgestimmt sind und bestimmte straßenräumliche Eingriffe bzw. Umgestaltungen nicht zwangsläufig einem verkehrsmittelspezifischen Zielnetz zuzuordnen sind, werden entsprechende Maßnahmen zur Straßenraumgestaltung im Anschluss an die verkehrsmittelfeine Darstellung dargelegt.

6.1 MIV

Das Maßnahmenkonzept für den MIV ist separat für den fließenden und ruhenden MIV zu betrachten. Das Handlungskonzept setzt entsprechend den Leitzielen insbesondere bei der Überarbeitung der Erschließung der Altstadt an, wonach der Durchgangsverkehr insbesondere in Nord-Süd-Richtung weitestgehend aus dieser herausgehalten werden soll. Bezüglich des ruhenden MIV erfolgt die Überarbeitung des vorhandenen Stellplatzangebots hinsichtlich der verfügbaren Kapazität sowie der Parkraumbewirtschaftung.

6.1.1 Fließender MIV

Die Neuordnung der Verkehrsströme bildet die Grundlage zur Unterbindung des Durchgangsverkehrs in der Altstadt. Prinzipiell wird der Durchgangsverkehr dann unterbunden, wenn zum einen die Durchfahrt durch verkehrsrechtliche Anordnungen ausgeschlossen wird oder zum anderen die Nutzung der inneren Umfahrung zeiteffizienter und attraktiver ist als die Durchfahrung der Altstadt. Das derzeit vorhandene Einbahnstraßensystem im Altstadtbereich unterbindet zwar bereits den Durchgangsverkehr für bestimmte Wegeverbindungen. Durchgangsverkehr von Nord nach Süd und von Süd nach Ost wird jedoch bisher nicht verhindert. Im Rahmen des Zielnetzes erfolgt daher die Anpassung der straßenverkehrsrechtlichen Anordnung in bestimmten Abschnitten. Dies umfasst die Änderung der zulässigen Fahrtrichtung in einem Abschnitt:

- Anordnung einer Einbahnstraße in östliche Richtung in der Bodelschwinghstraße zwischen Berliner Straße und Markt

Ergänzt wird diese Maßnahme durch die Sperrung eines Abschnitts für den MIV:

- Sperrung der Berliner Straße auf Höhe des Markts für den MIV durch Anordnung einer Fahrradstraße

Im Zuge der Anordnung der Beliner Straße als Fahrradstraße auf Höhe des Markts ist die Erschließung für Gewerbetreibende, Lieferverkehr und Anwohner sowie für Fahrzeuge der Ver- und Entsorgung (z. B. Müllfahrzeuge) weiterhin sicherzustellen. Ebenso ist eine Freigabe der Fahrradstraße für den Linienverkehr vorzunehmen. In einem ersten Schritt erfolgt der Ausschluss des allgemeinen MIV dabei allein über die entsprechende Beschilderung. Die Freigabe für die zuvor genannten Gruppen kann hierbei mit der Zusatzbeschilderung »Anwohner und Lieferverkehr frei« und »Linienverkehr frei« erfolgen. Da allein eine Beschilderung in der Regel nicht erfolgversprechend für die Unterbindung unerwünschten Verkehrs ist, empfiehlt es sich in einem nächsten Schritt die Durchfahrt mit versenkbaren Pollern zu kontrollieren, da diese eine Durchfahrt für unerwünschten Verkehr verhindern, den Fuß- und Radverkehr jedoch nicht weiter beeinträchtigen.

Die Anordnung der Berliner Straße als Fahrradstraße im Abschnitt zwischen Bodelschwinghstraße und Breite Straße kann infolge der dadurch erzielten Neuordnung des Verkehrs sowie der wesentlichen Bedeutung für das Radverkehrsnetz vollzogen werden. Dieser Sachverhalt wird im Kapitel zur Maßnahmenkonzeption für den Radverkehr näher ausgeführt.

Anhand des konzipierten Zielnetzes können die nachfolgend beschrieben Ein- und Ausfahrbeziehungen realisiert werden:

- Fahrzeuge, welche aus Richtung Süden über die Berliner Straße in die Altstadt einfahren, werden über die Bodelschwinghstraße in Richtung Westen oder Osten aus der Altstadt geführt. Alternativ, kann die Ausfahrt auch südlich über die Berliner Straße erfolgen, was einen Wendevorgang voraussetzt.
- Aus Richtung Norden einfahrende Fahrzeuge können in Richtung Osten zur Frankfurter Straße abfließen oder werden in Richtung Westen über die Luchstraße auf die Altstadtumfahrung geführt. Eine Durchfahrung von Nord nach Ost verspricht dabei keine Vorteile gegenüber der Altstadtumfahrung hinsichtlich Wegelänge und Reisezeit, weshalb lediglich mit geringem Durchgangsverkehr zu rechnen ist. Prinzipiell besteht keine Möglichkeit der Durchfahrt von Norden nach Süden.
- Die Einfahrt aus östlicher Richtung über die Breite Straße ist ausschließlich bis zur Brandstraße möglich.

Der Durchgangsverkehr wird somit stärker aus dem Altstadtbereich auf die Altstadtumfahrung verlagert, wodurch eine Abnahme des Verkehrs in der Altstadt zu erwarten ist. Lediglich Durchfahrungen von Süd nach Ost stellen noch eine attraktive Alternative zur Nutzung der Altstadtumfahrung dar, für alle anderen Fahrbeziehungen stellt die Nutzung der Umfahrung die attraktivste Route dar.

In welchem Ausmaß Durchgangsverkehr von Süd nach Ost im Altstadtbereich besteht, ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht abschätzbar. Das konzipierte Zielnetz konzentriert sich auf die Vermeidung von Durchgangsverkehr in Nord-Süd-Richtung, welcher als wesentlicher Schwerpunkt der Konzepterstellung galt. Die Abschätzung des Durchgangsverkehrs in Süd-Ost-Richtung über eine Kennzeichenerfassung nach Umsetzung der dargelegten Verkehrsorganisation im Zielnetz würde eine Einschätzung dieses Durchgangsverkehrs ermöglichen. Hierdurch könnten nach Bedarf nachgelagert Maßnahmen zur weiteren Unterbindung entwickelt werden, weswegen eine solche Kennzeichenerfassung für Verkehrsströme zwischen südlicher Berliner Straße und Breite Straße (Höhe Brandstraße) bzw. Frankfurter Straße (Kreisverkehr) als nachgelagerter Prüfauftrag empfohlen wird. Die Erhebung des Durchgangsverkehr empfiehlt sich dabei etwa 6 bis 12 Monate nach Umsetzung der neuen Verkehrsführung.

Die nachfolgende Abbildung 6-1 gibt einen Überblick über das beschriebene Zielnetz des MIV und die darin zulässigen Fahrbeziehungen. Weiterhin wird dargestellt, welche Straßen in der Altstadt Bestandteil einer Tempo 30-Zone bzw. eines verkehrsberuhigten Bereichs sind. Hierzu ist anzumerken, dass keine wesentlichen Änderungen zum Bestand vorgenommen werden. Lediglich im Bereich der Kirchgasse erfolgt die Anordnung eines verkehrsberuhigten Bereichs anstelle der im Bestand bestehenden Tempo 30-Zone. Dies resultiert daraus, dass die entsprechenden Straßenräume um die St. Marienkirche aufgrund der fehlenden separaten Gehwege sowie des eher verkehrsarmen Straßenraums einen verkehrsberuhigten Bereich suggerieren und die vorliegenden baulichen Gegebenheiten mit der verkehrsrechtlichen und betrieblichen Anordnung in Einklang gebracht werden sollen.

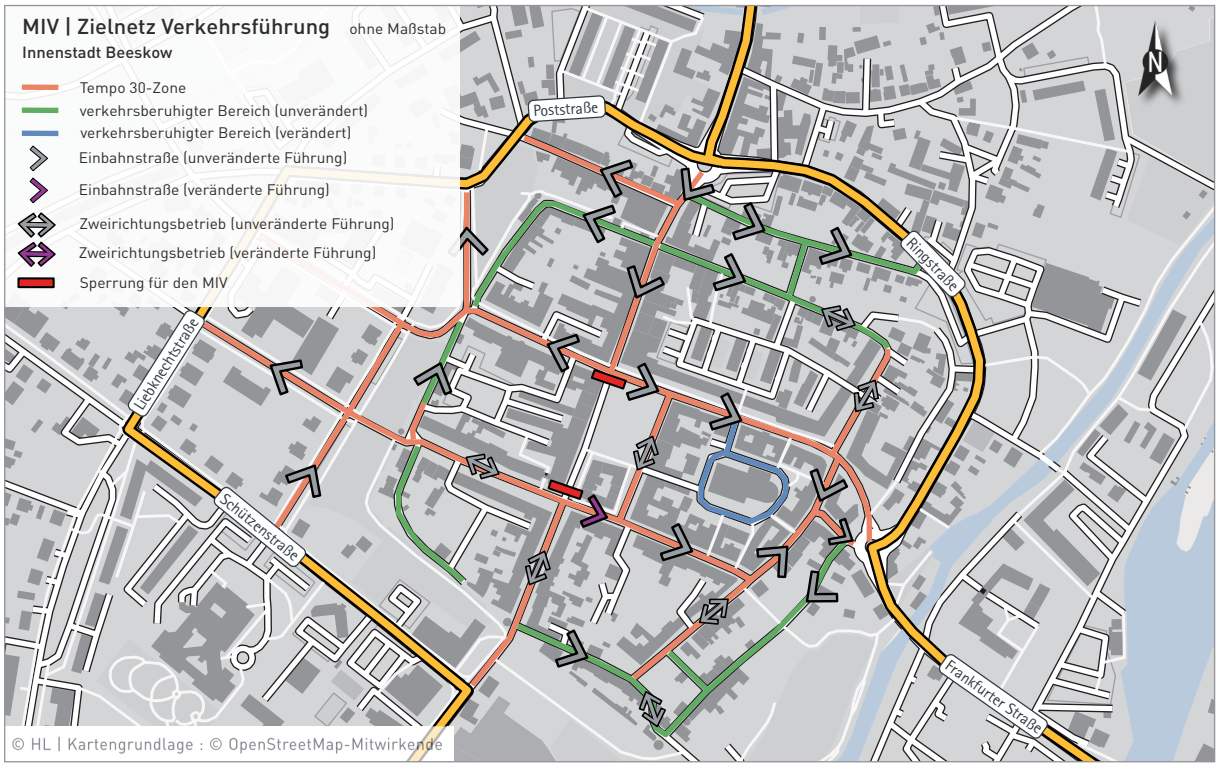


Abbildung 6-1 Zielnetz | Fließender MIV

6.1.2 Ruhender MIV

Die Neuordnung des ruhenden MIV verfolgt das Ziel einer Verlagerung auf die wenig belasteten Parkplätze außerhalb der Altstadt, wodurch eine Entlastung derselben bezweckt wird. Für dieses Vorhaben ist vor allem die Parkraumbewirtschaftung in Form der zulässigen Parkdauern zu überarbeiten. Weiterhin ist das Zielnetz des ruhenden MIV insbesondere auf die Zielnetze des fließenden MIV und des Radverkehrs abzustimmen, weswegen mitunter Stellplätze in der Altstadt wegfallen. Das Zielnetz des Radverkehrs ist im nachfolgenden Kapitel dargelegt. Informationen, welche zum Verständnis der Neuordnung des ruhenden MIV notwendig sind, werden an dieser Stelle bereits vorweg genommen.

Die Anpassung der Parkraumbewirtschaftung erfolgt nach dem Prinzip, dass mit zunehmender Entfernung vom Altstadtkern auch die zulässige Parkdauer ansteigt. Im Altstadtkern wird die zulässige Parkdauer auf zwei Stunden begrenzt. Dies sorgt für vermehrte Fahrzeugwechsel, wodurch damit zu rechnen ist, dass Besucher häufiger freie Stellplätze finden. Große Stellplatzflächen, welche Teil des Parkleitsystems sind, werden in ihren Parkdauern zeitlich nicht beschränkt. Hierdurch ist von einer Verlagerung von den zeitlich begrenzten Stellplätzen im Altstadtbereich auf die zeitlich unbegrenzten Stellplätze außerhalb der Altstadt auszugehen.

Die teils veränderten Fahrbeziehungen im Zielnetz des fließenden MIV bewirken mitunter einen Wegfall bzw. eine Verlagerung der Stellplätze im Altstadtbereich:

- Die Sperrung der Berliner Straße auf Höhe des Markts führt zudem zu einem Wegfall der dort vorhandenen Stellplätze.

Bestandteil des Radverkehrszielnetzes ist die Schaffung qualifizierter Radfahrachsen im Altstadtbereich, was im folgenden Kapitel 6.2 näher ausgeführt wird. Die Umsetzung dieser Achsen bedingt ebenfalls einen Wegfall von Stellplätzen in der Altstadt:

- Wegfall von Stellplätzen im Abschnitt der Berliner Straße nördlich der Breite Straße
- Wegfall der Stellplätze am südlichen Fahrbahnrand in der Breite Straße zwischen Markt und Brandstraße
- Wegfall von Stellplätzen am südlichen Fahrbahnrand im Bereich der Breite Straße westlich der Berliner Straße

Die nachfolgende Abbildung 6-2 stellt den Planfall des ruhenden MIV visualisiert dar.

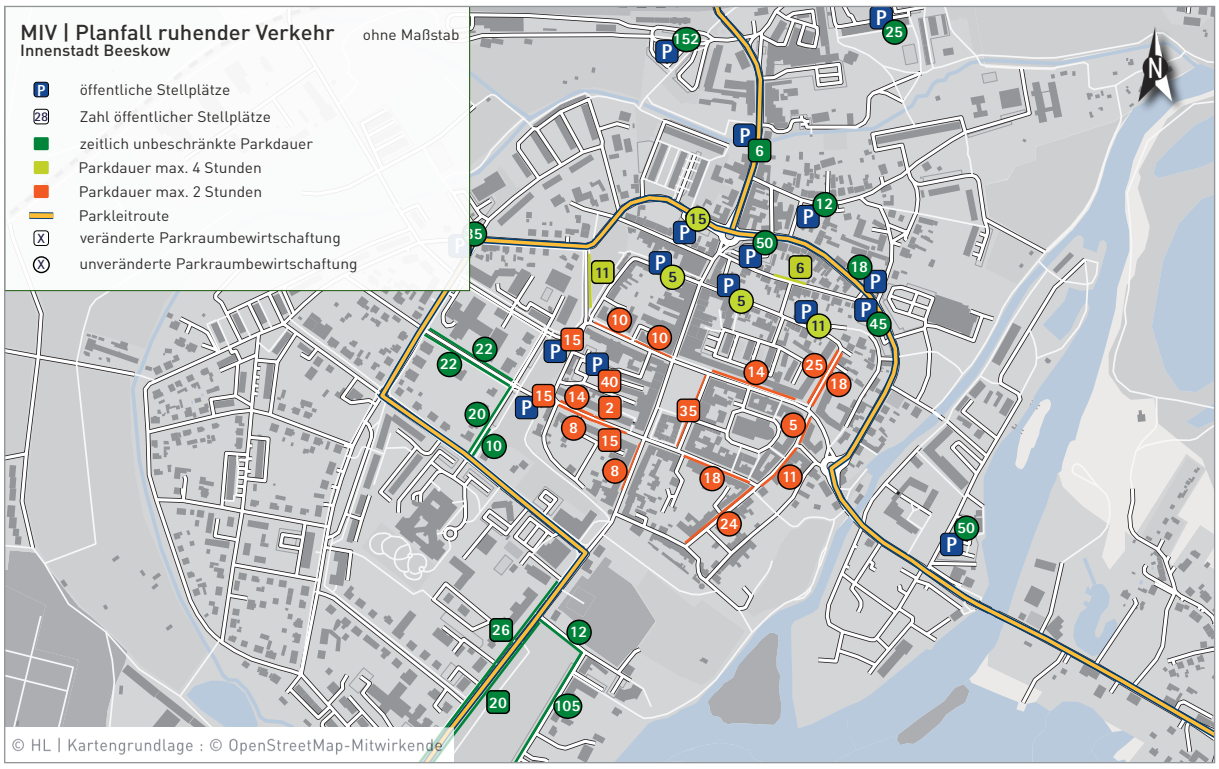


Abbildung 6-2 Planfall | Ruhender MIV

Im Resultat der Neuordnung des Parkraums stehen noch etwa 92 % der Stellplatzkapazität des Bestands zur Verfügung. So beträgt das Parkraumangebot im Bestand 1.199 Stellplätze, im Planfall hingegen noch 1.107 Stellplätze. Es fallen somit 92 Stellplätze im Altstadtbereich aufgrund der

Maßnahmen weg, welche jedoch durch die verfügbaren Stellplätze außerhalb der Altstadt kompensiert werden können. Die detaillierte Stellplatzbilanz ist in Anlage 16 dargelegt.

Eine ausführliche Darlegung der im Handlungskonzept umzusetzenden Maßnahmen für den fließenden sowie ruhenden Kfz-Verkehr im Zusammenhang mit den im Bestand analysierten Defiziten und den daraus abgeleiteten Leitzielen ist Anlage 17 zu entnehmen.

6.2 Radverkehr

Die Herstellung eines zusammenhängenden Radverkehrsnetzes ist eine wesentliche Zielstellung des vorliegenden Verkehrskonzepts. Aus diesem Grund hat die Berücksichtigung der Belange des Radverkehrs einen großen Einfluss auf bauliche sowie gestalterische Eingriffe in den Straßenraum. So soll ein Zielnetz etabliert werden, auf welchem der Radverkehr das Untersuchungsgebiet sicher, bequem und zügig durchqueren kann. Dies setzt in den entsprechenden Straßenabschnitten eine angemessene Radverkehrsführung bzw. geeignete Fahrbahnoberflächen voraus. Das dreistufige Zielnetz stützt sich dabei auf die nachfolgend genannten Ebenen:

- Beseitigung von Lücken im Hauptstraßennetz
- Schaffung einer qualitativ hochwertigen Radverkehrsführung in der Altstadt
- Lückenlose Anbindung der Ortsteile

Gleichzeitig sind die zukünftigen Standorte von Wegweisern und Radstellplätzen auf die Ausbildung des Zielnetzes abzustimmen.

6.2.1 Beseitigung von Netzlücken im Hauptstraßennetz

Das Hauptstraßennetz umfasst im Wesentlichen die Altstadtumfahrung über die Ringstraße, Poststraße, Luchsstraße, Liebknechtsstraße sowie Schützenstraße und die drei Zufahrtsstraßen in Richtung Stadtzentrum Breitscheidstraße, Bahnhofstraße und Frankfurter Straße. Entlang der Altstadtumfahrung wird der Radverkehr im Bestand abschnittsweise im Mischverkehr sowie über für den Radverkehr freigegebene Gehwege geführt. Zwar stellt dies mitunter keine optimale Radverkehrsführung dar, eine Optimierung der Radverkehrsführung entlang der Altstadtumfahrung wird jedoch prinzipiell aus zwei Gründen nicht in das Zielnetz aufgenommen: Zum einen soll der Radverkehr im Rahmen des Zielnetzes durch die Altstadt geführt werden, wofür entsprechende Maßnahmen entwickelt werden. Zum anderen bieten die straßenräumlichen Bedingungen entlang der Altstadtumfahrung größtenteils keine Alternativen zur derzeitigen Radverkehrsführung.

Entlang der Breitscheidstraße sowie der Frankfurter Straße wird der Radverkehr im Mischverkehr sowie über die straßenbegleitenden Gehwege geführt, welche für den Radverkehr freigegeben

sind. Beide Straßen sind infolge ihrer Verkehrsstärken sowie zulässigen Geschwindigkeiten in die Belastungsstufe 2 einzuordnen, wodurch die Radverkehrsführung im Bestand eine geeignete Führungsform gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen darstellt. Aus diesem Grund wird die vorhandene Radverkehrsführung auch im Zielkonzept für beide Straßen beibehalten. Insbesondere bei der Frankfurter Straße ist jedoch zu berücksichtigen, dass im Falle einer deutlichen Zunahme der Kfz-Verkehrsstärke die vorhandene Radverkehrsführung nicht mehr geeignet wäre. In diesem Fall ist die Anordnung eines benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radwegs in Betracht zu ziehen.

Entlang der Bahnhofstraße wird der Radverkehr im Bestand südlich des Bahnübergangs im Mischverkehr geführt. Infolge der vorhandenen Kfz-Verkehrsstärken sowie der zulässigen Geschwindigkeit entspricht diese Radverkehrsführung jedoch nicht den Empfehlungen gemäß FGSV. Das Zielkonzept sieht daher die Radverkehrsführung auf Schutzstreifen vor, welche auf Grundlage der vorhandenen Fahrbahnbreite weitestgehend umgesetzt werden können. Lediglich auf Höhe der Adrianstraße ist dieser Schutzstreifen aufgrund der vorhanden Engstelle auf der Fahrbahn zu unterbrechen. Zum Schutz des Radverkehrs wird daher die Anordnung von Tempo 30 im Bereich dieser Engstelle empfohlen. Die folgende Abbildung 6-3 stellt den zukünftigen Querschnitt der Bahnhofstraße mit Anordnung der Schutzstreifen dar.

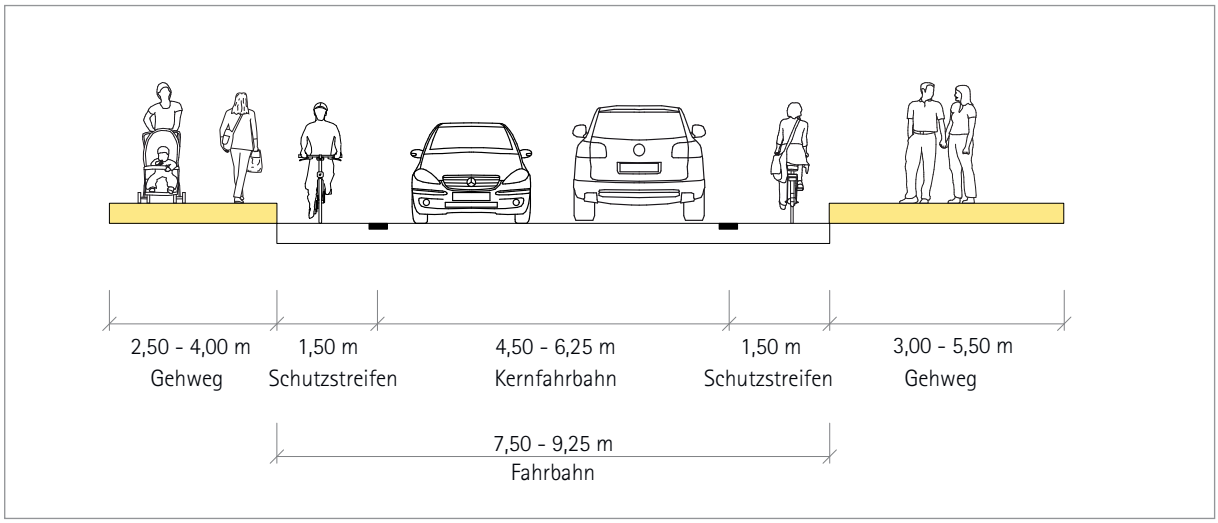


Abbildung 6-3 Querschnitt Bahnhofstraße mit Schutzstreifen (Blickrichtung Norden)

6.2.2 Schaffung einer qualitativ hochwertigen Radverkehrsführung in der Altstadt

Innerhalb der Altstadt weist die Radverkehrsführung im Bestand grundsätzlich zwei Defizite auf. Zum einen wird der Radverkehr größtenteils auf Kopfsteinpflasterbelag geführt, wodurch die Radverkehrsführung als nicht komfortabel einzustufen ist. Zum anderen werden stellenweise benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen im Altstadtbereich angeordnet, was innerhalb einer Tempo 30-Zone unzulässig ist.

Im Rahmen des Zielnetzes ist deshalb eine komfortable Führung des Radverkehrs im Mischverkehr anzustreben, welche den Ansprüchen des Denkmalschutzes und dem städtebaulichen Rahmen gerecht wird. Im Zielnetz wird daher zum einen die Radverkehrsführung auf sogenannten Komfortstreifen am Fahrbahnrand vorgesehen, welche grundsätzlich vom Kfz-Verkehr mitbenutzt werden können, jedoch im Gegensatz zum Rest der Fahrbahn aus geschliffenem oder geschnittenem Natursteinpflaster bestehen. Mittels dieses Pflasterbelags kann ein sicheres und bequemes Radfahren gewährleistet werden, da über ein hochwertiges Ausfüllen der Fugen, bündige und rüttelfreie Oberflächen geschaffen werden, welche eine glatte und ebene Oberfläche für den Radverkehr sicherstellen. Aufgrund der lediglich geringen optischen Abweichungen zum Pflasterbelag im Bestand sind die entsprechenden Komfortstreifen mit den Ansprüchen des Denkmalschutzes vereinbar. Die Komfortstreifen werden entlang des Radhauptroutennetzes angelegt, welches sowohl in Nord-Süd- als auch Ost-West-Richtung ausgebildet wird. Das Radhauptroutennetzes in Nord-Süd-Richtung wird dabei über die Berliner Straße und die Ost-Süd-Richtung über die Breite Straße realisiert. Es umfasst somit alle durch die Altstadt verlaufenden touristischen Radwanderwege. In den entsprechenden Straßenzügen sind Einbahnstraßen dabei jeweils für den Radverkehr auch in Gegenrichtung freizugeben, hierdurch wird eine hohe Erreichbarkeit für den Radverkehr gewährleistet. Die Komfortstreifen werden demnach immer an beiden Fahrbahnrändern ausgebildet.

Die nachfolgende Abbildung 6-4 stellt die empfohlenen Komfortstreifen exemplarisch dar.

Abbildung 6-4 Exemplarische Darstellung der Komfortstreifen [15]

Die Radfahrachse in der Altstadt wird im Bereich der Berliner Straße zwischen Bodelschwinghstraße und Breite Straße darüber hinaus durch die Anordnung einer Fahrradstraße vervollständigt. Wie bereits im Kapitel zum MIV dargelegt kann durch diese straßenverkehrsrechtliche Anordnung ein Ausschluss des MIV gewährleistet werden. Durch die Anordnung als Fahrradstraße wird zusätzlich die wichtige Funktion des Abschnitts für den Radverkehr bekräftigt. Infolge dieser Anordnung ist auch eine bauliche Umgestaltung des Straßenraums möglich. Insbesondere empfiehlt sich hier die Verwendung von geschliffenem oder geschnittenem Pflaster über die komplette Fahrbahn. Die

15 Dr. Jürgen Peters - JUPET-Consulting (Hrsg.): Förderung des Radverkehrs in der mittelalterlichen Altstadt von Brandenburg an der Havel | 2020

Komfortstreifen und die Fahrbahn der Fahrradstraße sind hierbei vorzugsweise mit dem gleichen Pflasterbelag auszubilden.

6.2.3 Lückenlose Anbindung der Ortsteile

Wie im Rahmen der Bestandsanalyse aufgezeigt wurde, lassen sich fehlende Radverkehrsanlagen in der Radverkehrsanbindung für die Ortsteile Kohlsdorf und Radinkendorf feststellen, da die Radverkehrsführung zu diesen Ortsteilen im Mischverkehr erfolgt. Insbesondere für die Anbindung nach Kohlsdorf ist dies als Netzlücke zu werten, weshalb die Errichtung eines gemeinsamen Geh- und Radwegs entlang der Kohlsdorfer Chaussee (L 422) notwendig ist. Gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ist dieser gemeinsame Geh- und Radweg mit einer Breite von mindestens 2,50 m auszubilden und soll einen Sicherheitstrennstreifen von mindestens 1,75 m zur Fahrbahn aufweisen.

6.2.4 Resultierendes Zielnetz für den fließenden Radverkehr

Aus den zuvor aufgezeigten Stufen ergibt sich das resultierende Zielnetz für den fließenden Radverkehr. Kernstück dieses Zielnetzes sind die Radverkehrsachsen in der Altstadt, welche durch die drei Zufahrtsstraßen Frankfurter Straße, Bahnhofsstraße und Breitscheidstraße außerhalb der Altstadt fortgeführt werden. Die folgende Abbildung 6-5 stellt dieses Zielnetz visualisiert dar.

Abbildung 6-5 Zielnetz | Fließender Radverkehr

6.2.5 Ruhender Radverkehr

Die Verbesserung des Angebots von Radabstellanlagen ist ein wesentliches Handlungsfeld für den ruhenden Radverkehr. Insbesondere gilt es ein umfangreiches Stellplatzangebot sowie komfortable Stellplätze zu schaffen, welche durch die Vorderradhalter, welche bisher vorwiegend im Untersuchungsgebiet angeboten werden, nicht sichergestellt werden. Diese Maßnahmen zur Verbesserung der Stellplatzsituation werden dabei durch die Schaffung zusätzlicher Moblilitätsangebote für den Radverkehr (z. B. Pumpstation, Möglichkeiten zur Selbstreparatur, ebike-Ladestation, Schlauchautomat etc.) im Rahmen einer Mobilitätsstation flankiert. Als Standort für diese Mobilitätsstation empfiehlt sich der nördliche Bereich des Markts, da dort die Radfahrachsen in der Altstadt aufeinander treffen, wodurch ein wichtiger Verknüpfungspunkt für den Radverkehr entsteht.

Im Rahmen des Zielnetzes sind hierfür 36 zusätzliche Radstellplätze an Fahrradbügeln in der Innenstadt vorgesehen, wovon 16 überdachte Stellplätze in die Mobilitätsstation zu integrieren sind. Die vorhandenen Vorderradhalter im Untersuchungsgebiet können im Zuge dessen zurückgebaut werden. Weiterhin ist die Errichtung von 10 Fahrradbügeln an der Beeskower Burg Bestandteil des Zielnetzes.

Der Bedarf zusätzlicher Wegweiser leitet sich unter anderem aus dem Verlauf des Zielnetzes sowie der touristischen Radrouten und am touristischen Stellenwert bestimmter Standorte ab. Ziel der überarbeiteten Wegweisung ist es den Radverkehr auf das qualifizierte Vorrangnetz zu führen um Radverkehrsführungen ohne entsprechende Infrastruktur zu vermeiden. Infolgedessen sind bspw. zusätzliche Radwegweiser am Bahnhof und an der Burg zu installieren. Die folgende Abbildung 6-6 gibt einen Überblick über die Stellplatzsituation und die Wegweisung des Radverkehrs im Zielnetz.

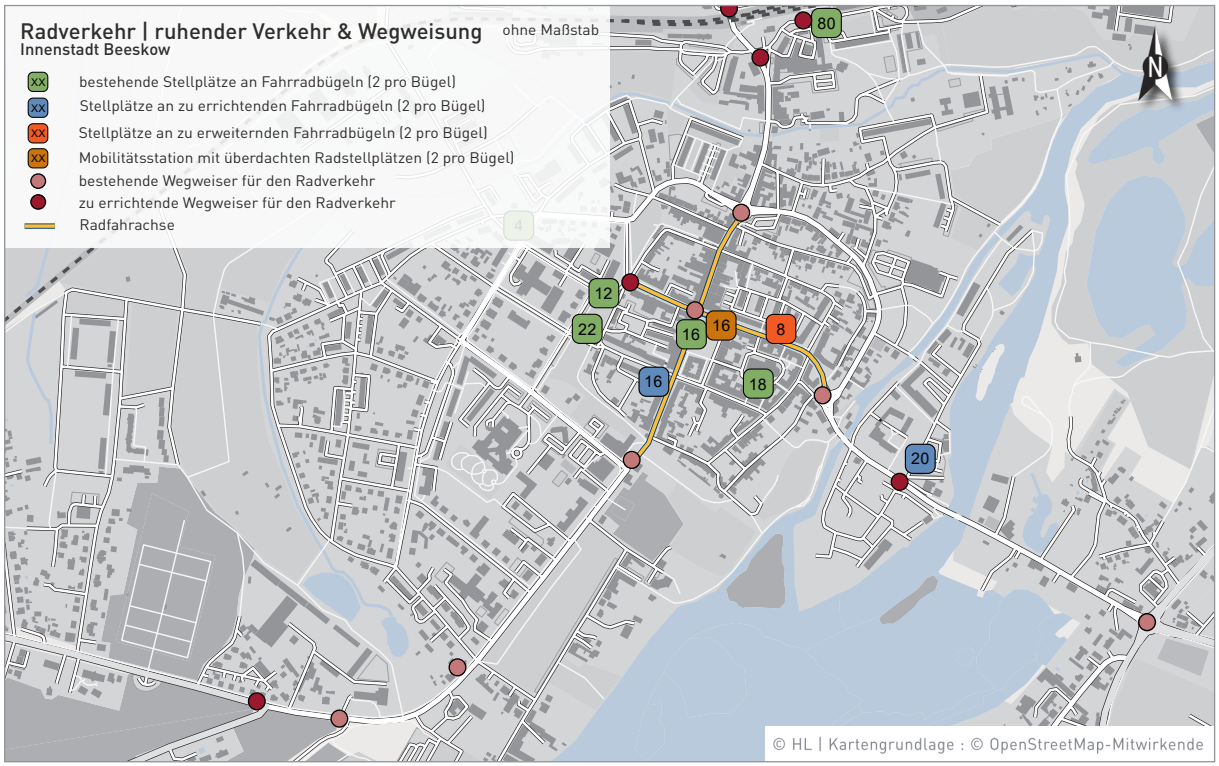


Abbildung 6-6 Ruhender Radverkehr und Wegweisung im Zielnetz

Eine konkrete Maßnahmenübersicht für den fließenden sowie ruhenden Radverkehr mit Zuordnung der festgestellten Defizite sowie der aufgestellten Leitziele ist Anlage 18 zu entnehmen.

6.3 ÖPNV

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurden insbesondere für den Busverkehr zahlreiche Mängel analysiert. Diese Mängel beziehen sich überwiegend auf die vielerorts fehlende Barrierefreiheit an Haltestellen sowie die zum Teil vorhandenen Erschließungslücken. Neben dem barrierefreien Ausbau aller Haltestellen stellt somit auch die Verbesserung der Erschließungssituation eine wesentliche Grundlage des Zielkonzepts dar.

Die im Bestand analysierten Erschließungslücken sind durch zusätzliche Haltestellen abzudecken. Hierfür sind prinzipiell vier zusätzliche Haltestellen und eine Haltestellenverlagerung notwendig.

- Die zusätzliche Haltestelle Beeskow Burg dient der besseren Erschließung der Spreeinsel und schließt die bisherige Erschließungslücke östlich der Altstadt.
- Die zusätzlichen Haltestelle am Sozialamt dient der Lückenschließung im Gebiet westlich der Liebknechtstraße.
- Die zusätzlichen Haltestellen Wiesenring und Am Reitplatz sowie die Verlagerung der Haltestelle Forsthaus dienen der verbesserten Erschließung entlang des Straßenzugs Breitscheidstraße - Storkower Straße.

- Weiterhin wird eine optionale Haltestelle in Vorheide im Zielkonzept angedeutet, welche insbesondere für das perspektivisch entstehende Wohngebiet relevant ist.

Die folgende Abbildung 6-7 gibt einen Überblick über die Erschließungssituation im Zielkonzept des ÖPNV.

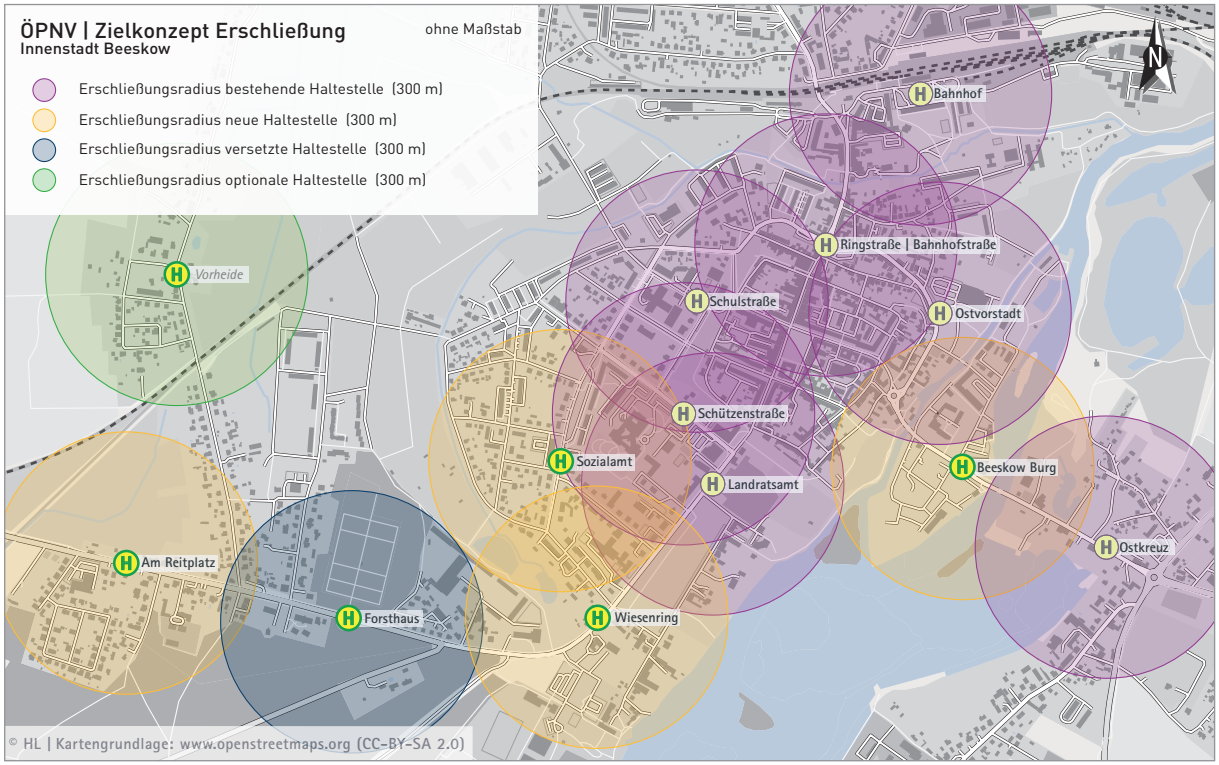


Abbildung 6-7 Zielkonzept | Erschließung ÖPNV

Die Errichtung der zusätzlichen Haltestellen ist aufgrund der straßenräumlichen Bedingungen mitunter nur durch einen erhöhten baulichen Aufwand zu realisieren. Insbesondere für die neuen Haltestellen »Beeskow Burg« und »Wiesenring« sind trotz der geringen Platzverfügbarkeit die für den Radverkehr freigegebenen Gehwege, welche Bestandteile des Radzielnetzes sind, mit den zu errichtenden Haltestellen verträglich zu kombinieren. Hierfür ist eine ausreichende Breite der Wege vor bzw. hinter dem Haltestellenbereich zu gewährleisten.

Der nachfolgend dargestellte Querschnitt in Abbildung 6-8 zeigt diese Umsetzung exemplarisch für die Haltestelle »Beeskow Burg« an der Frankfurter Straße. Es ist zu berücksichtigen, dass die Haltestellen für die beiden Richtungen in dieser Darstellung gegenüber liegen. In der praktischen Umsetzung empfiehlt sich jedoch diese räumlich etwas zu versetzen und einen optimierten Standort mit den geringsten baulichen Eingriffen zu wählen. Insbesondere die Haltestelle am südlichen Fahrbahnrand ist jedoch nur mit einem erhöhten baulichen Aufwand aufgrund des angrenzenden Hangs zu realisieren.

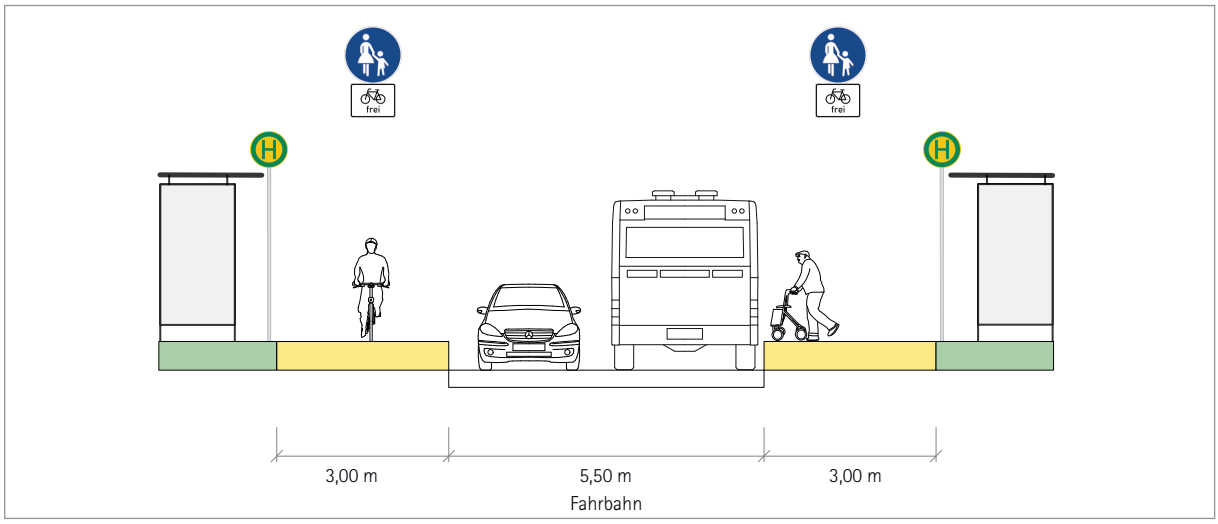


Abbildung 6-8 Querschnitt Frankfurter Straße mit neuer Haltestelle »Beeskow Burg« (Blickrichtung Osten)

Um die zusätzliche Haltestelle »Sozialamt« an das Liniennetz anzuschließen, ist eine Verlagerung einiger Linien notwendig. Hierbei kann beispielsweise eine Verlagerung der Buslinien 403, 404, 405 oder 430 erfolgen, bei welchen dann ggf. Halte an den Haltestellen Schützenstraße oder Landratsamt entfallen würden. Darüber hinaus wäre die Verlagerung der Linie 442 eine mögliche Option, wodurch die Haltestelle Schützenstraße zwar nicht mehr angefahren wird, jedoch zusätzliche Halte am Sozialamt und am Landratsamt ermöglicht würden. Für die Anbindung der weiteren zusätzlichen Haltestellen ist eine Verlagerung des Linienverlaufs nicht notwendig, da diese bereits an bestehenden ÖPNV-Linien anliegen. Die folgende Abbildung 6-9 gibt einen Eindruck über eine mögliche Veränderung im Linienverlauf. Insbesondere soll verdeutlicht werden, über welchen Linienverlauf die neue Haltestelle am Sozialamt angeschlossen werden soll und wie eine denkbare Anbindung des Wohngebiets in Vorheide realisiert werden kann. Für die Anbindung des Wohngebiets in Vorheide kann zum einen die Erschließung mittels einer Wendemöglichkeit erfolgen. Dies hat den Vorteil, dass nur vergleichsweise geringfügig in bestehende Linienverläufe eingegriffen werden muss. Alternativ kann auch ein weiterführender Linienverlauf nach Neuendorf in Betracht gezogen werden. In diesem Fall wäre jedoch ein umfassender Eingriff in die bestehenden Linienverläufe oder die zusätzliche Bereitstellung einer Buslinie notwendig. Es ist zu berücksichtigen, dass die beispielhaft dargestellte Linienverlagerung lediglich eine mögliche Lösung darstellt und noch vertiefend zu untersuchen sowie mit den relevanten Akteuren abzustimmen ist.

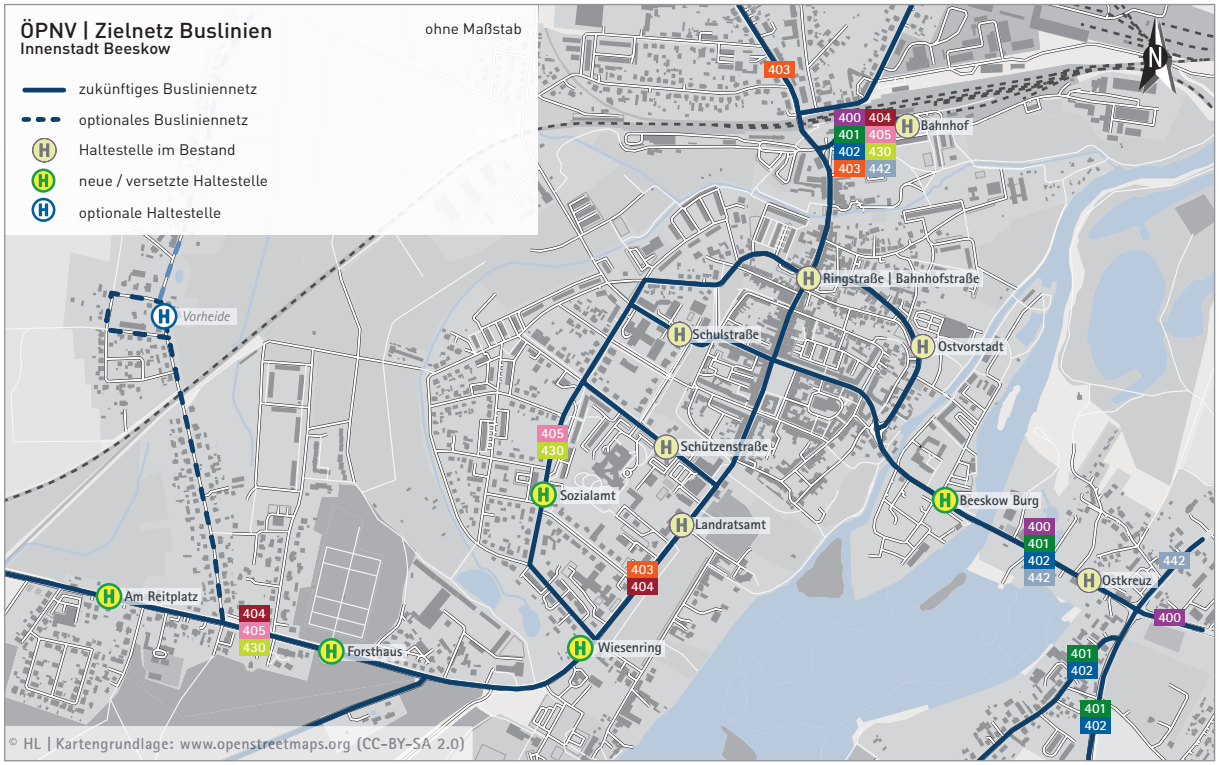


Abbildung 6-9 Zielnetz | Buslinien

Anlage 19 bietet eine Übersicht aller ÖPNV-bezogenen Maßnahmen einschließlich deren Zuordnung zu den im Bestand identifizierten Defiziten sowie den aufgestellten Leitzielen.

6.4 Fußverkehr

Die Infrastruktur für den Fußverkehr ist in einem weitestgehend guten Zustand und muss nur punktuell verbessert werden. Dies bestätigt sich durch die Ergebnisse der Online-Befragung, wonach die Erreichbarkeit der Altstadt per Fuß mit überwiegender Mehrheit sehr positiv bewertet wird.

Ein wesentlicher Aspekt im Zielnetz des Fußverkehrs ist die Schaffung weiterer notwendiger Querungsstellen im Hauptstraßennetz. Hierfür werden folgende zusätzliche Querungsstellen empfohlen:

- Zusätzliche Fußgängerüberwege im Bereich der zusätzlich zu errichtenden Bushaltestellen im Hauptstraßennetz sowie in der Bahnhofstraße im Bereich der Engstelle. Alternativ kann die Anlage von Mittelinseln geprüft werden.
- Zusätzliche Mittelinsel am Knotenpunkt Bahnhofsstraße / Am Bahnhof in der Zufahrt Am Bahnhof (Ost)

Die genaue Verortung der genannten Querungsstellen ist in nachfolgender Abbildung 6-10 dargelegt.

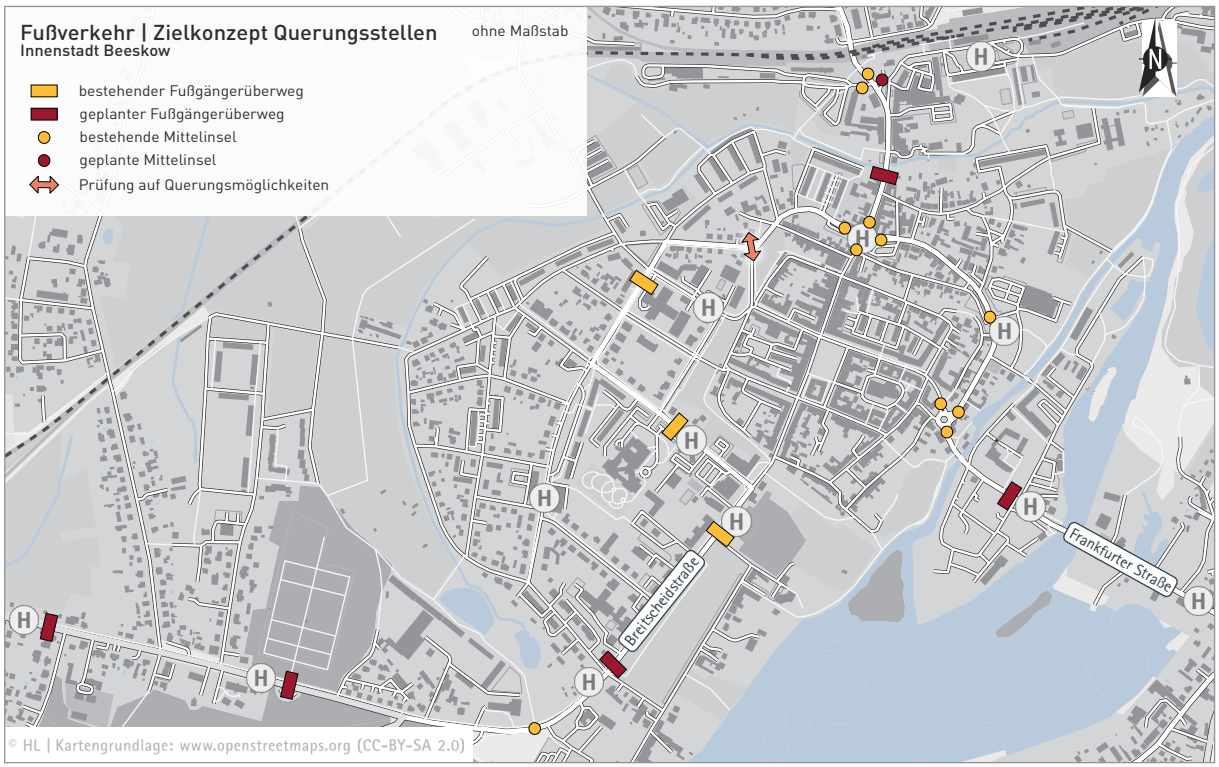


Abbildung 6-10 Zielkonzept | Querungsstellen Fußverkehr

Die Empfehlung der zusätzlichen Fußgängerüberwege resultiert zum einen aus dem hinreichend großen Kfz-Verkehrsaufkommen in den entsprechenden Straßen. So weisen beispielsweise die Breitscheidstraße, Bahnhofstraße und Frankfurter Straße auf Grundlage der durchgeführten Verkehrszählungen allesamt ein DTV_W von über 9.000 Kfz/24 h auf. Weiterhin ist an den empfohlenen Standorten auch von einem hinreichend großen Querungsbedarf des Fußverkehrs auszugehen. An den im Zielkonzept empfohlenen zusätzlichen Haltestellen ist beispielsweise mit einem erhöhten Querungsbedarf durch Fahrgäste zu rechnen. Darüber hinaus sind weitere standortspezifische Faktoren zu berücksichtigen, so ist beispielsweise im Bereich der Beeskower Burg auch ein erhöhter Querungsbedarf durch Touristen existent.

Für die Poststraße im Bereich der Luchstraße empfiehlt sich zudem die Prüfung einer zusätzlichen Querungsstelle in Form einer vertiefenden Machbarkeitsuntersuchung infolge des erhöhten Querungsbedarfs an Schülern. Insbesondere ist dies im Kontext der bereits bestehenden Querungsanlagen im Umfeld zu bewerten. Ein entsprechender Prüfauftrag ist daher in das Maßnahmenkonzept aufzunehmen.

Neben den dargestellten Querungsstellen empfiehlt sich darüber hinaus die Prüfung einer Querungsstelle für den Fußverkehr vor dem Spanplattenwerk in der Radinkendorfer Straße. Zwar

weist die Radinkendorfer Straße nur ein geringes Kfz-Verkehrsaufkommen auf, jedoch finden zwischen dem Spanplattenwerk und dem gegenüberliegenden Parkplatz vermehrt Querungsvorgänge durch Beschäftigte statt. Aufgrund des geraden Streckenverlaufs der Radinkendorfer Straße und der dadurch fehlenden geschwindigkeitsmindernden Wirkung des Straßenraums ist von zum Teil erhöhten Geschwindigkeiten auszugehen, welche auch durch die geringen Umfeldnutzungen suggeriert werden. Zur Gewährleistung einer sicheren Fahrbahnquerung für den Fußverkehr ist daher insbesondere die Ausbildung eines Fußgängerüberwegs zu prüfen.

Die zur Umsetzung des Handlungskonzepts notwendigen Maßnahmen für den Fußverkehr sind Anlage 20 zu entnehmen. Weiterhin erfolgt dabei die Zuordnung zu den festgestellten Defiziten im Bestand sowie zu den definierten Leitzielen.

6.5 Resultierende Straßenräume

Infolge der verschiedenen Maßnahmen ergibt sich die Notwendigkeit der Umgestaltung verschiedener Straßenräume bzw. baulicher Eingriffe in diese Straßenräume. Dies betrifft sowohl Abschnitte in der Berliner Straße als auch in der Breite Straße, welche durch die Änderungen in den Zielnetzen der verschiedenen Verkehrsmodi stark betroffen sind. Nachfolgend werden die aus den verschiedenen Zielnetzen resultierenden Straßenräume für die relevanten Straßenabschnitte detailliert dargelegt.

6.5.1 Berliner Straße

Die Berliner Straße spielt eine zentrale Rolle in den Zielnetzen des Radverkehrs und des MIV. So bildet sie beispielsweise die Radverkehrsachse in Nord-Süd-Richtung und wird auf Höhe des Markts bzw. des Rathauses für den allgemeinen MIV gesperrt. Aus diesem Grund werden nachfolgend für die verschiedenen Abschnitte konkrete Konzeptquerschnitte hergeleitet und dargelegt. Dabei wird die Berliner Straße in die folgenden drei Teilbereiche untergliedert:

- Abschnitt nördlich der Breiten Straße
- Abschnitt zwischen der Breiten Straße und Bodelschwinghstraße
- Abschnitt südlich der Bodelschwingstraße

Berliner Straße – nördlich Breite Straße

Im Abschnitt nördlich der Breiten Straße werden nur geringfügige straßenräumliche Änderungen in der Berliner Straße vorgesehen. Für die Umsetzung der Komfortstreifen stellt jedoch der Entfall der dort vorhanden Stellplätze am Fahrbahnrand eine Voraussetzung dar. Gemäß des Zielnetzes für den MIV bleibt die Berliner Straße als Einbahnstraße in Richtung Süden angeordnet, wel-

che jedoch für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben wird. Die Komfortstreifen für den Radverkehr werden somit an beiden Fahrbahnrändern für beide Fahrtrichtungen angelegt. Die grundsätzliche Fahrbahnbreite sowie die Breite der angrenzenden Gehwege bleiben vom straßenräumlichen Eingriff unberührt. Die nachfolgende Abbildung 6-11 beinhaltet den geplanten Konzeptquerschnitt im entsprechenden Abschnitt.

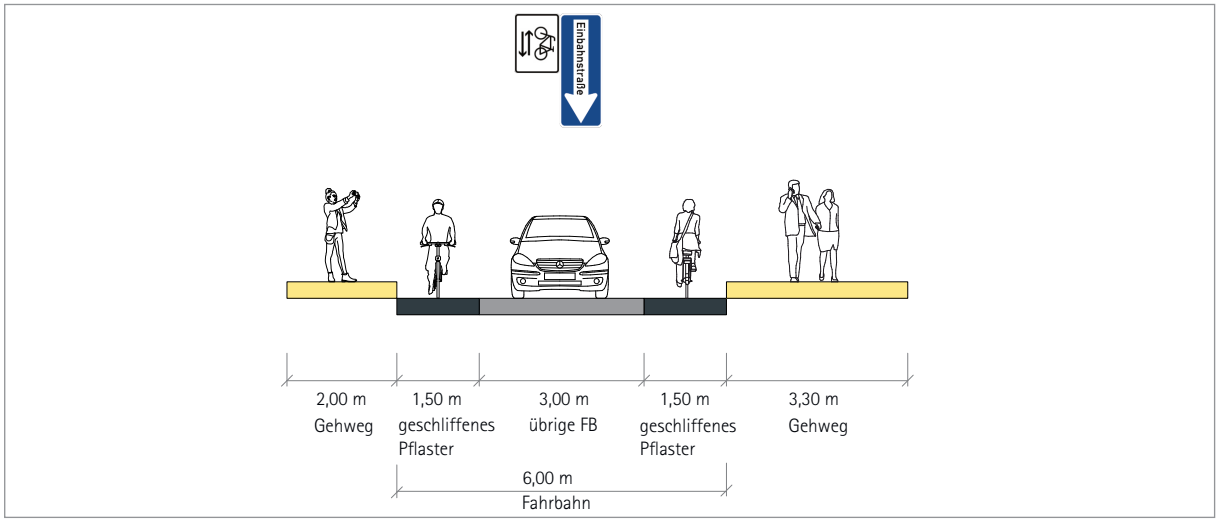


Abbildung 6-11 Querschnitt Berliner Straße - Abschnitt nördlich Breite Straße (Blickrichtung Norden)

Berliner Straße – zwischen Breite Straße und Bodelschwingstraße

Der Bereich zwischen der Breite Straße und der Bodelschwingstraße wird als Fahrradstraße angeordnet. Durch die resultierende Sperrung für den MIV sind umfangreiche bauliche Eingriffe beabsichtigt. Bestandteil dieser baulichen Umgestaltung ist die Verengung der Fahrbahn auf 5,00 m und die höhengleiche Anpassung des Straßenraums an die Seitenräume. Mit der Anordnung als Fahrradstraße und der resultierenden Sperrung des Abschnitts für den MIV geht auch der Wegfall der dort vorhandenen Stellplätze einher. Im Ergebnis der Umsetzung steht der Straßenabschnitt nur noch dem Fuß- und Radverkehr sowie dem ÖPNV zur Verfügung. Die folgende Abbildung 6-12 gibt einen Überblick über den geplanten Konzeptquerschnitt.

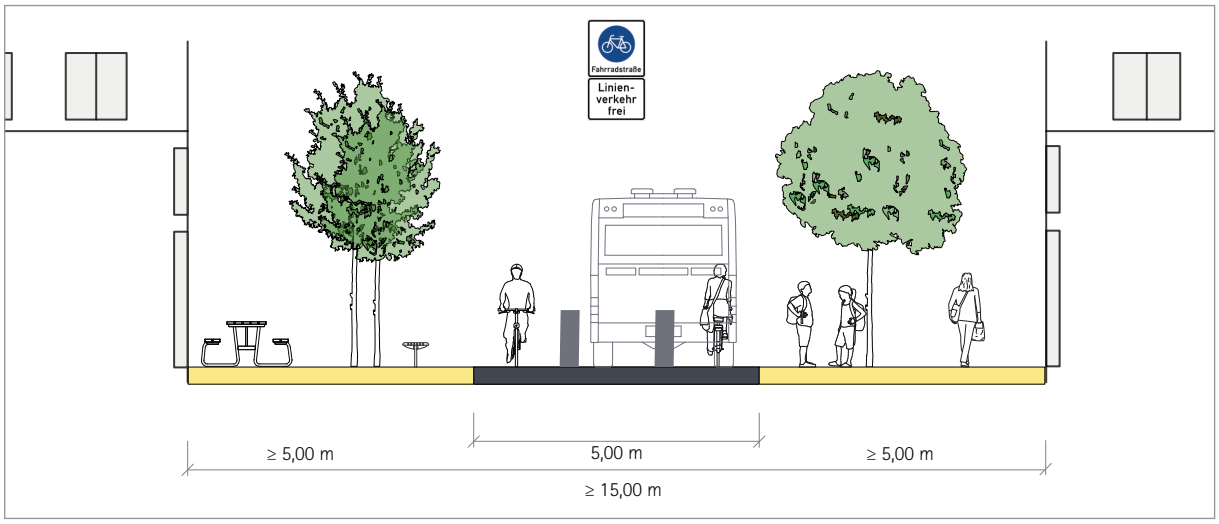


Abbildung 6-12 Querschnitt Berliner Straße - Abschnitt zwischen Breite Straße und Bodelschwinghstraße (Blickrichtung Norden)

Für die niveaugleiche Ausbildung der Berliner Straße auf Höhe des Markts ist zu berücksichtigen, dass auch weiterhin die historische Abgrenzung des Marktplatzes erkennbar bleiben muss um den Ansprüchen des Denkmalschutzes gerecht zu werden. Darüber hinaus ist eine optische Abgrenzung zwischen Fahrbahn und Seitenraum zu berücksichtigen. Dies kann durch verschiedene Maßnahmen erreicht werden. Beispielsweise empfiehlt sich hier eine Abgrenzung durch eine abweichende Pflasterung, zudem kann die Abgrenzung mittels Poller zum Einsatz kommen. Die folgende Abbildung 6-13 stellt hierfür Beispielanwendungen aus der Praxis dar.

Abbildung 6-13 Niveaugleiche Straßenräume am Markt | links: Markt Stadtlauringen[16] | rechts: Stadt Röttingen [17]

Berliner Straße – südlich Bodelschwingstraße

Südlich der Bodelschwinghstraße bleibt die Berliner Straße für den Zweirichtungsverkehr freigegeben. Die Komfortstreifen für den Radverkehr werden gemäß des Zielnetzes in beide Richtungen

16 Architekturbüro Dag Schröder (Hrsg.): http://www.dagschroeder.de/projekte/oeffentliche-raeume/stadtlauringen-marktplatz.html

17 Architekturbüro Dag Schröder (Hrsg.): http://www.dagschroeder.de/projekte/oeffentliche-raeume/marktplatz-roettingen.html

ausgebildet, müssen jedoch so angelegt werden, dass sie nicht durch die am Fahrbahnrand parkenden Fahrzeuge blockiert werden. Die Breiten der angrenzenden Gehwege sowie die grundsätzliche Fahrbahnbreite bleiben, wie im nördlichen Abschnitt, von den baulichen Eingriffen unberührt. Die folgende Abbildung 6-14 gibt einen Überblick über den entwickelten Konzeptquerschnitt.

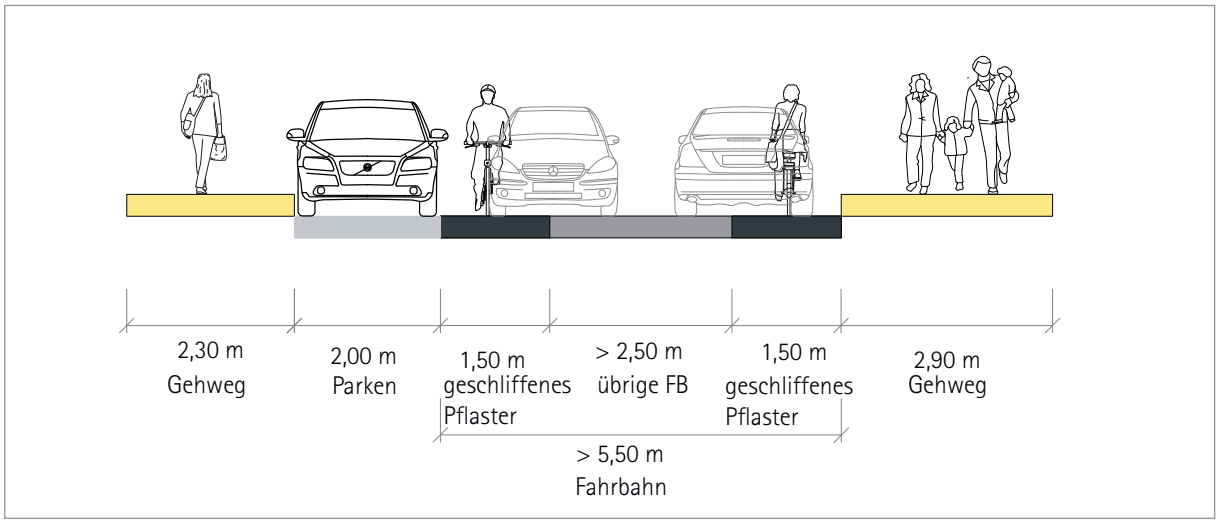


Abbildung 6-14 Querschnitt Berliner Straße - Abschnitt südlich Bodelschwinghstraße (Blickrichtung Norden)

6.5.2 Breite Straße

Die Breite Straße bildet die Radfahrachse im Altstadtbereich in Ost-West-Richtung und ist demzufolge ebenfalls mit Komfortstreifen auszubilden. Die Betrachtung der zukünftigen Straßenräume erfolgt unterteilt nach den folgenden Abschnitten:

- Breite Straße westlich der Berliner Straße
- Breite Straße nördlich des Markts
- Breite Straße östlich des Markts

<u>Breite Straße – westlich Berliner Straße</u>

Die Breite Straße im Bereich westlich der Berliner Straße bleibt hinsichtlich ihrer verkehrsrechtlichen Anordnung, gleich dem Bestand, als Einbahnstraße in westliche Richtung bestehen, wird jedoch für den Radverkehr auch in Gegenrichtung freigegeben. Aus diesem Grund sind die Komfortstreifen für den Radverkehr in beide Richtungen anzulegen, wodurch die Stellplätze am südlichen Fahrbahnrand entfallen. Die Stellplätze am nördlichen Fahrbahnrand bleiben bestehen und werden mit einer Breite von 2,50 m ausgebildet, wodurch ein Sicherheitstrennstreifen von 0,50 m zwischen den parkenden Fahrzeugen und dem angrenzenden Komfortstreifen gewährleistet werden soll. Die grundsätzliche Breite der Fahrbahn und der fahrbahnbegleitenden Gehwege bleibt unberührt, wodurch auch hier die baulichen Eingriffe keiner Umgestaltung des kompletten

Straßenraums gleichkommen. Abbildung 6-15 stellt den Straßenraum für den besagten Abschnitt der Breite Straße dar.

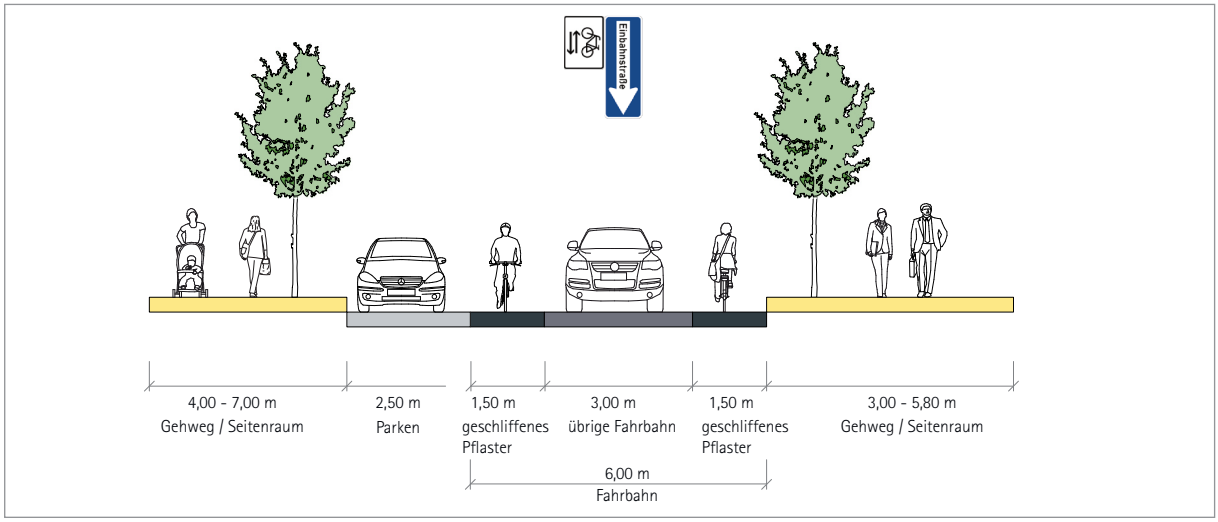


Abbildung 6-15 Querschnitt Breite Straße - Abschnitt westlich der Berliner Straße (Blickrichtung Osten)

Breite Straße – nördlich des Markts

Nördlich des Markts wird die Einbahnrichtung der Breiten Straße nach Osten beibehalten und für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben. Der Komfortstreifen für den Radverkehr wird beidseitig am Fahrbahnrand ausgebildet. Die Breite der Fahrbahn und der angrenzenden Seitenräume bleibt unverändert. Die nachfolgende Abbildung 6-16 stellt den Konzeptquerschnitt für den entsprechenden Abschnitt dar, dabei wird die Mobilitätsstation im nördlichen Bereich des Markts optisch angedeutet.

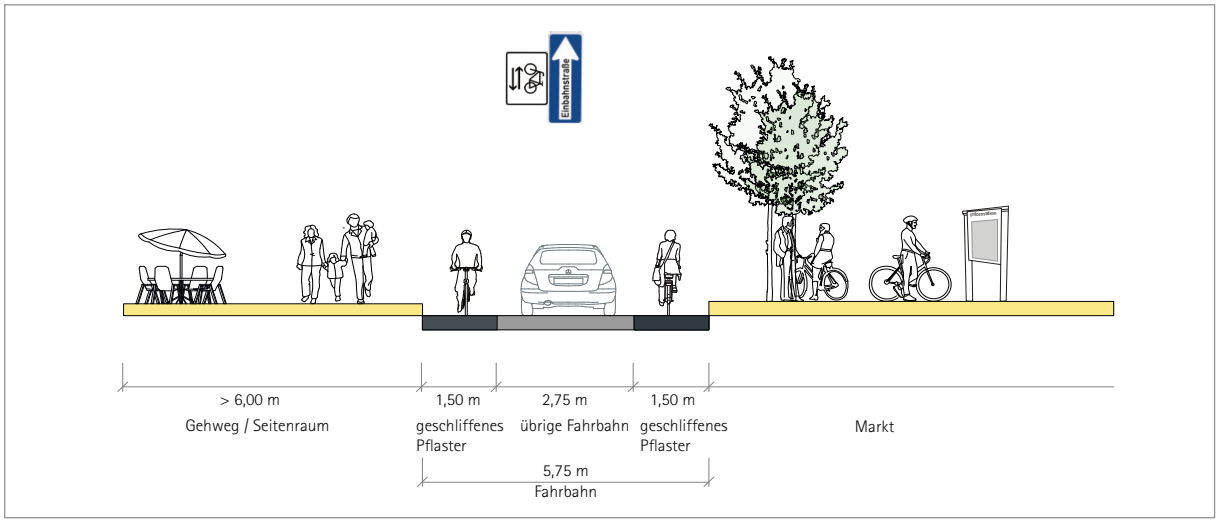


Abbildung 6-16 Querschnitt Breite Straße - Abschnitt nördlich des Markts (Blickrichtung Osten)

Breite Straße – östlich des Markts

Im Bereich östlich des Markts wird die Breite Straße für den Radverkehr auch gegen die in Richtung Osten verlaufende Einbahn freigegeben. Infolge der Ausbildung der Komfortstreifen an beiden Fahrbahnrändern entfallen die Stellplätze am südlichen Fahrbahnrand. Die Stellplätze im nördlichen Seitenraum bleiben in ihrer derzeitigen Form bestehen. Fahrbahnbreite und die Breite der Gehwege bleiben von den Veränderungen unberührt. Die folgende Abbildung 6-17 gibt einen Überblick über den geplanten Konzeptquerschnitt.

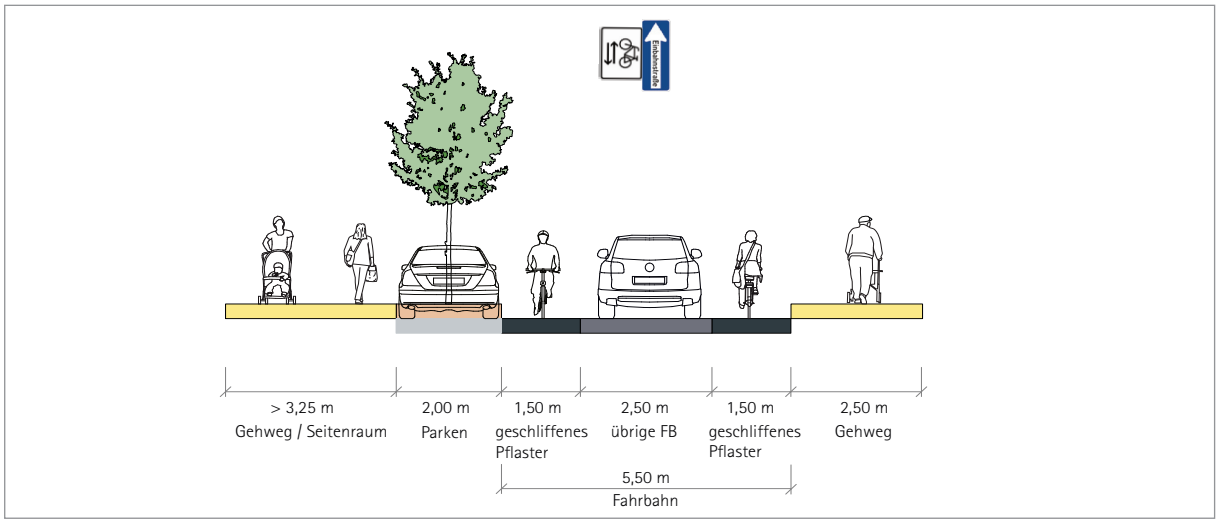


Abbildung 6-17 Querschnitt Breite Straße - Abschnitt östlich des Markts (Blickrichtung Osten)

7 Realisierungskonzept

7.1 Umsetzungsstufen und Priorisierung

In der Summe stellen die im Handlungskonzept dargelegten Maßnahmen einen nicht unerheblichen Handlungsbedarf dar. Die Gesamtheit an Maßnahmen kann deshalb nicht in einem Zug, sondern nur schrittweise realisiert werden. Aus diesem Grund werden diese Maßnahmen im Folgenden zeitlich priorisiert und verschiedenen Umsetzungshorizonten zugeordnet, welche die jeweilige kurzfristige, mittelfristige oder langfristige Realisierbarkeit widerspiegeln und bestimmte zeitliche Abhängigkeiten der verschiedenen Maßnahmen berücksichtigen. Diese Zuordnung nach Stufen wird wie folgt strukturiert:

7.1.1 Stufe 1 (kurzfristige Maßnahmen | Umsetzungshorizont: max. 2 Jahre)

- Es werden hauptsächlich kurzfristig umsetzbare Maßnahmen wie punktuelle straßenverkehrsrechtliche Anordnungen, Bau zusätzlicher Radabstellanlagen, Verbesserungen der Wegweisungen, Markierung von Schutzstreifen etc. realisiert. Insbesondere wird auch die Überarbeitung bzw. Verlagerung des Parkraumangebots vorgenommen, da dies eine Grundlage für die veränderte Verkehrsführung des MIV sowie die Ausbildung der Komfortstreifen für den Radverkehr darstellt.
- Bauliche Eingriffe, Querschnittsänderungen etc. sind aufgrund des Planungsvorlaufs noch nicht umsetzbar.

In der nachfolgenden Tabelle 7-1 werden alle Maßnahmen der ersten Umsetzungsstufe mit entsprechendem Modi, Leitziel und Straßenabschnitt dargestellt.

Tabelle 7-1 Maßnahmentabelle mit allen kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen (Stufe 1)

Modus	Ziel	Maßnahme	Standort (Straßenabschnitt)
Rad	RV.1	Markierung eines Schutzstreifens	Bahnhofstraße (südl. Bahnhof)
Rad	RV.1	Anordnung Tempo 30 sowie Unterbrechung des Schutzstreifens	Engstelle Bahnhofstraße ca. auf Höhe Adrianastraße
Rad	RV.4	Errichtung zusätzl. Radwegweiser	Bahnhofstraße (Höhe Radinkendorfer Str.)
Rad	RV.4	Errichtung zusätzl. Radwegweiser	Frankfurter Straße (Höhe Burg Beeskow)
Rad	RV.4	Errichtung zusätzl. Radwegweiser	Breite Straße (Höhe Luchstraße)
Rad	RV.4	Errichtung zusätzl. Radwegweiser	Bahnhofstraße (Höhe Bahnhof)
Rad	RV.4	Errichtung zusätzl. Radwegweiser	Am Bahnhof
Rad	RV.4	Errichtung zusätzl. Radwegweiser	Storkower Straße (Höhe Kohlsdorfer Chaussee)
Rad	RV.5	Erweiterung des Stellplatzangebots (2 zusätzl. Fahrradbügel)	Breite Straße ca. auf Höhe Kirchgasse

Modus	Ziel	Maßnahme	Standort (Straßenabschnitt)
Rad	RV.5	Ersetzen der Vorderradhalter durch Fahrradbügel (8 Fahrradbügel)	Berliner Straße / Bodelschwinghstraße
Rad	RV.5	Erweiterung des Stellplatzangebots (10 zusätzl. Fahrradbügel)	Spreeinsel | Beeskow Burg
MIV	-	Anordnung verkehrsberuhigter Bereich	Kirchgasse
MIV	MIV.3	Veränderung Parkraumangebot | Erhöhung der zulässigen Parkdauer auf unbeschränkte Zeit	Breitscheidstraße
MIV	MIV.3	Veränderung Parkraumangebot | Erhöhung der zulässigen Parkdauer auf unbeschränkte Zeit	Bahnhofstraße (nördl. Luchgraben)
MIV	MIV.3	Veränderung Parkraumangebot | Senkung der zulässigen Parkdauer auf 4 h	Luchstraße
MIV	MIV.3	Veränderung Parkraumangebot | Senkung der zulässigen Parkdauer auf 2 h	südl. Puschkinstraße (Schrägparkstände am östl. Fahrbahnrand)
MIV	MIV.3	Veränderung Parkraumangebot | Senkung der zulässigen Parkdauer auf 2 h	nördl. Puschkinstraße (Schrägparkstände am östl. Fahrbahnrand)
MIV	MIV.3	Veränderung Parkraumangebot | Senkung der zulässigen Parkdauer auf 2 h	Kamenzer Platz
MIV	MIV.3	Veränderung Parkraumangebot | Wegfall Stellplätze südl. Fahrbahnrand	Breite Straße (westl. Berliner Straße)
MIV	MIV.3	Veränderung Parkraumangebot | Wegfall Stellplätze südl. Fahrbahnrand	Breite Straße (östl. Markt)
MIV	MIV.3	Veränderung Parkraumangebot | Reduzierung der Stellplatzkapazität	Berliner Straße (südl. Bodelschwinghstraße)
MIV	MIV.3	Veränderung Parkraumangebot | Erhöhung zulässige Parkdauer auf 2 h	Bodelschwinghstraße (westl. Berliner Straße)
MIV	MIV.3	Veränderung Parkraumangebot | Erhöhung zulässige Parkdauer auf 2 h	Stellplätze am Markt
MIV	MIV.3	Veränderung Parkraumangebot | Wegfall Stellplätze	Berliner Straße (nördl. Breite Straße)
ÖPNV	ÖPNV.1	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Haltestelle Bahnhof
ÖPNV	ÖPNV.1	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Haltestelle Ringstraße / Bahnhofstraße
ÖPNV	ÖPNV.1	(Voll)Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Haltestelle Schulstraße
ÖPNV	ÖPNV.1	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Haltestelle Schützenstraße
ÖPNV	ÖPNV.1	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Haltestelle Landratsamt
ÖPNV	ÖPNV.1	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Haltestelle Ostvorstadt
ÖPNV	ÖPNV.1	(Voll)Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Haltestelle Ostkreuz
Fuß	FV.2	Prüfauftrag für eine Querungsstelle	Poststraße (Höhe Luchstraße)

Weiterhin sind im Rahmen des kurzfristigen Umsetzungshorizonts die Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan von 2014 umzusetzen. Diese sind in nachfolgender Tabelle 7-2 dargelegt.

Tabelle 7-2 Maßnahmentabelle mit den gemäß LAP 2014 umzusetzenden Maßnahmen (Stufe 1)

Modus	Ziel	Maßnahme	Standort (Straßenabschnitt)
MIV	Umsetzung LAP	Anordnung Tempo 30 nachts	Bahnhofstraße (südl. Bahnhof)
MIV	Umsetzung LAP	Anordnung Tempo 30 nachts	Breitscheidstraße
MIV	Umsetzung LAP	Anordnung Tempo 30 nachts	Frankfurter Straße (Frankf. Chaussee bis Ringstraße)
MIV	Umsetzung LAP	Anordnung Tempo 30 nachts	Liebknechtstraße Nord (bis Schützenstraße)
MIV	Umsetzung LAP	Anordnung Tempo 30 Gesamttag	Liebknechtstraße Süd (ab Schützenstraße)
MIV	Umsetzung LAP	Anordnung Tempo 30 nachts	Luchstraße
MIV	Umsetzung LAP	Anordnung Tempo 30 nachts	Poststraße
MIV	Umsetzung LAP	Tempo 30 für Lkw	Radinkendorfer Straße (südlich Spanplattenwerk)
MIV	Umsetzung LAP	Tempo 30 Gesamttag	Ringstraße (komplett bis Bahnhofstraße)
MIV	Umsetzung LAP	Anordnung Tempo 30 nachts	Schützenstraße
MIV	Umsetzung LAP	Tempo 30 Gesamttag	Wiesenring

7.1.2 Stufe 2 (mittelfristige Maßnahmen | Umsetzungshorizont: 2-5 Jahre)

Mittelfristig werden u.a. alle Maßnahmen vorgeschlagen, welche die Veränderung der Verkehrsführung des MIV bewirken. Hierzu zählt bspw. die Änderung der zulässigen Fahrtrichtung oder die Sperrung für den allgemeinen MIV. Die Sperrung für den MIV kann mittelfristig dabei nur durch Beschilderung erfolgen. Prinzipiell ist zu beachten, dass die veränderte Verkehrsführung in allen entsprechenden Abschnitten gleichzeitig umgesetzt wird bzw. zeitlich sinnvoll geordnet wird. Die nachfolgende Tabelle 7-3 gibt einen Überblick über alle mittelfristig umzusetzenden Maßnahmen, diese bauen mitunter auf den kurzfristig umzusetzenden Maßnahmen auf und bilden die Grundlage für die langfristig umzusetzenden Maßnahmen.

Tabelle 7-3 Maßnahmentabelle mit allen mittelfristig umsetzbaren Maßnahmen (Stufe 2)

Modus	Ziel	Maßnahme	Standort (Straßenabschnitt)
Rad	RV.4	Errichtung ebike-Ladestation	Markt (nördlicher Bereich)
Rad	RV.4	Angebote zur Fahrradselbstreparatur (Schlauchautomat, Werkzeugstation, Pumpstation)	Markt (nördlicher Bereich)
Rad	RV.4 | RV.5	Erweiterung des Stellplatzangebots (8 zusätzl. Fahrradbügel) sowie Überdachung aller Fahrradbügel	Markt (nördlicher Bereich)
Rad	RV.2	Aufhebung benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh- und Radweg und Führung Radverkehr auf der Fahrbahn auch gegen die Einbahn	Berliner Straße (nördlich Breite Straße)
Rad	RV.2	Aufhebung benutzungspflichtiger getrennter Geh- und Radweg und Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ausschließlich in Einbahnrichtung	Bodelschwinghstraße (östlich Markt)

Modus	Ziel	Maßnahme	Standort (Straßenabschnitt)
Rad	RV.2	Aufhebung der Beschilderung »Radfahrer frei« für Gehweg	Breite Straße (östlich Markt)
Rad	RV.2	Freigabe des Radverkehrs gegen die Fahrtrichtung der Einbahnstraße	Breite Straße (östlich Markt)
Rad	RV.2	Freigabe des Radverkehrs gegen die Fahrtrichtung der Einbahnstraße	Breite Straße (nördlich Markt)
Rad	RV.2	Freigabe des Radverkehrs gegen die Fahrtrichtung der Einbahnstraße	Breite Straße (westlich Markt)
MIV	MIV.1 | MIV.2 | FV.4 | RV.2	Sperrung für den MIV durch Anordnung Fahrradstraße (Zeichen 244 "Fahrradstraße" und Zusatzzeichen 1026-32 "Linienverkehr frei")	Berliner Straße (Höhe Markt)
MIV	MIV.1	Anordnung Einbahnstraße in östliche Richtung	Bodelschwinghstraße (Höhe Markt)
MIV	MIV.1	Prüfauftrag Kennzeichenerfassung	Berliner Straße (südlicher Abschnitt) - Breite Straße (Höhe Brandstraße)
ÖPNV	ÖPNV.2	Zusätzliche Haltestelle »Sozialamt«	Liebknechtstraße (zw. Goethestraße und Schillerstraße)
ÖPNV	ÖPNV.2	Zusätzliche Haltestelle »Wiesenring«	Breitscheidstraße (südl. Wiesenring)
ÖPNV	ÖPNV.2	Zusätzliche Haltestelle »Beeskow Burg«	Frankfurter Straße (Höhe Spreeinsel bzw. Uferstraße)
ÖPNV	ÖPNV.2	Zusätzliche Haltestelle »Am Reitplatz«	Storkower Straße (Höhe Am Reitplatz)
ÖPNV	ÖPNV.2	Versetzung der Haltestelle »Forsthaus«	Storkower Straße (Höhe Friedhof)
ÖPNV	ÖPNV.2	Zusätzliche Haltestelle »Vorheide«	Vorheider Weg (Höhe Wacholderring)
Fuß	FV.1 | FV.3	Verbesserung der Gehwegoberfläche	Bahnhofstraße
Fuß	FV.2 | FV.3	Anlage eines Fußgängerüberwegs	Frankfurter Straße
Fuß	FV.2 | FV.3	Anlage eines Fußgängerüberwegs	Breitscheidstraße (Höhe Wiesenring)
Fuß	FV.2 | FV.3	Anlage eines Fußgängerüberwegs	Storkower Straße (Höhe Reitplatz)
Fuß	FV.2 | FV.3	Anlage eines Fußgängerüberwegs	Bahnhofstraße (Engstelle)
Fuß	FV.2 | FV.3	Anlage eines Fußgängerüberwegs	Storkower Straße (Höhe Friedhof)
Fuß	FV.2 | FV.3	Anlage eines Fußgängerüberwegs	Radinkendorfer Straße (Höhe Spanplattenwerk)
Fuß	FV.2 | FV.3	Anlage einer Verkehrsinsel	Am Bahnhof (Zufahrt zum Knotenpunkt Am Bahnhof / Bahnhofstraße)

7.1.3 Stufe 3 (langfristige Maßnahmen | Umsetzungshorizont: > 5 Jahre)

In der letzten Umsetzungsstufe werden alle Maßnahmen realisiert, welche einen erheblichen baulichen Aufwand darstellen sowie die Erfüllung der in den vorangegangenen Stufen umgesetzten Maßnahmen voraussetzen. So ist die Ausbildung der Komfortstreifen beispielsweise erst dann sinnvoll, wenn die Radverkehrsführung auf ebendiesen durch die entsprechende verkehrsrechtliche Anordnung und die Anordnung parkender Fahrzeuge realisierbar ist.

Die anschließende Tabelle 7-4 stellt die in Umsetzungsstufe 3 zu realisierenden Maßnahmen dar.

Tabelle 7-4 Maßnahmentabelle mit allen langfristig umsetzbaren Maßnahmen (Stufe 3)

Modus	Ziel	Maßnahme	Standort (Straßenabschnitt)
Rad	RV.2	Änderung Fahrbahnoberfläche | Ausbildung von Komfortstreifen	Breite Straße (östlich Markt)
Rad	RV.2	Änderung Fahrbahnoberfläche | Ausbildung von Komfortstreifen	Breite Straße (Höhe Markt)
Rad	RV.2	Änderung Fahrbahnoberfläche | Ausbildung von Komfortstreifen	Breite Straße (westlich Markt)
Rad	RV.2	Änderung Fahrbahnoberfläche | Ausbildung von Komfortstreifen	Berliner Straße (nördlich Markt)
Rad	RV.2	Änderung Fahrbahnoberfläche | Ausbildung von Komfortstreifen	Berliner Straße (südlich Markt)
Rad	MIV.1 | RV.2 | FV.4	bauliche Umgestaltung des Straßenraums | Ausbildung Fahrbahn mit geschliffenen Pflaster, höhengleiche Anpassung des Straßenraums, Errichtung absenkbarer Poller	Berliner Straße (Höhe Markt)
Rad	RV.3	Errichtung eines gemeinsamen Geh- und Radwegs	Kohlsdorfer Chaussee

7.2 Überschlägige Kostenschätzung

Die Aufstellung der Kosten für die einzelnen Maßnahmen erfolgt zum einen auf Grundlage eigener Erfahrungswerte für spezifische Maßnahmen (z. B. 500 € je Fahrradbügel), zum anderen werden pauschale Kostensätze in Abhängigkeit des Realisierungsaufwands verwendet. Es ist zu beachten, dass dieser Ansatz nur zum Zwecke der Quantifizierung einer pauschalen Kostendimensionierung dient, da sich aufgrund des langen Planungshorizonts sowie des geringen Konkretisierungsgrads zahlreicher Einzelmaßnahmen viele Faktoren, welche die Kosten beeinflussen nicht näher bestimmen lassen. Ferner ist davon auszugehen, dass sich im Rahmen der teils noch erforderlichen Detailplanung im Einzelnen noch erhebliche Abweichungen ergeben.

Die pauschalen Kostensätze beruhen ebenfalls auf Erfahrungswerten und werden für die Ermittlung der überschlägigen Baukosten verwendet. Von einer Quantifizierung der Betriebs- und Instandhaltungskosten wird abgesehen, zumal es sich insbesondere bei den kostenintensiveren Maßnahmen meist um Ersatzbauten bestehender Infrastruktur handelt, bei welchen auch im Bestand bereits entsprechende Kosten anfallen. Bei den Kostensätzen wird zwischen Handlungsbedarf an Streckenabschnitten, unter Berücksichtigung von Länge und Breite, sowie Handlungsbedarf an Knotenpunkten bzw. bei punktuellen Maßnahmen differenziert, wie in nachfolgender Tabelle 7-5 dargestellt.

Tabelle 7-5 Verwendete Kostensätze für Streckenabschnitte, Knotenpunkte und sonstige Maßnahmen

Maßnahmenaufwand	Kostensatz
Streckenabschnitt	
Geringer Aufwand (z. B. punktuelle Kleinmaßnahmen)	20 € / qm
Mittlerer Aufwand (z. B. Markierungen, Beleuchtung)	40 € / qm
Hoher Aufwand (z. B. Wegeumbau ohne Bordversatz, Belagerneuerung)	70 € / qm
Sehr hoher Aufwand (Querschnittsänderung, Wegeumbau mit Bordversatz)	200 € / qm
Knotenpunkt / punktuelle Maßnahmen	
Sehr geringer Aufwand (z. B. einzelne Schilder, Wegweiser, Piktogramme, Fahrradbügel)	500 - 1.000 €
Geringer Aufwand (z. B. Bordabsenkungen, Schranken)	5.000 - 10.000 €
Mittlerer Aufwand (z. B. Querungshilfe, punktuelle Fahrbahnanpassungen)	20.000 - 30.000 €
Hoher Aufwand (z. B. Teilumbau eines Knotenpunkts, barrierefreie Gestaltung ÖPNV-Haltestelle)	50.000 - 100.000 €

Die überschlägige Kostenschätzung aller Einzelmaßnahmen ist Anlage 21 zu entnehmen, welcher darüber hinaus die Umsetzungsstufe sowie die Abhängigkeiten gegenüber anderen Maßnahmen darlegt.

8 Zusammenfassung

Das vorliegende Verkehrskonzept soll den übergeordneten Rahmenplan für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung in der Altstadt Beeskow schaffen. Hierzu sollten Maßnahmen erarbeitet werden, um die verkehrliche Situation im Stadtzentrum perspektivisch zu verbessern.

Auf Grundlage einer umfassenden Bestands- und Mängelanalyse, welche unter anderem die Prüfung und Erhebung des Straßennetzes, der ÖPNV-Anbindung, der gegenwärtigen Führung des Fuß- und Radverkehrs sowie der damit verbundenen Infrastruktur beinhaltet, wurden Leitziele für die verkehrliche Entwicklung festgelegt. Hierzu zählen unter anderem die Verbesserung der radinfrastrukturellen Bedingungen, die Aufwertung öffentlicher Räume, die Verbesserung der ÖPNV-Erschließung sowie die Reduzierung des Durchgangsverkehrs innerhalb der Altstadt. Im darauf aufbauenden Handlungskonzept werden zur Umsetzung dieser Leitziele u. a. die folgenden Maßnahmen vorgeschlagen:

- **Motorisierter Individualverkehr**
  - Reduzierung des Durchgangsverkehrs in der Altstadt durch Änderungen in der verkehrsrechtlichen Anordnung oder Sperrung von Abschnitten
  - Neugestaltung des Parkraums durch Änderungen hinsichtlich Parkdauern und Stellplatzanzahl in der Altstadt
- **ÖPNV**
  - Barrierefreier Ausbau der Haltestellen
  - Verbesserung der ÖPNV-Erschließung durch Anordnung neuer und Versetzen bestehender Haltestellen
- **Radverkehr**
  - Verbesserung der Anbindung nach Kohlsdorf durch Schaffung eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs
  - Qualifizieren von Radfahrachsen in der Altstadt durch Schaffung von Komfortstreifen
  - Markieren eines Schutzstreifens in der Bahnhofstraße
  - Bau zusätzlicher Fahrradbügel
  - Schaffung von Mobilitätsdienstleistungen am Markt
- **Fußverkehr**
  - Schaffung zusätzlicher Querungsstellen
  - Punktuelle bauliche Verbesserungen zur Gewährleistung nutzungsgerechter Fußverkehrsanlagen

Abschließend wurden die genannten Maßnahmen einem zeitlichen Umsetzungshorizont (kurz-, mittel- oder langfristig) zugeordnet und mit einer überschlägigen Kostenschätzung versehen.

Anlagen

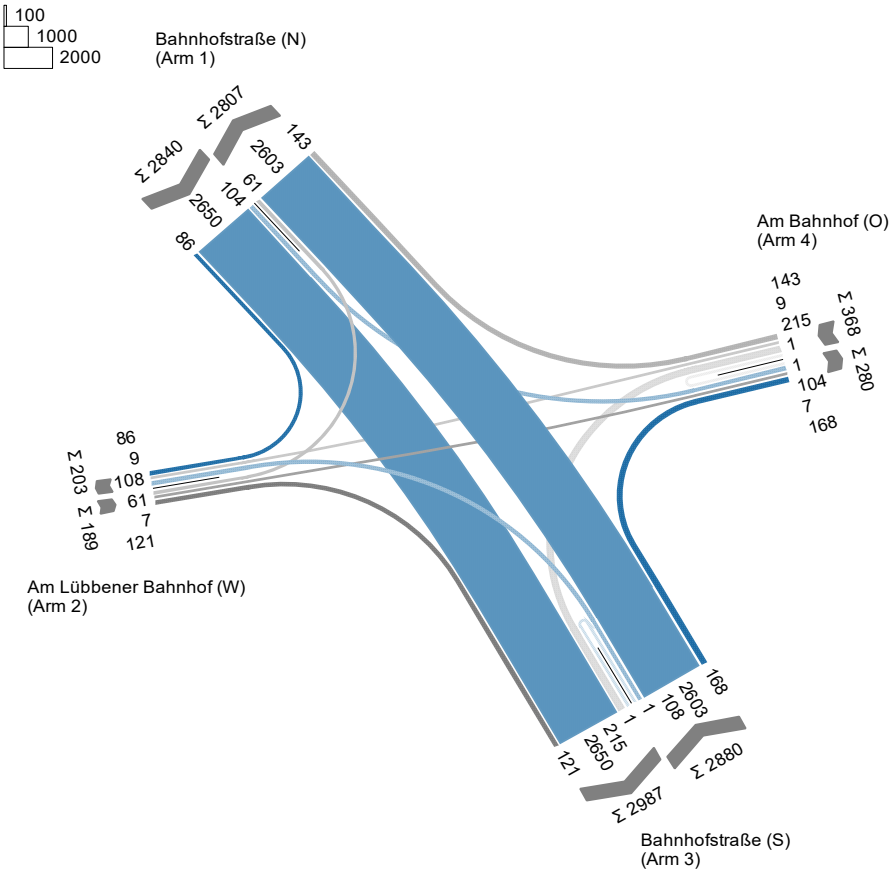
ANLAGENVERZEICHNIS

Anlage 1 Strombelastungsplan KP 1 | Bahnhofstraße / Am Bahnhof / Am Lübbener Bahnhof 90
Anlage 2 Strombelastungsplan KP 2 | Kreisverkehr Bahnhofstraße / Poststraße / Berliner Straße / Ringstraße. 92
Anlage 3 Strombelastungsplan KP 3 | Luchstraße / Liebknechtstraße / Am Graben 94
Anlage 4 Strombelastungsplan KP 4 | Liebknechtstraße / Schützenstraße 96
Anlage 5 Strombelastungsplan KP 5 | Breitscheidstraße / Schützenstraße 98
Anlage 6 Strombelastungsplan KP 6 | Breitscheidstraße / Wiesenring 100
Anlage 7 Strombelastungsplan KP 7 | Frankfurter Straße / Frankfurter Chaussee 102
Anlage 8 Strombelastungsplan KP 8 | Kreisverkehr Frankfurter Straße / Ringstraße / Breite Straße 104
Anlage 9 Strombelastungsplan KP 9 | Berliner Straße / Breite Straße 106
Anlage 10 Strombelastungsplan KP 10 | Berliner Straße / Bodelschwinghstraße 108
Anlage 11 Strombelastungsplan KP 11 | Radinkendorfer Straße / Industriestraße / Werkstraße 110
Anlage 12 Strombelastungsplan KP 12 | Kohlsdorfer Straße / Dorfstraße 112
Anlage 13 Strombelastungsplan QS Brandstraße 114
Anlage 14 Empfohlene Radverkehrsanlagen im Hauptnetz 116
Anlage 15 Ergebnisse der Öffentlichkeitsbefragung 118
Anlage 16 Stellplatzbilanz vor und nach Zielkonzept 130
Anlage 17 Defizite - Leitziele - Maßnahmen für den MIV 132
Anlage 18 Defizite - Leitziele - Maßnahmen für den Radverkehr 133
Anlage 19 Defizite - Leitziele - Maßnahmen für den ÖPNV 135
Anlage 20 Defizite - Leitziele - Maßnahmen für den Fußverkehr 136
Anlage 21 Maßnahmenübersicht 137

Anlage 1 Strombelastungsplan KP 1 | Bahnhofstraße / Am Bahnhof / Am Lübbener Bahnhof

Gesamtzählzeitraum (6.00-10.00 Uhr und 15.00-19.00 Uhr)

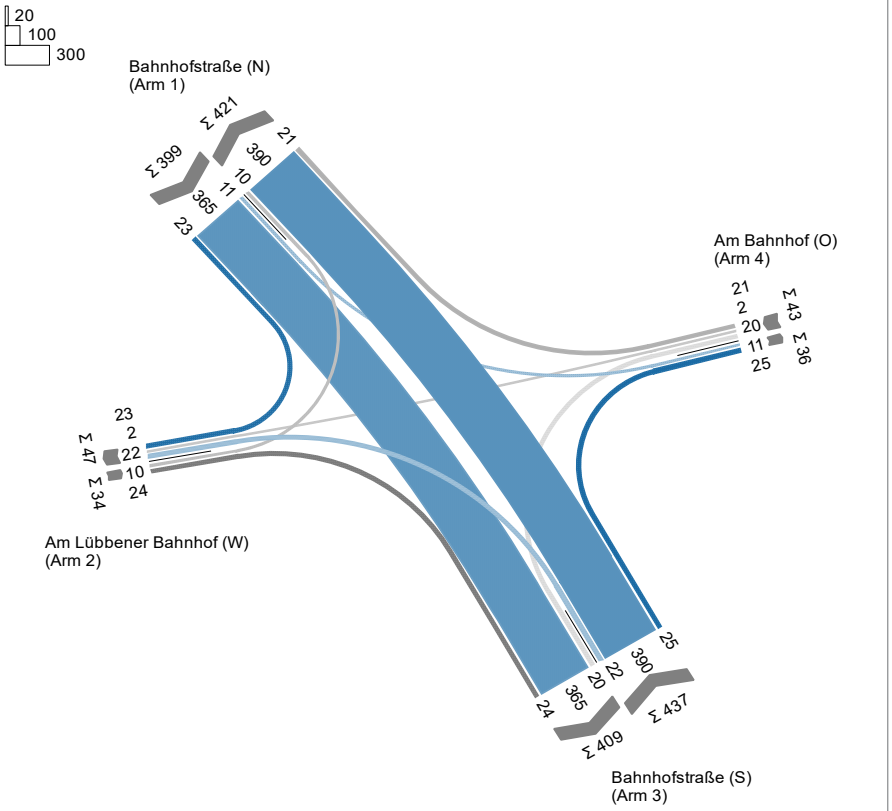
von\nach	1	2	3	4
1		86	2650	104
2	61		121	7
3	2603	108	1	168
4	143	9	215	1



Fortsetzung Anlage 1: Strombelastungsplan KP 1 | Bahnhofstraße / Am Bahnhof / Am Lübbener Bahnhof

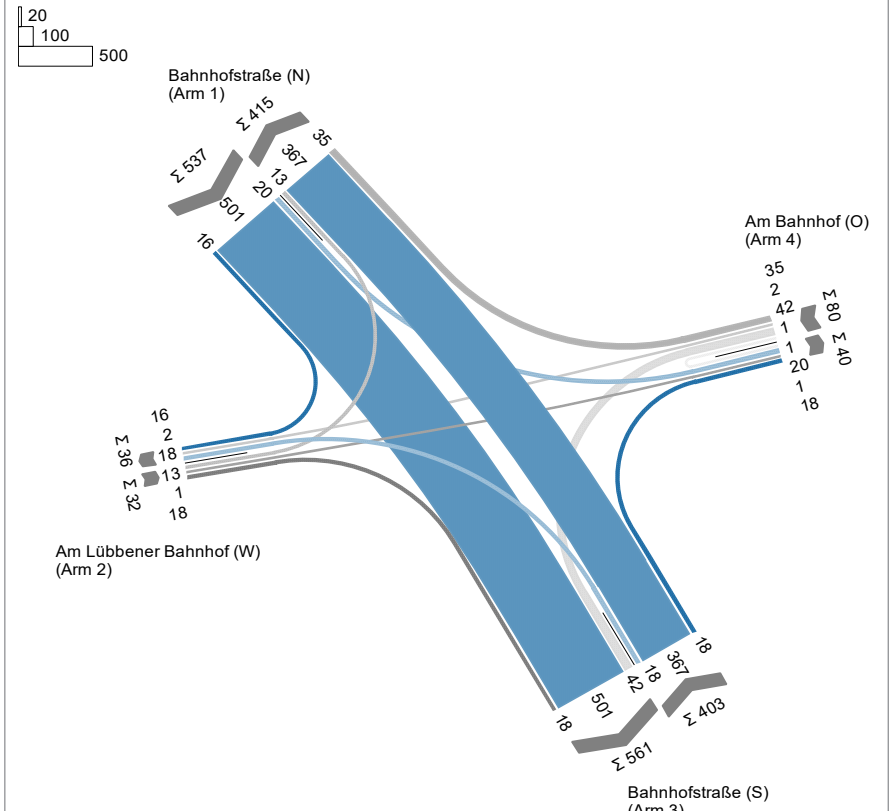
Frühspitze (9.00-10.00 Uhr)

von\nach	1	2	3	4
1		23	365	11
2	10		24	
3	390	22		25
4	21	2	20	



Spätspitze (15.45-16.45 Uhr)

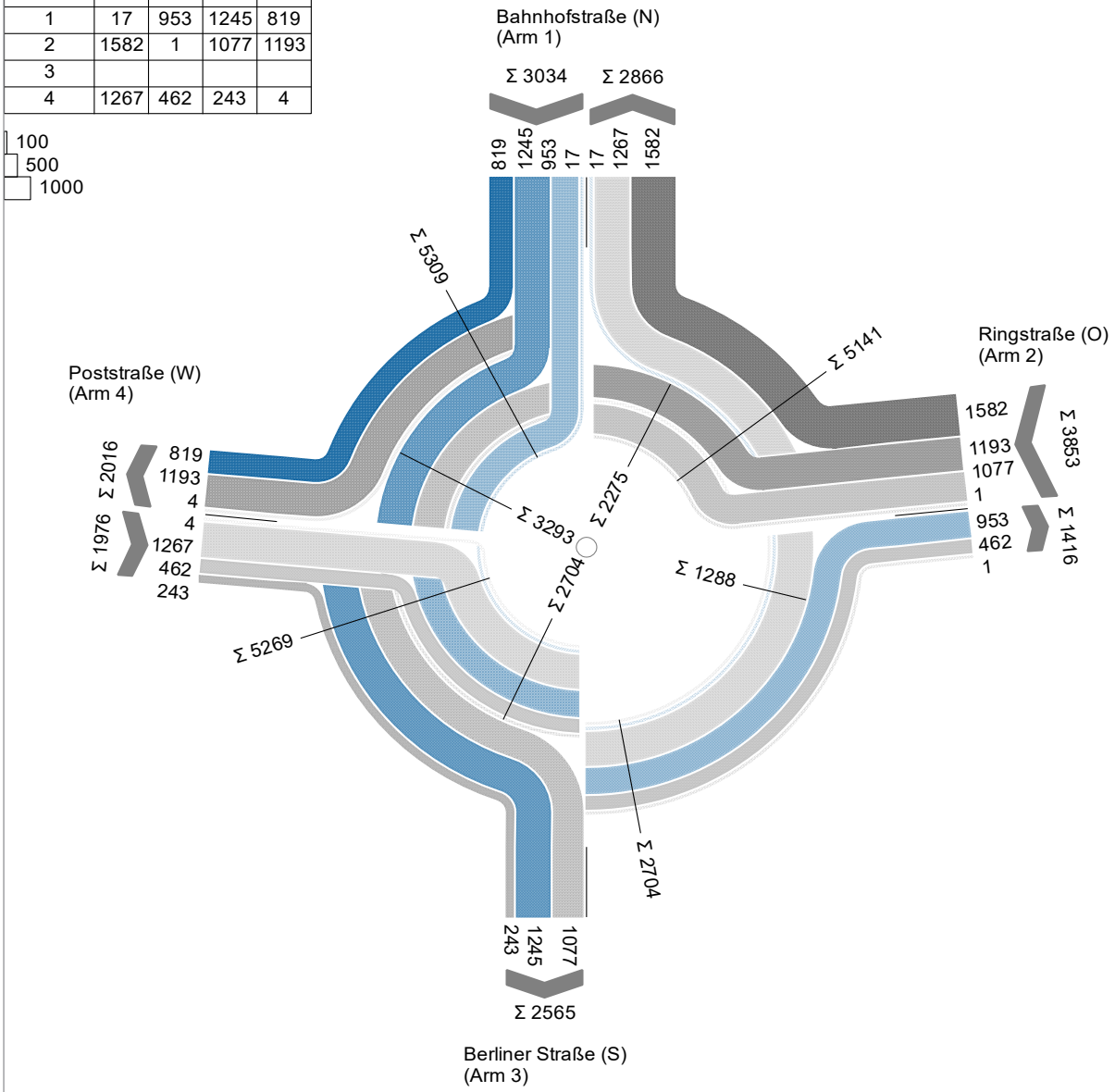
von\nach	1	2	3	4
1		16	501	20
2	13		18	1
3	367	18		18
4	35	2	42	1



Anlage 2 Strombelastungsplan KP 2 | Kreisverkehr Bahnhofstraße / Poststraße / Berliner Straße / Ringstraße

Gesamtzählzeitraum (6.00-10.00 Uhr und 15.00-19.00 Uhr)

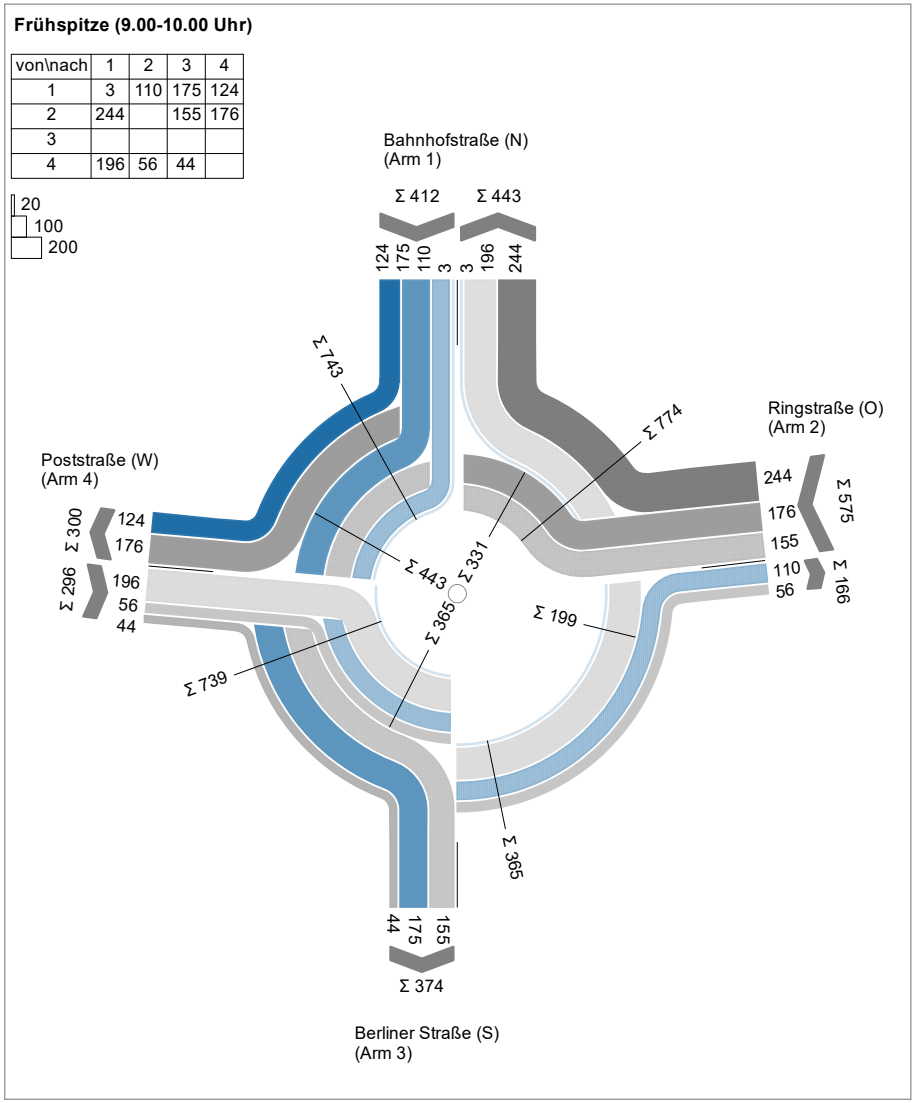
von\nach	1	2	3	4
1	17	953	1245	819
2	1582	1	1077	1193
3				
4	1267	462	243	4



Fortsetzung Anlage 2: Strombelastungsplan KP 2 | Kreisverkehr Bahnhofstraße / Poststraße / Berliner Straße / Ringstraße

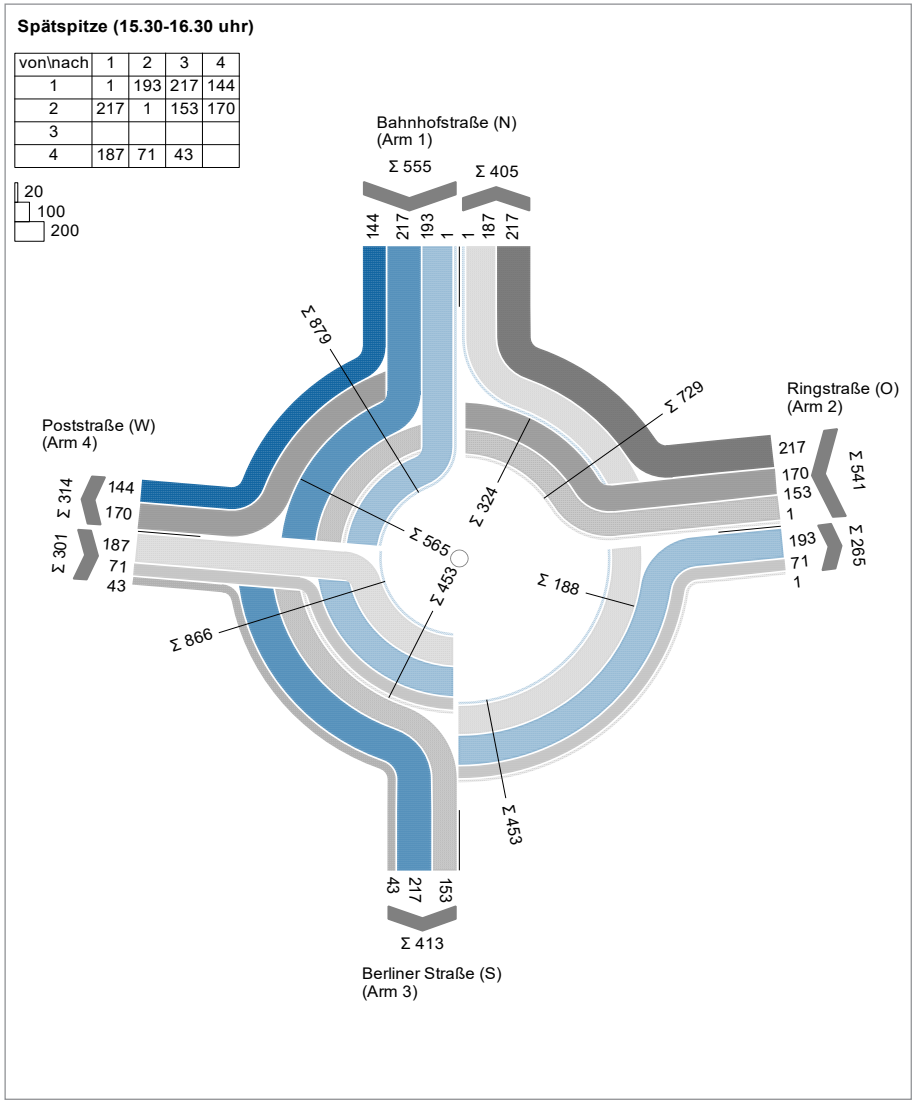
Frühspitze (9.00-10.00 Uhr)

von\nach	1	2	3	4
1	3	110	175	124
2	244		155	176
3				
4	196	56	44	



Spätspitze (15.30-16.30 uhr)

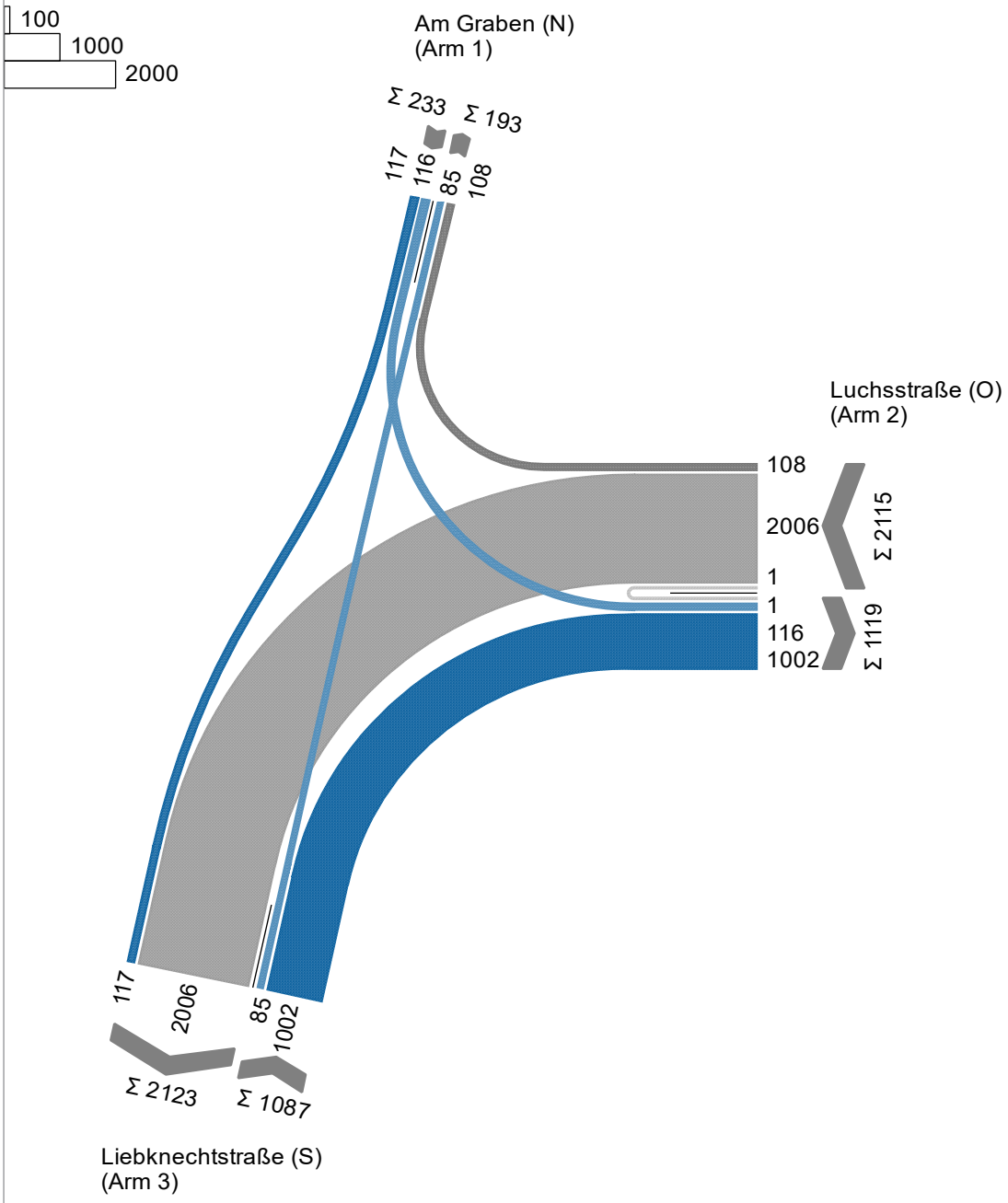
von\nach	1	2	3	4
1	1	193	217	144
2	217	1	153	170
3				
4	187	71	43	



Anlage 3 Strombelastungsplan KP 3 | Luchstraße / Liebknechtstraße / Am Graben

Gesamtzählzeitraum (6.00-10.00 Uhr und 15.00-19.00 Uhr)

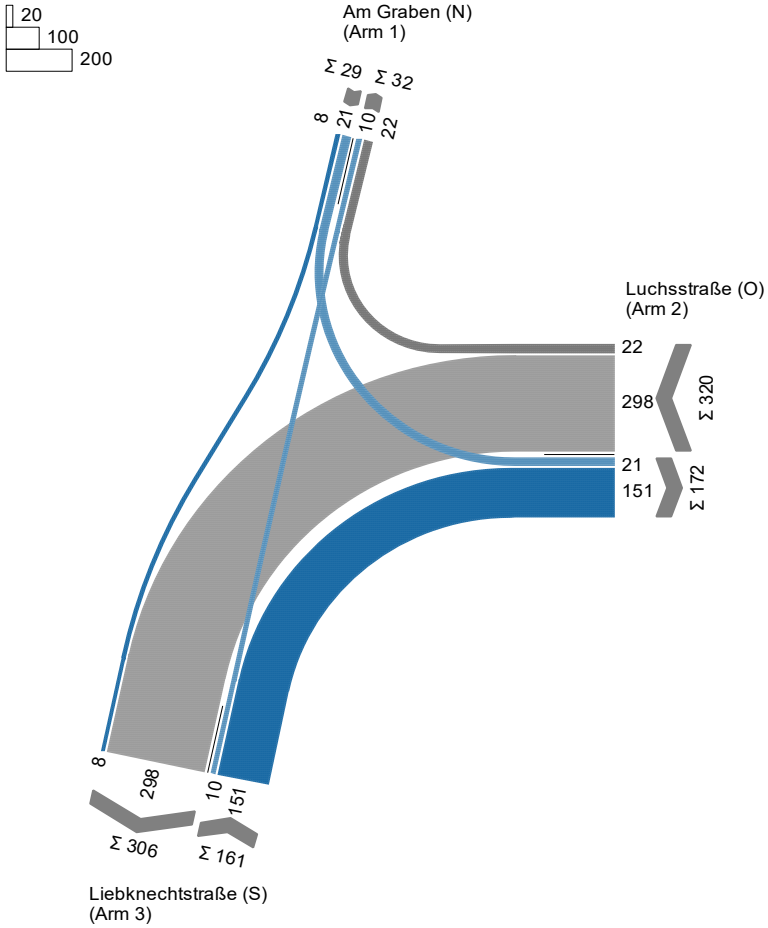
von\nach	1	2	3
1		116	117
2	108	1	2006
3	85	1002	



Fortsetzung Anlage 3: Strombelastungsplan KP 3 | Luchstraße / Liebknechtstraße / Am Graben

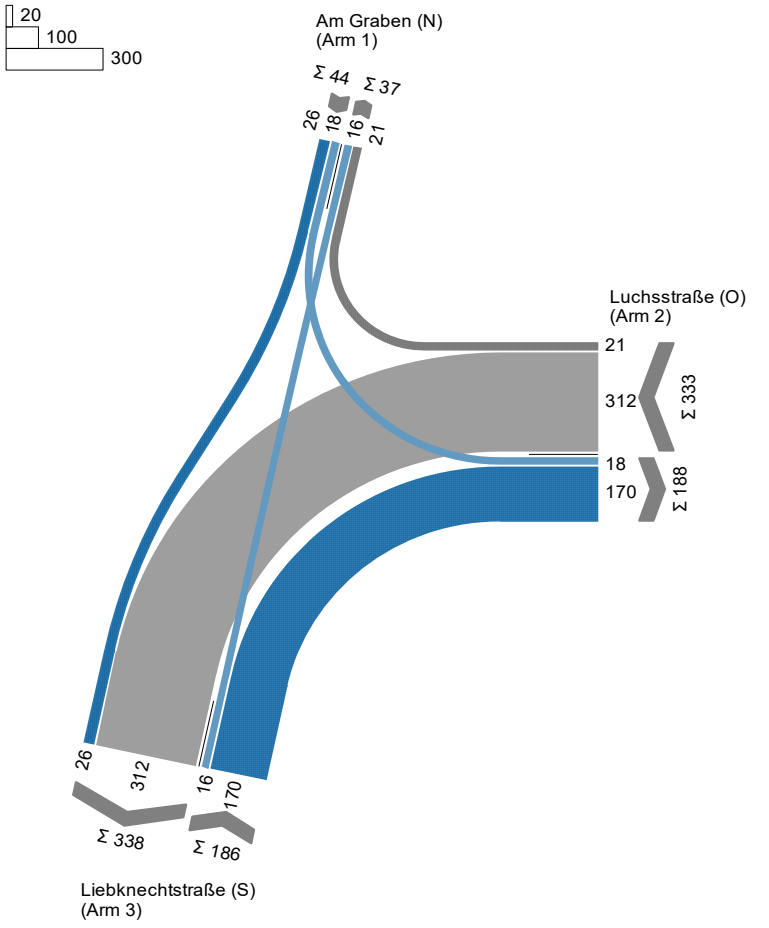
Frühspitze (9.00-10.00 Uhr)

von\nach	1	2	3
1		21	8
2	22		298
3	10	151	



Spätspitze (15.15-16.15 Uhr)

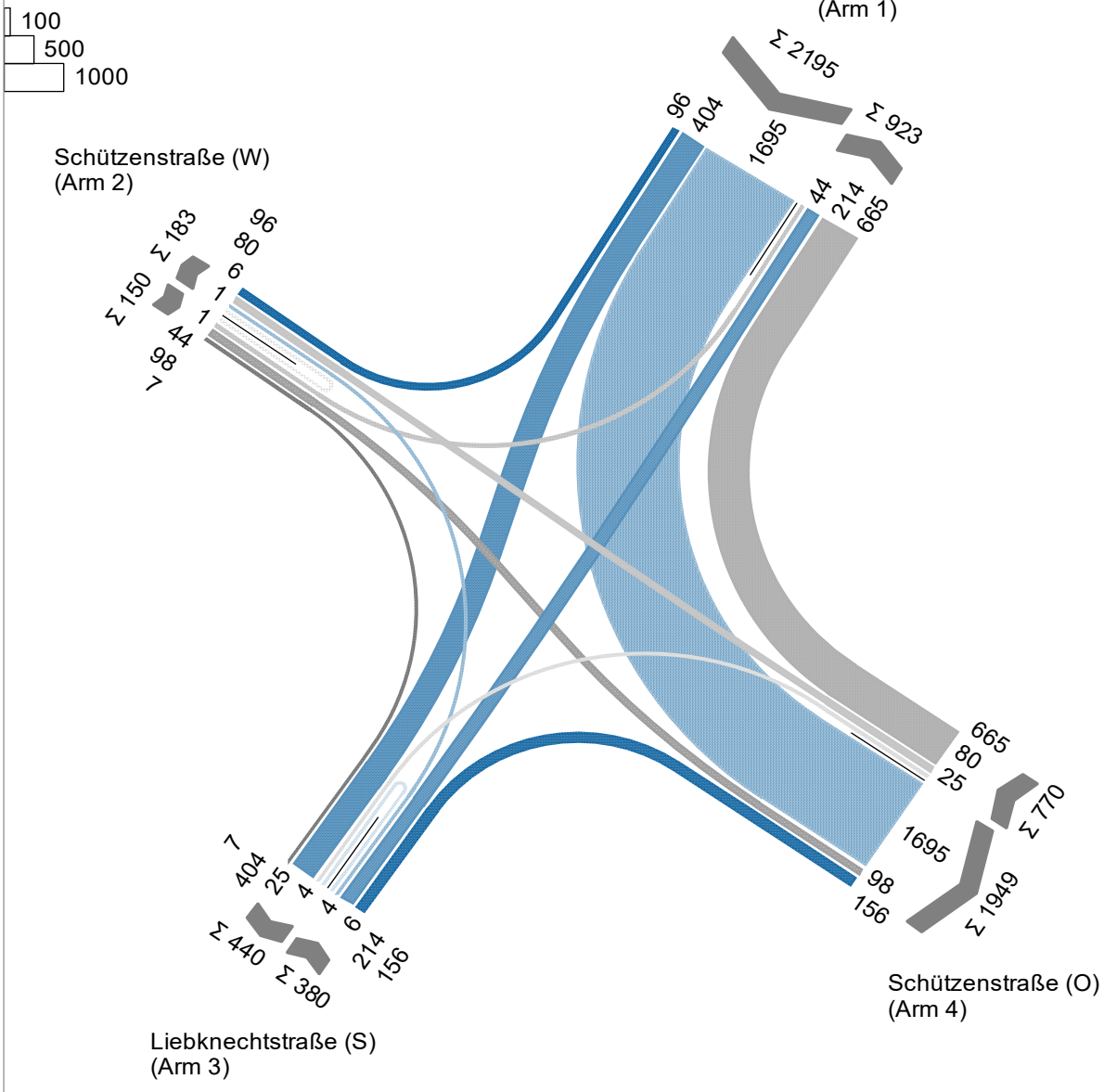
von\nach	1	2	3
1		18	26
2	21		312
3	16	170	



Anlage 4 Strombelastungsplan KP 4 | Liebknechtstraße / Schützenstraße

Gesamtzählzeitraum (6.00-10.00 Uhr und 15.00-19.00 Uhr)

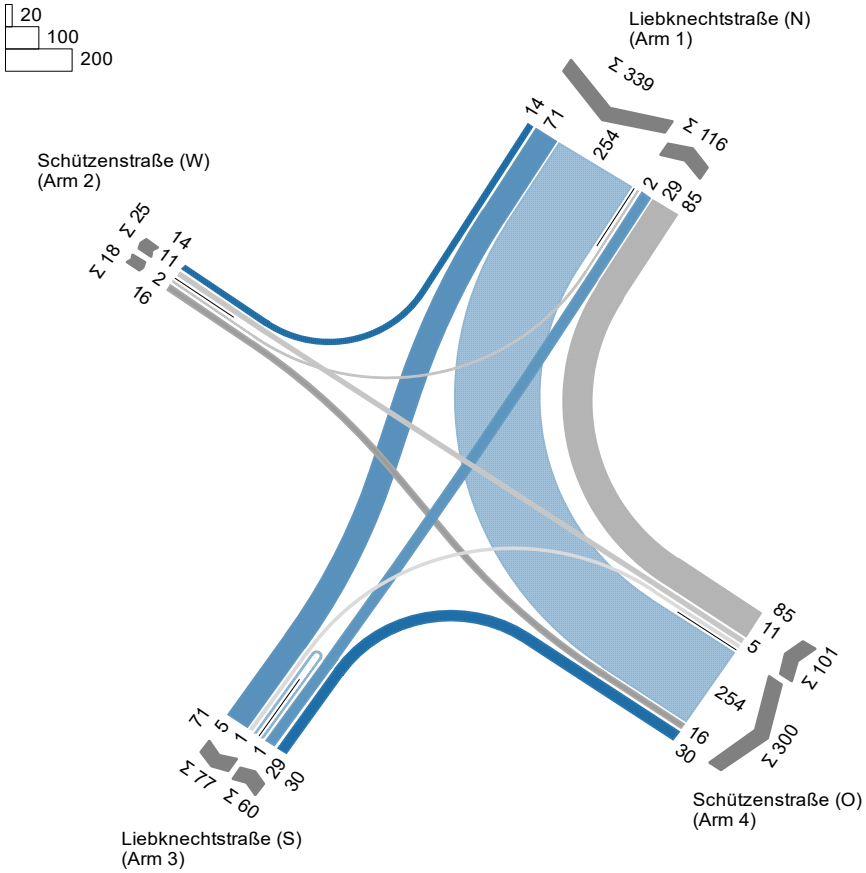
von\nach	1	2	3	4
1		96	404	1695
2	44	1	7	98
3	214	6	4	156
4	665	80	25	



Fortsetzung Anlage 4: Strombelastungsplan KP 4 | Liebknechtstraße / Schützenstraße

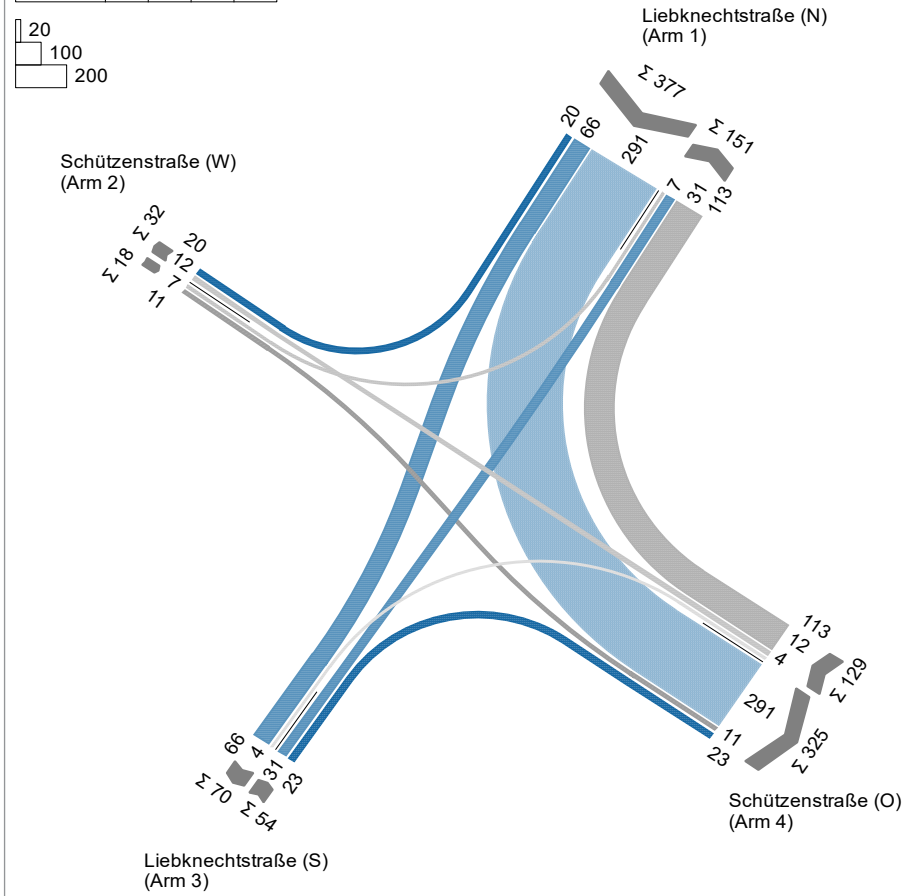
Frühspitze (7.30-8.30 Uhr)

von\nach	1	2	3	4
1		14	71	254
2	2			16
3	29		1	30
4	85	11	5	



Spätspitze (15.30-16.30)

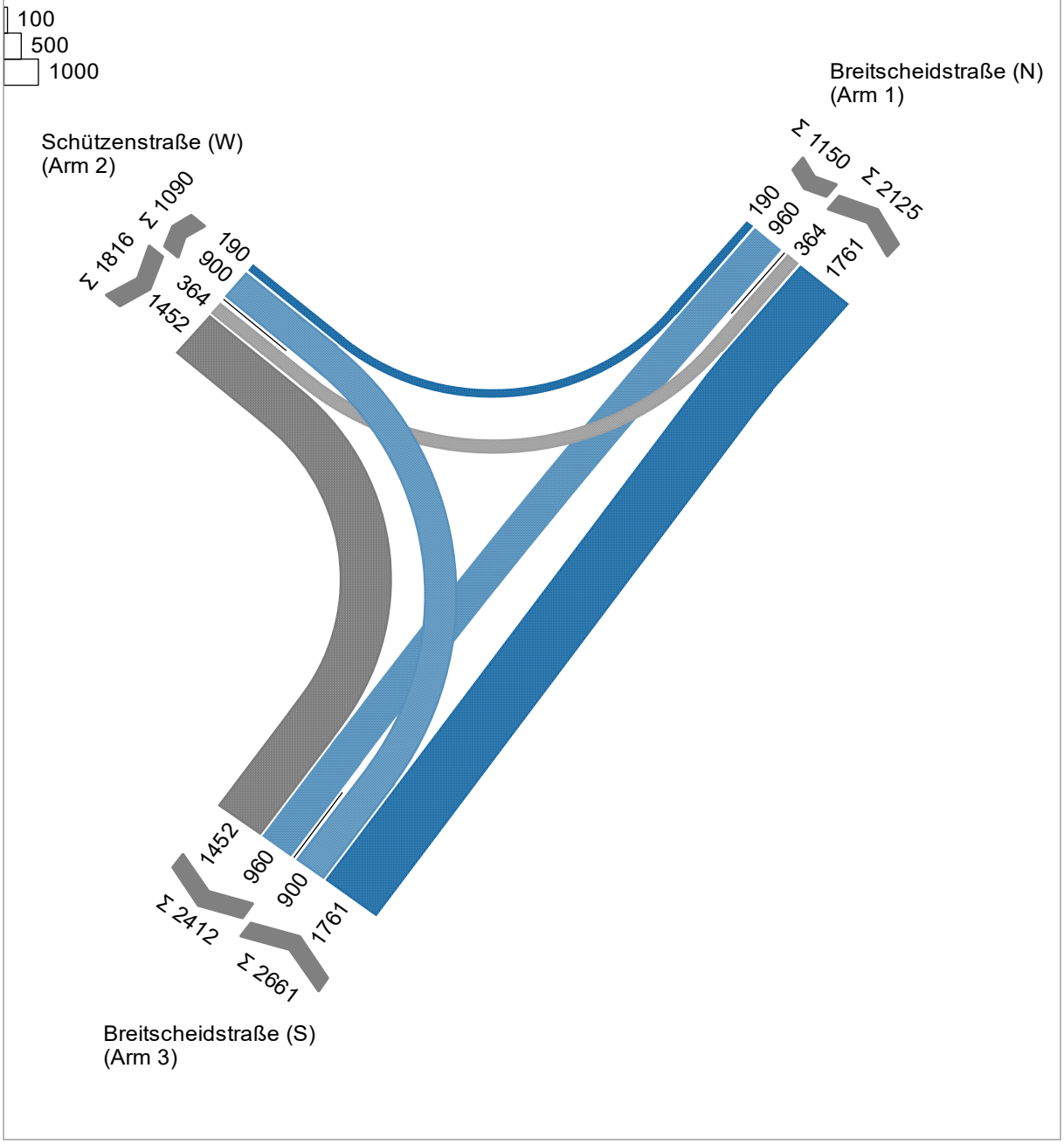
von\nach	1	2	3	4
1		20	66	291
2	7			11
3	31			23
4	113	12	4	



Anlage 5 Strombelastungsplan KP 5 | Breitscheidstraße / Schützenstraße

Gesamtzählzeitraum (6.00-10.00 Uhr und 15.00-19.00 Uhr)

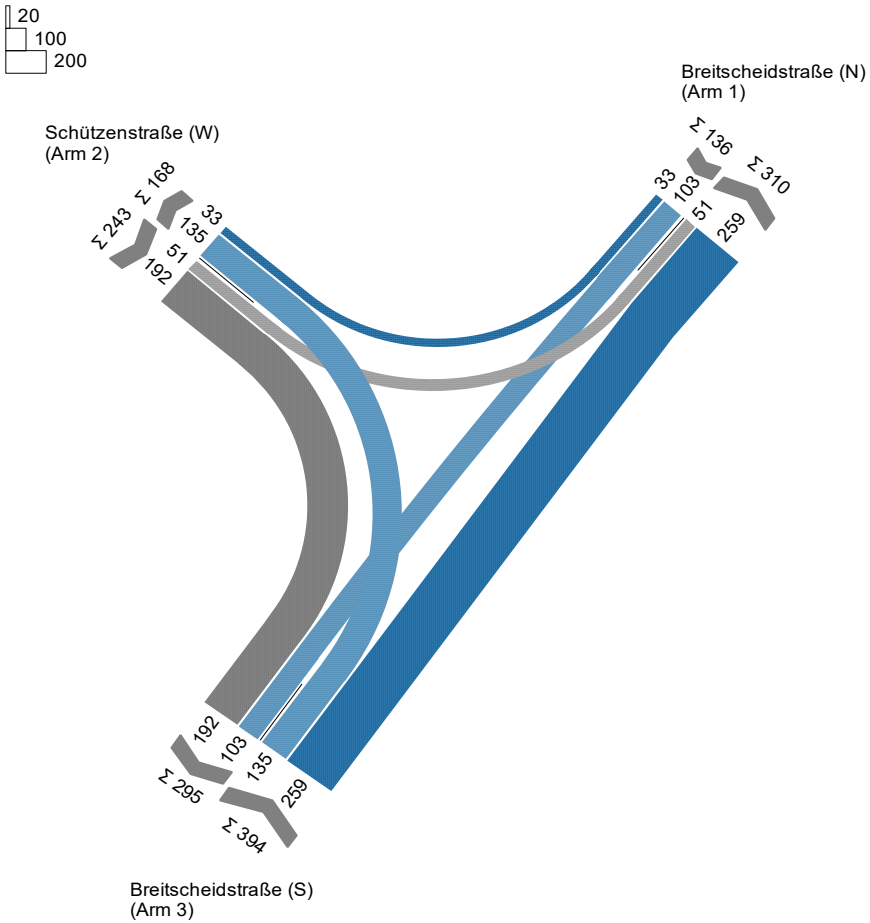
von\nach	1	2	3
1		190	960
2	364		1452
3	1761	900	



Fortsetzung Anlage 5: Strombelastungsplan KP 5 | Breitscheidstraße / Schützenstraße

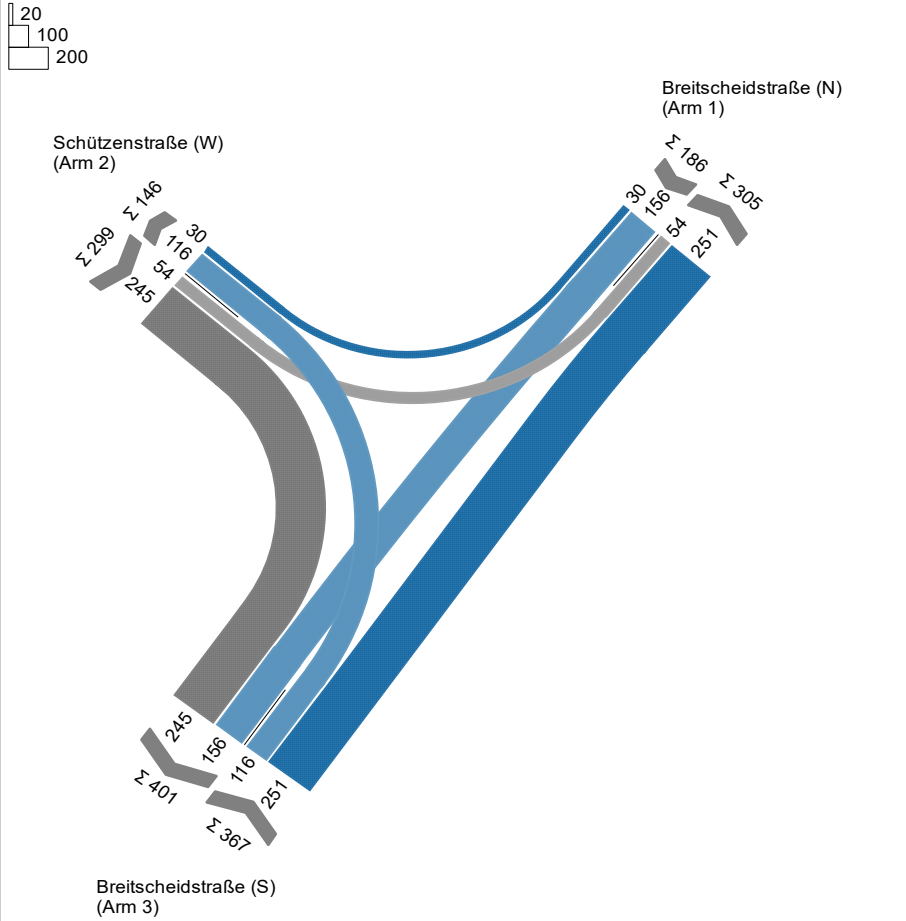
Frühspitze (8.45-9.45 Uhr)

von\nach	1	2	3
1		33	103
2	51		192
3	259	135	



Spätspitze (16.00-17.00 Uhr)

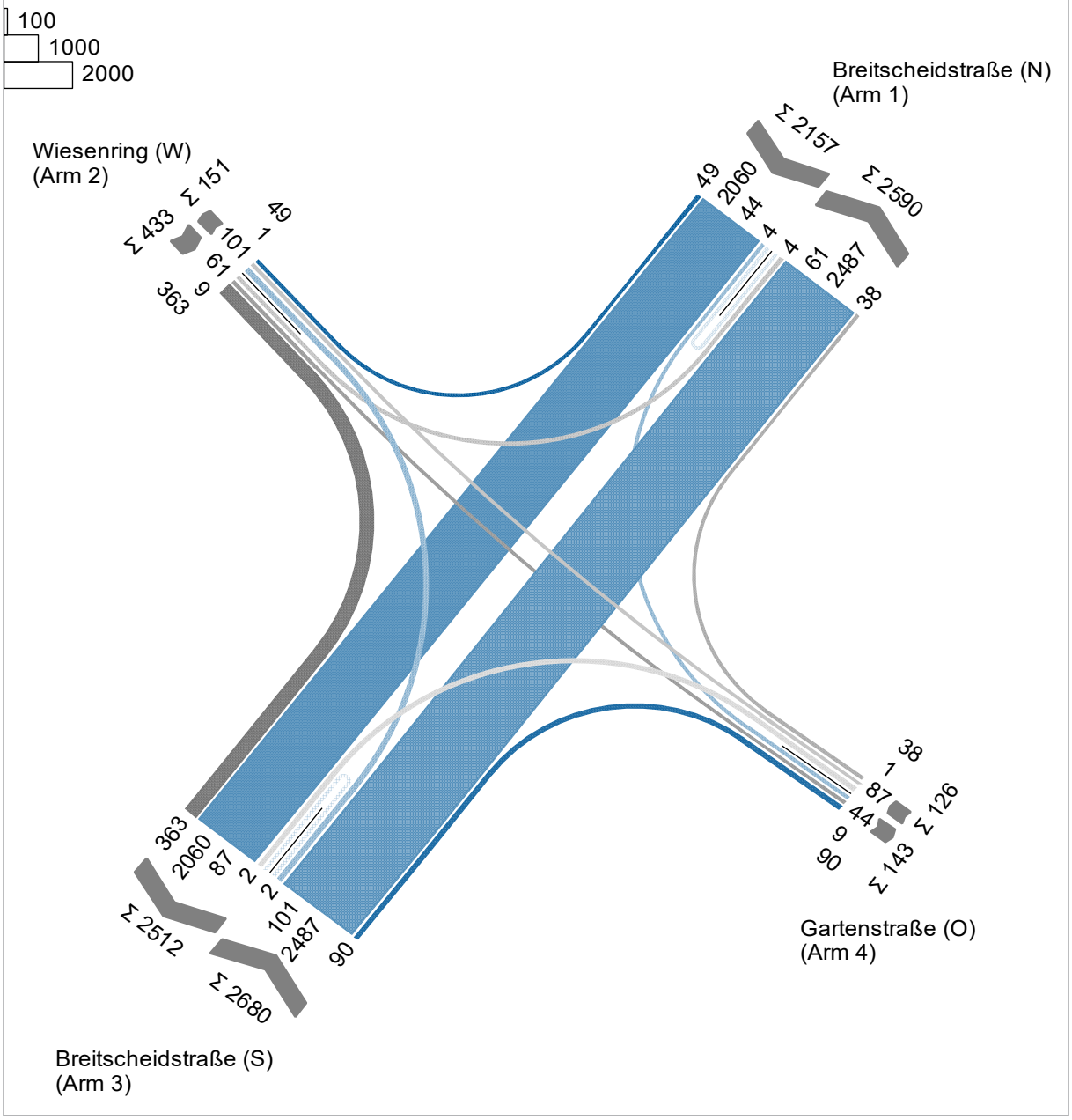
von\nach	1	2	3
1		30	156
2	54		245
3	251	116	



Anlage 6 Strombelastungsplan KP 6 | Breitscheidstraße / Wiesenring

Gesamtzählzeitraum (6.00-10.00 Uhr und 15.00-19.00 Uhr)

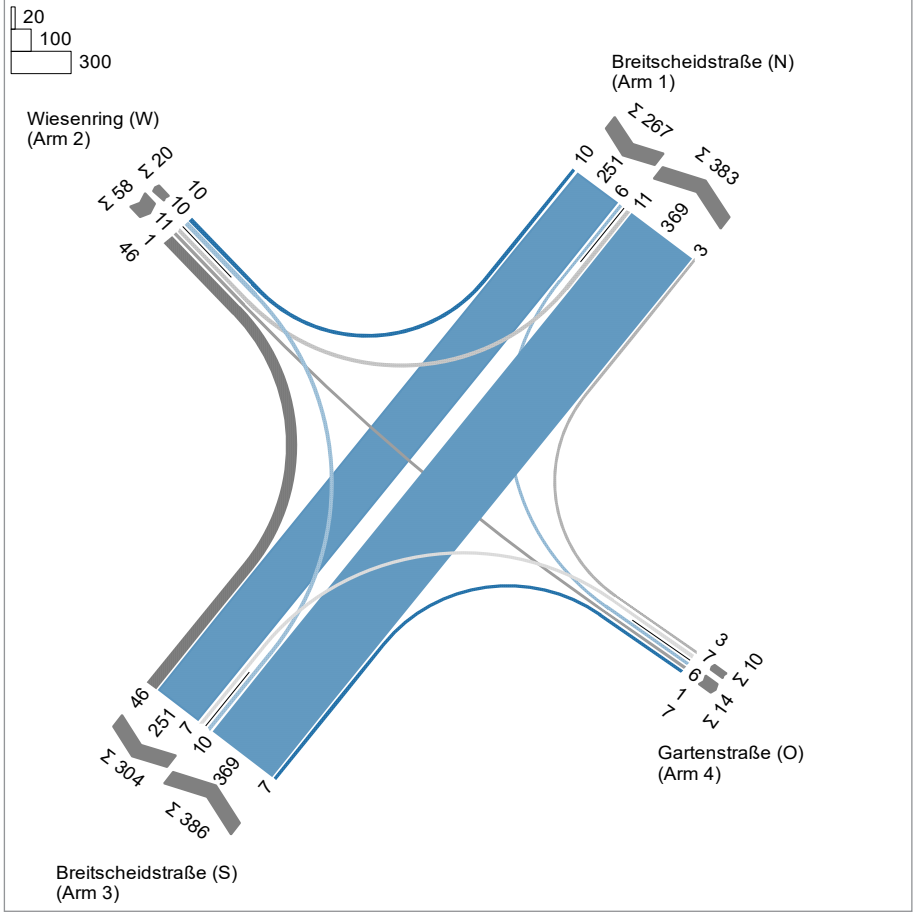
von\nach	1	2	3	4
1	4	49	2060	44
2	61		363	9
3	2487	101	2	90
4	38	1	87	



Fortsetzung Anlage 6: Strombelastungsplan KP 6 | Breitscheidstraße / Wiesenring

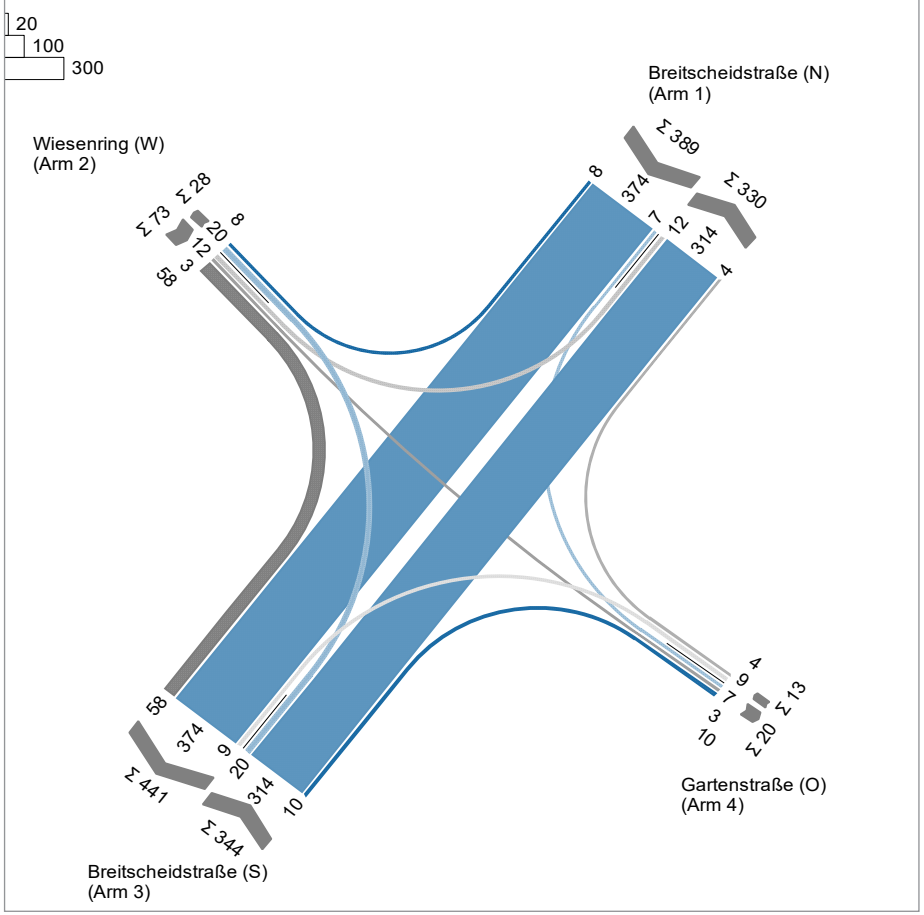
Frühspitze (8.45-9.45 Uhr)

von\nach	1	2	3	4
1		10	251	6
2	11		46	1
3	369	10		7
4	3		7	



Spätspitze (16.15-17.15 Uhr)

von\nach	1	2	3	4
1		8	374	7
2	12		58	3
3	314	20		10
4	4		9	

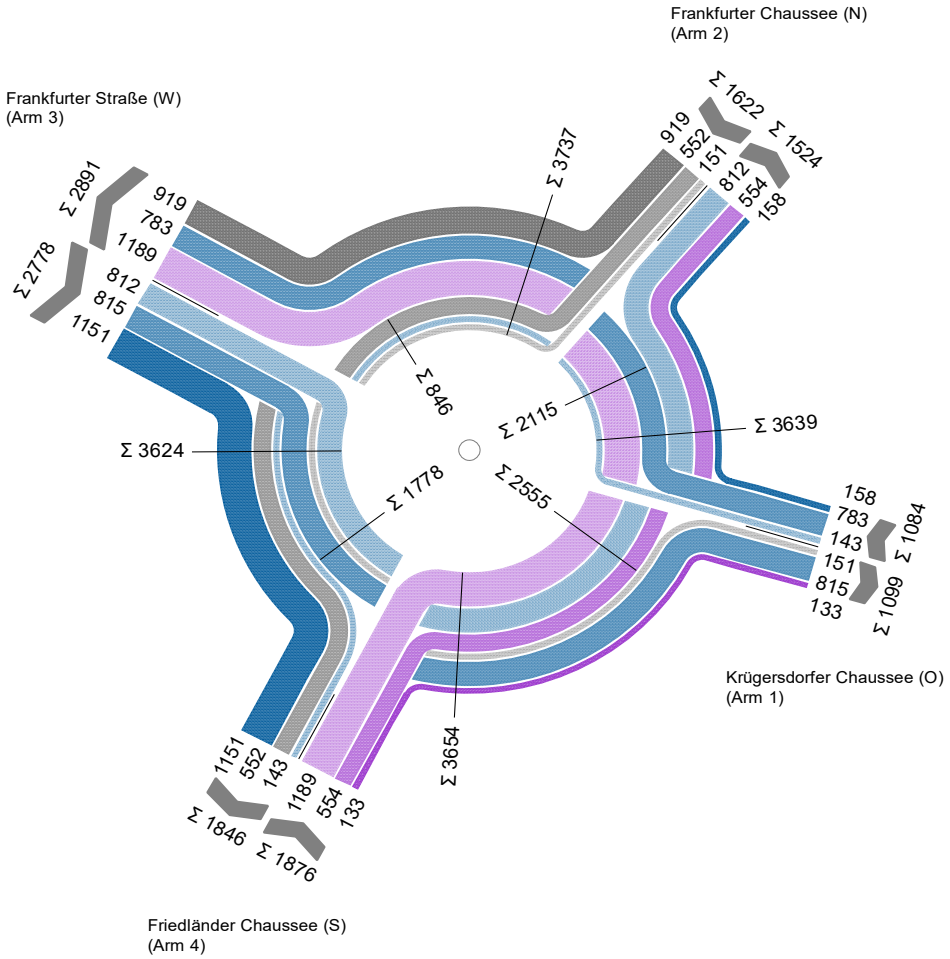


Anlage 7 Strombelastungsplan KP 7 | Frankfurter Straße / Frankfurter Chaussee

Bestand_Gesamtzählzeitraum

von\nach	1	2	3	4
1		158	783	143
2	151		919	552
3	815	812		1151
4	133	554	1189	

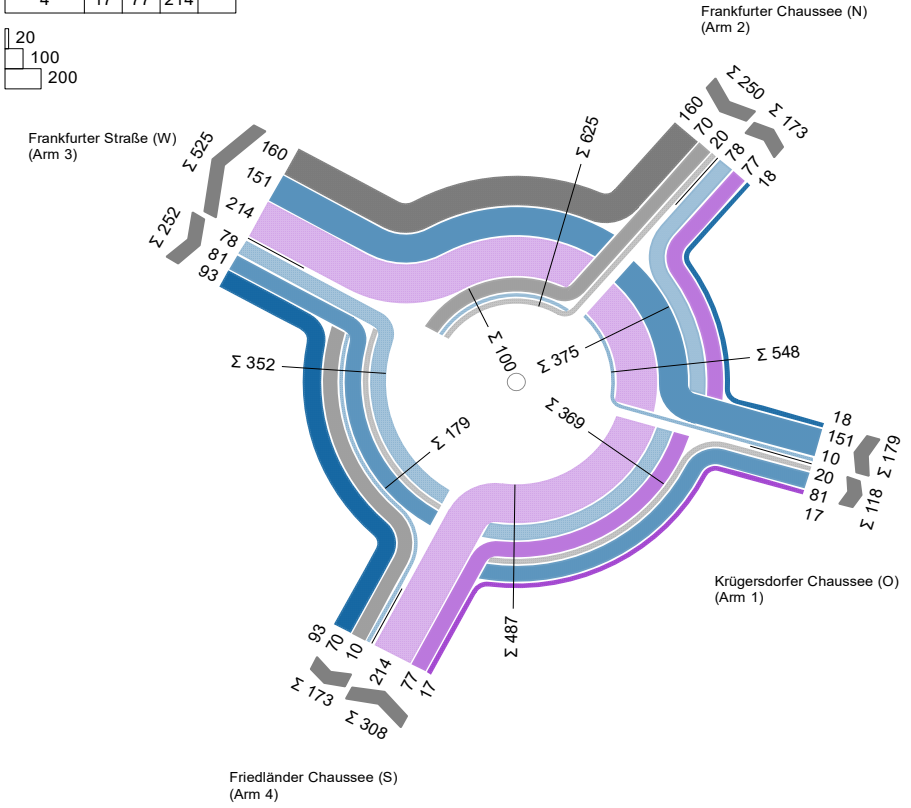
100
500
1000



Fortsetzung Anlage 7 : Strombelastungsplan KP 7 | Frankfurter Straße / Frankfurter Chaussee

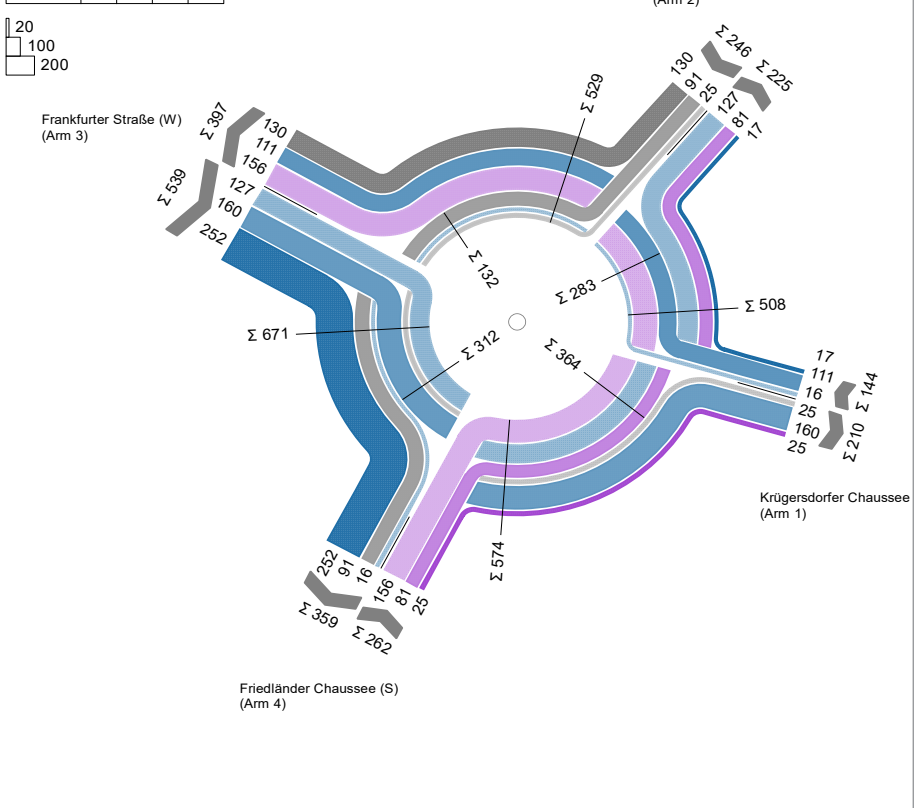
Frühspitzenstunde (07:15-08:15)

von\nach	1	2	3	4
1		18	151	10
2	20		160	70
3	81	78		93
4	17	77	214	



Spätspitzenstunde (15:30 - 16:30)

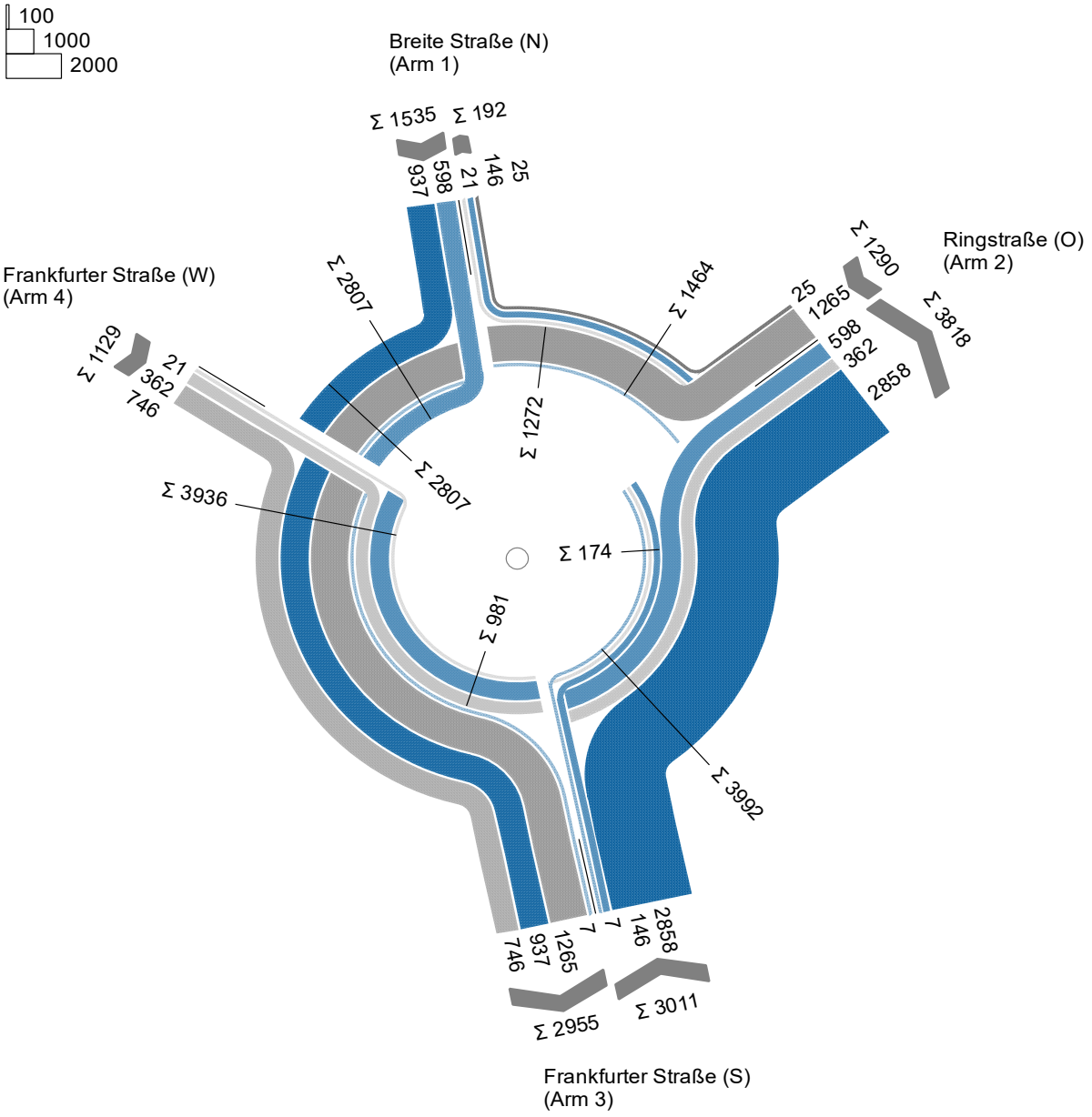
von\nach	1	2	3	4
1		17	111	16
2	25		130	91
3	160	127		252
4	25	81	156	



Anlage 8 Strombelastungsplan KP 8 | Kreisverkehr Frankfurter Straße / Ringstraße / Breite Straße

Gesamtzählzeitraum (6.00-10.00 Uhr und 15.00-19.00 Uhr)

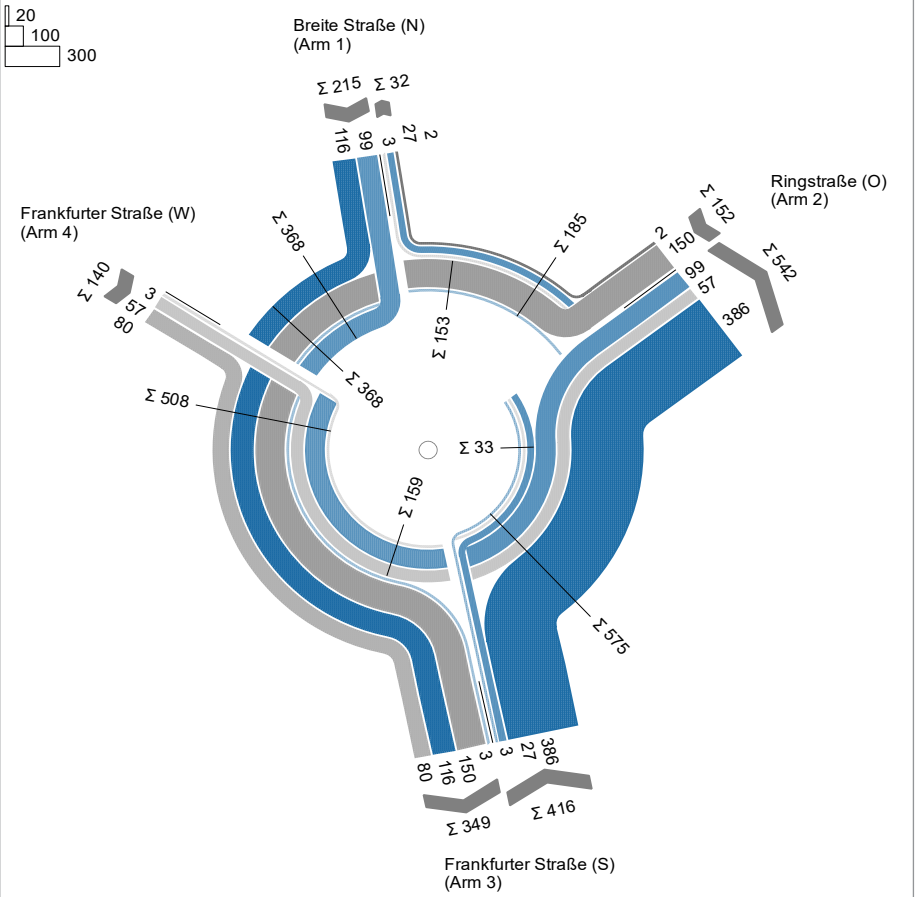
von\nach	1	2	3	4
1		598	937	
2	25		1265	
3	146	2858	7	
4	21	362	746	



Fortsetzung Anlage 8: Strombelastungsplan KP 8 | Kreisverkehr Frankfurter Straße / Ringstraße / Breite Straße

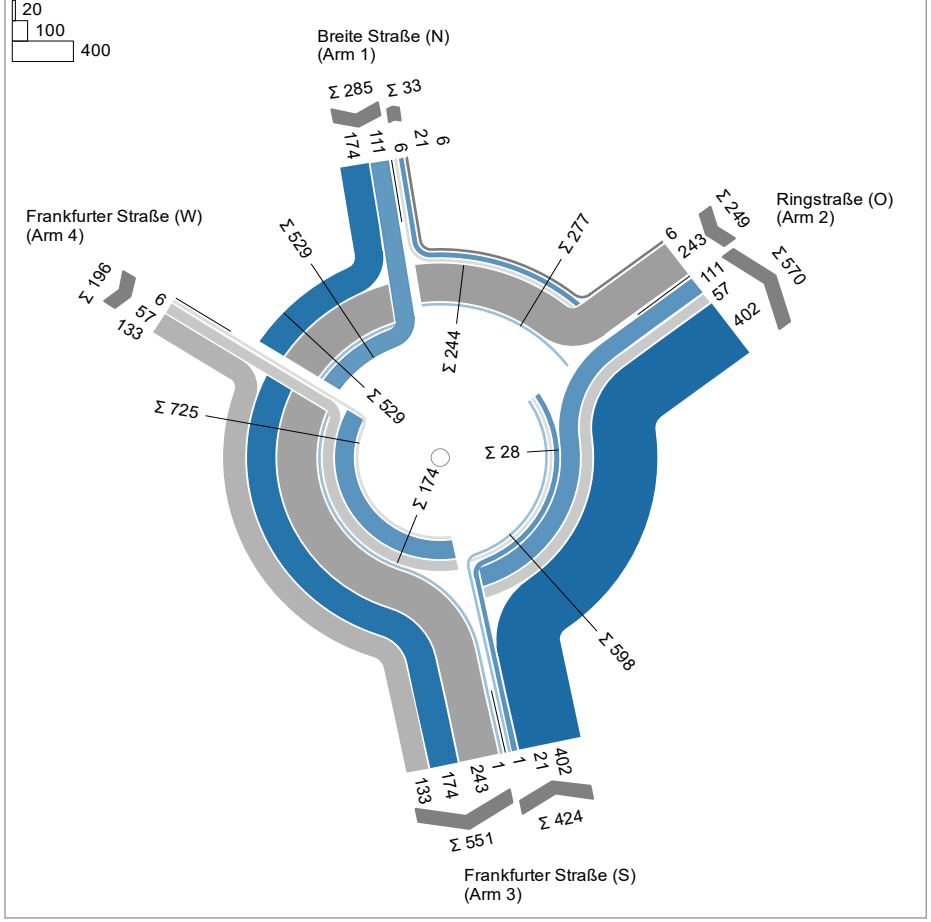
Frühspitze (8.45-9.45 Uhr)

von\nach	1	2	3	4
1		99	116	
2	2		150	
3	27	386	3	
4	3	57	80	



Spätspitze (15.30-16.30)

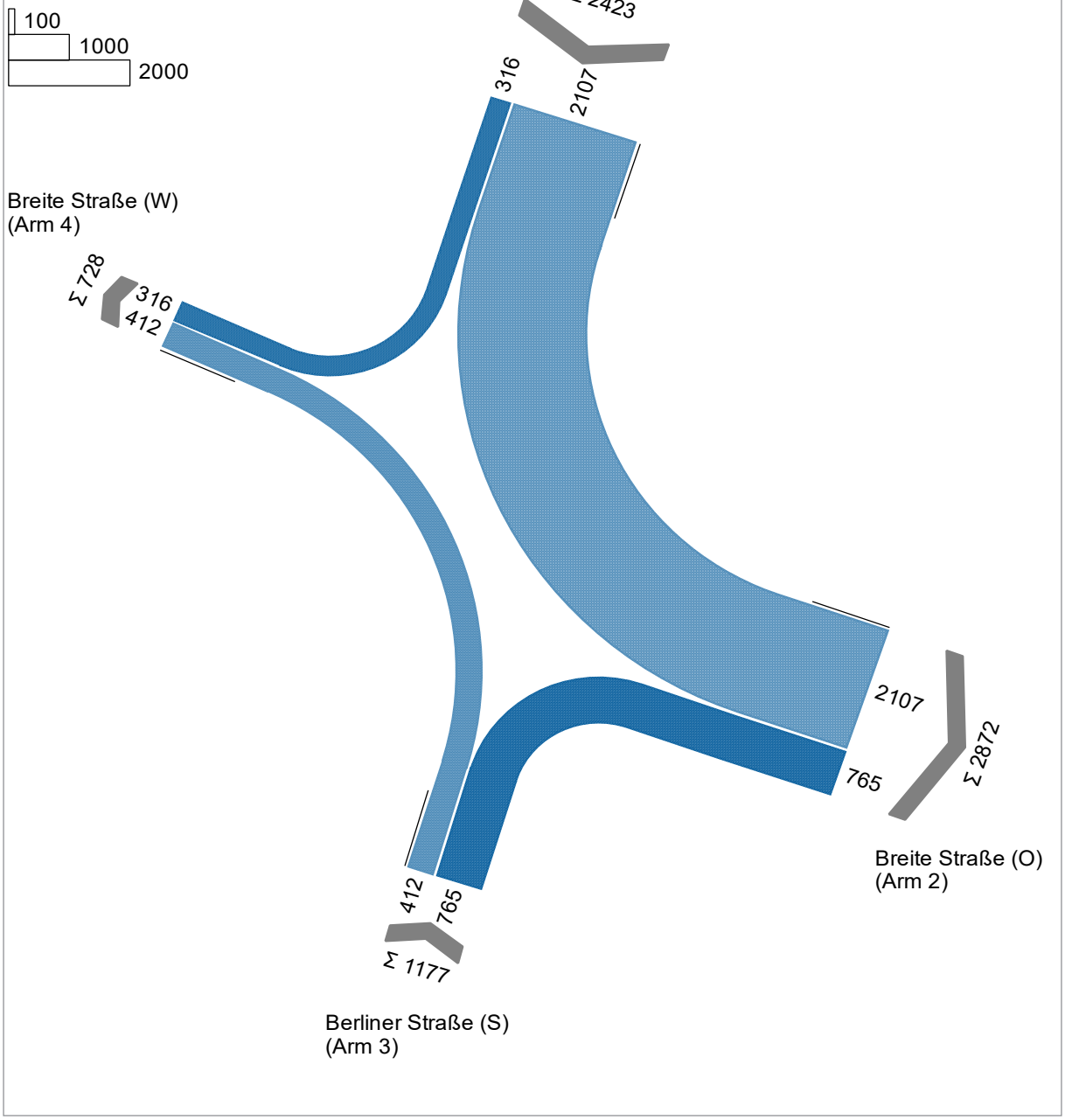
von\nach	1	2	3	4
1		111	174	
2	6		243	
3	21	402	1	
4	6	57	133	



Anlage 9 Strombelastungsplan KP 9 | Berliner Straße / Breite Straße

Gesamtzählzeitraum (6.00-10.00 Uhr und 15.00-19.00 Uhr)

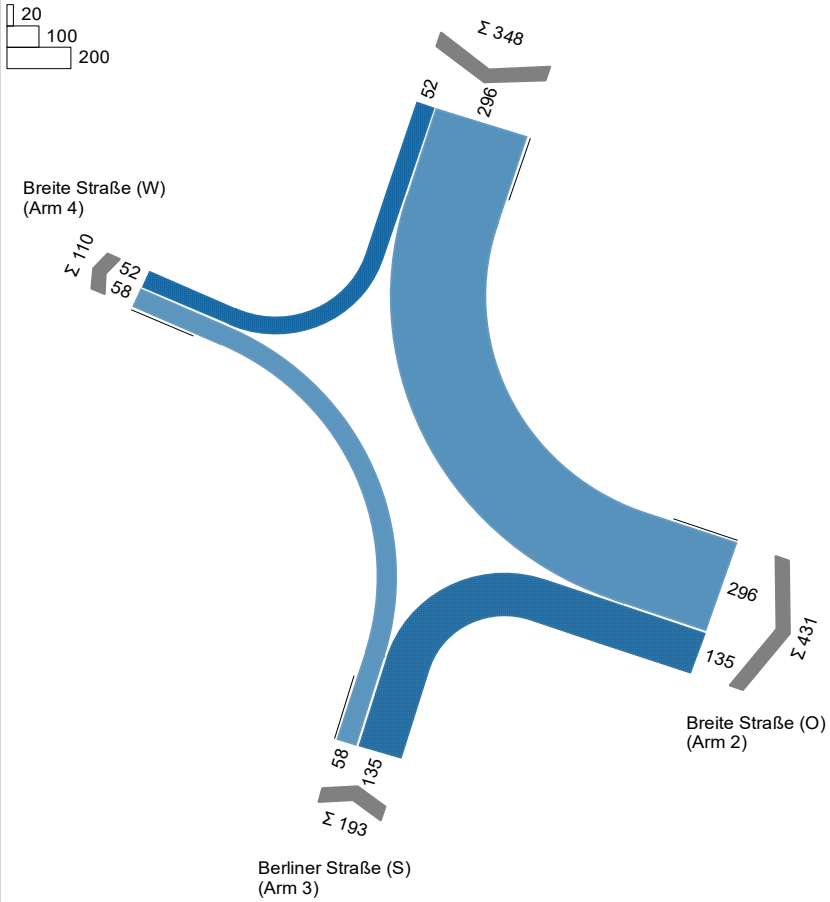
von\nach	1	2	3	4
1		2107		316
2				
3		765		412
4				



Fortsetzung Anlage 9: Strombelastungsplan KP 9 | Berliner Straße / Breite Straße

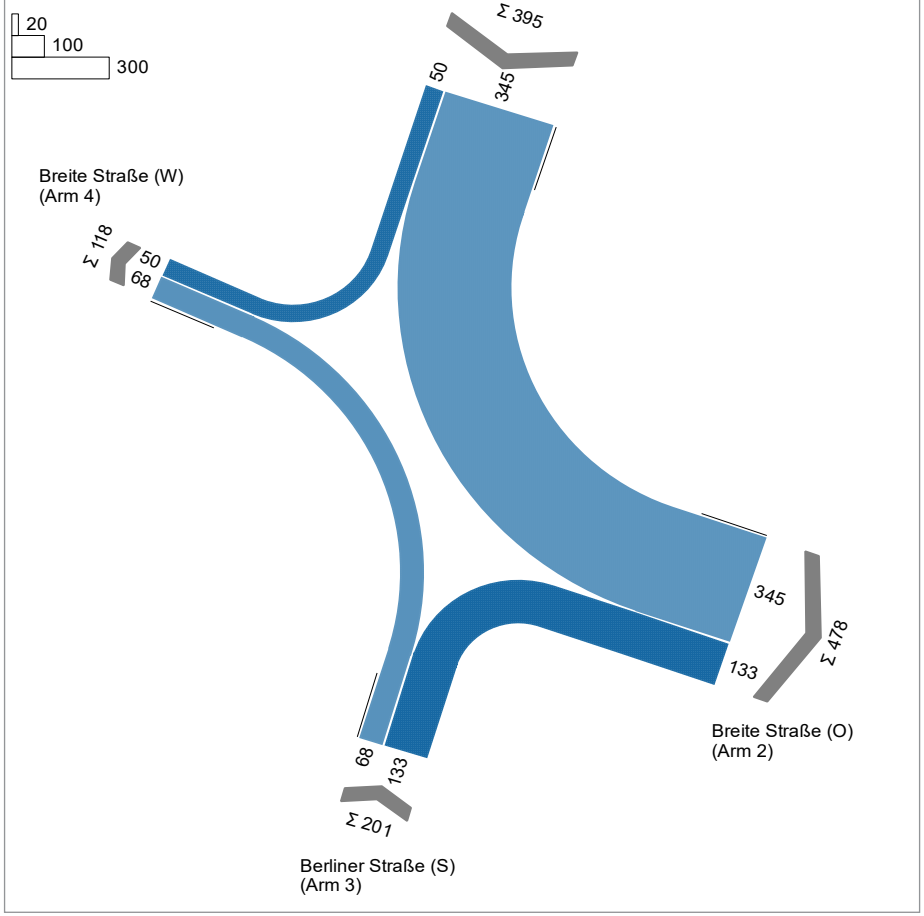
Frühspitze (9.00-10.00 Uhr)

von\nach	1	2	3	4
1		296		52
2				
3		135		58
4				



Spätspitze (15.30-16.30 Uhr)

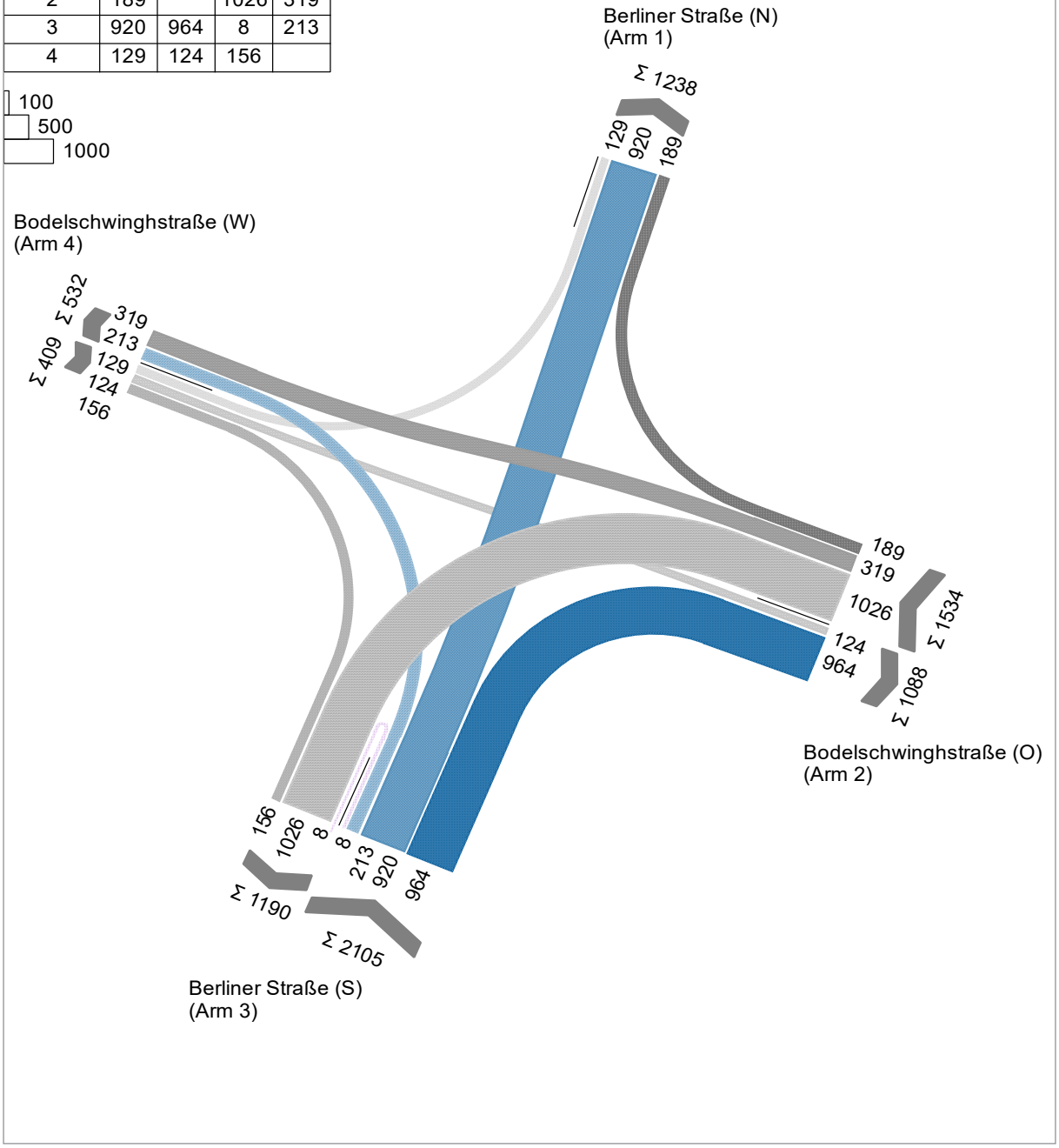
von\nach	1	2	3	4
1		345		50
2				
3		133		68
4				



Anlage 10 Strombelastungsplan KP 10 | Berliner Straße / Bodelschwinghstraße

Gesamtzählzeitraum (6.00-10.00 Uhr und 15.00-19.00 Uhr)

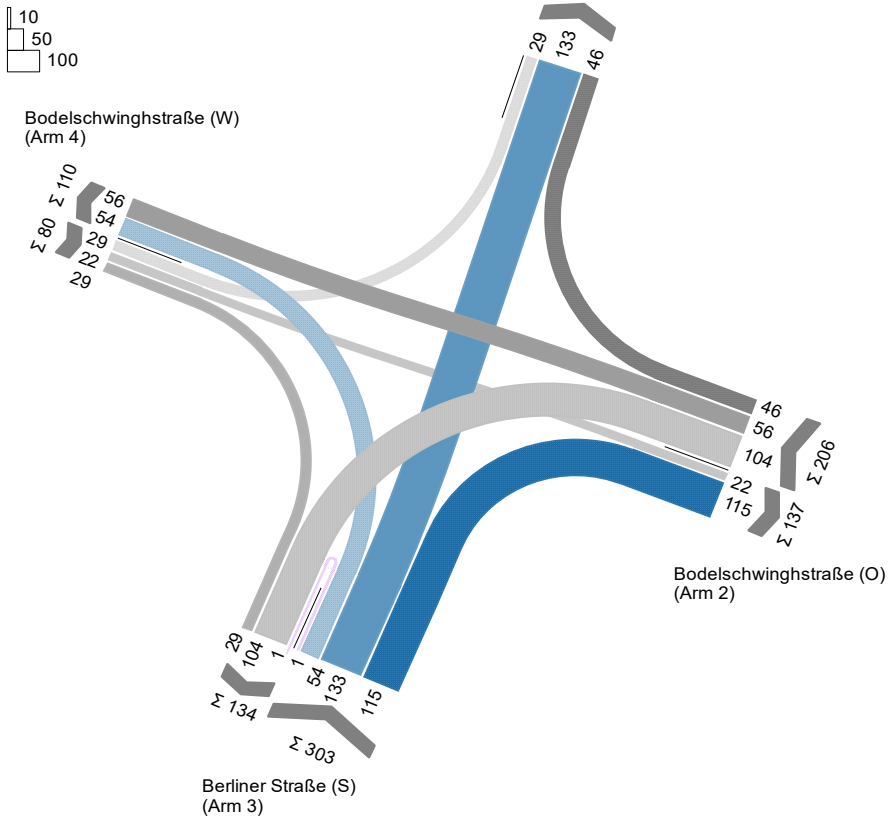
von\nach	1	2	3	4
1				
2	189		1026	319
3	920	964	8	213
4	129	124	156	



Fortsetzung Anlage 10: Strombelastungsplan KP 10 | Berliner Straße / Bodelschwinghstraße

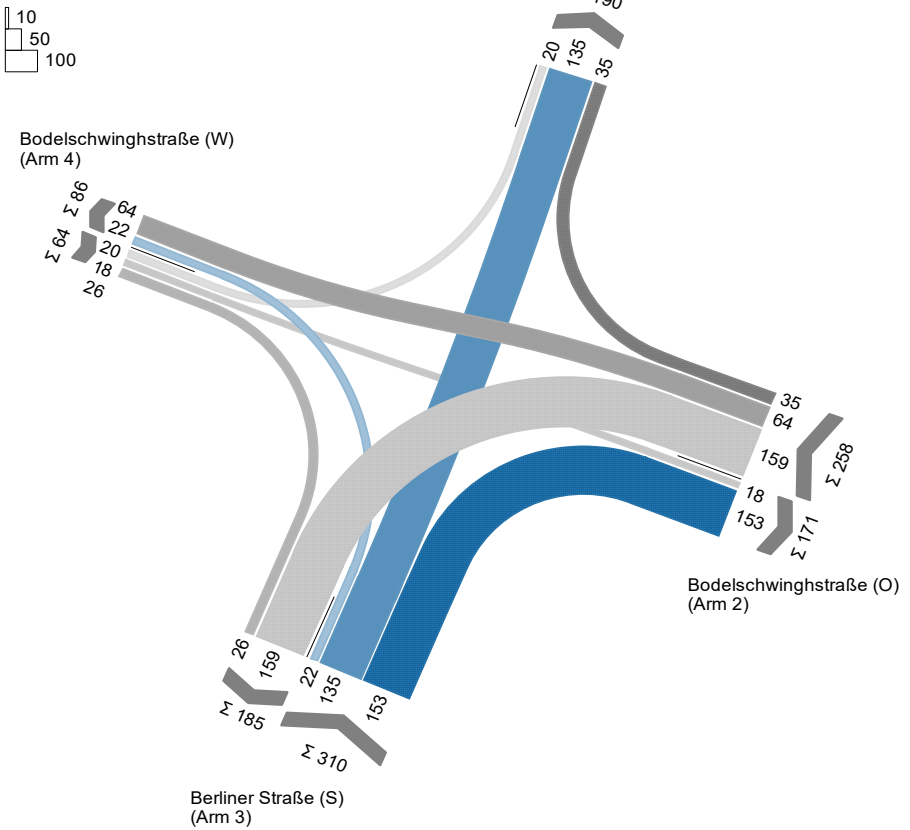
Frühspitze (9.00-10.00 Uhr)

von\nach	1	2	3	4
1				
2	46		104	56
3	133	115	1	54
4	29	22	29	



Spätspitze (16.00-17.00 Uhr)

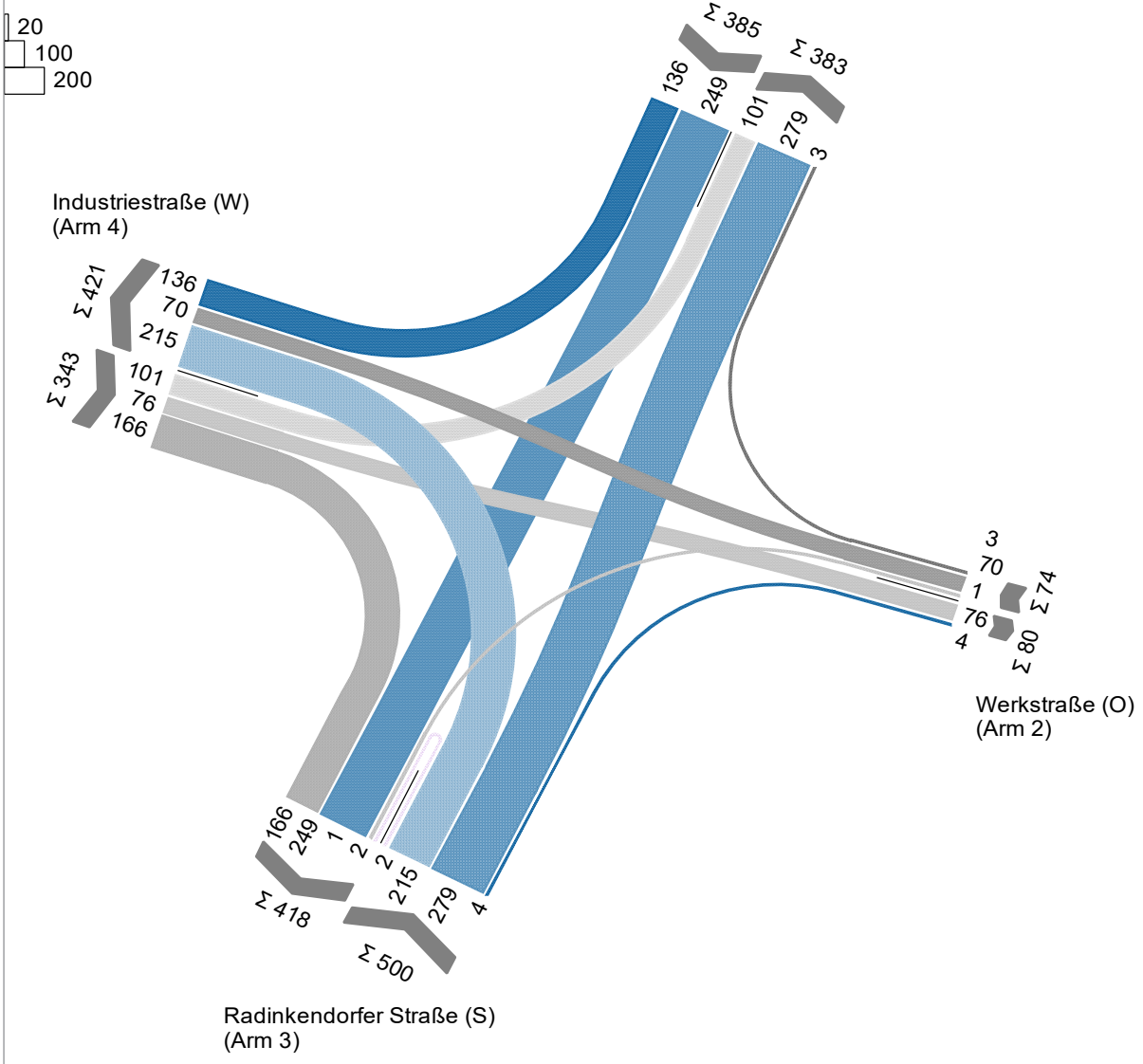
von\nach	1	2	3	4
1				
2	35		159	64
3	135	153		22
4	20	18	26	



Anlage 11 Strombelastungsplan KP 11 | Radinkendorfer Straße / Industriestraße / Werkstraße

Gesamtzählzeitraum (6.00-10.00 Uhr und 15.00-19.00 Uhr)

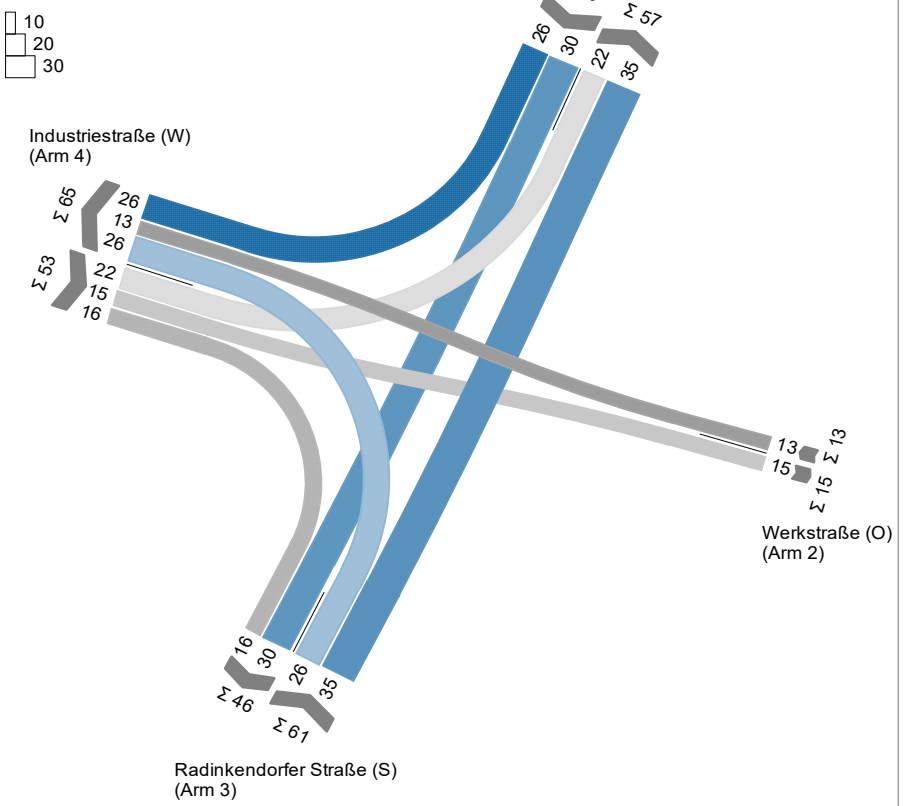
von\nach	1	2	3	4
1			249	136
2	3		1	70
3	279	4	2	215
4	101	76	166	



Fortsetzung Anlage 11: Strombelastungsplan KP 11 | Radinkendorfer Straße / Industriestraße / Werkstraße

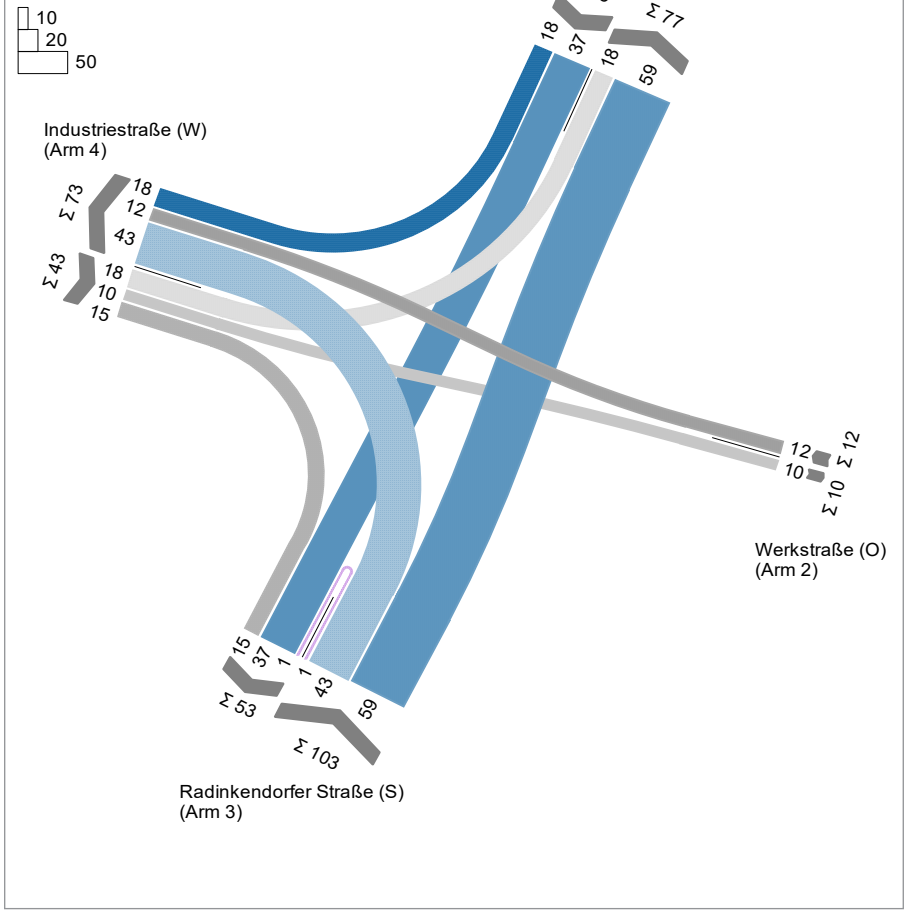
Frühspitze (9.00-10.00 Uhr)

von\nach	1	2	3	4
1			30	26
2				13
3	35			26
4	22	15	16	



Spätspitze (15.30-16.30 Uhr)

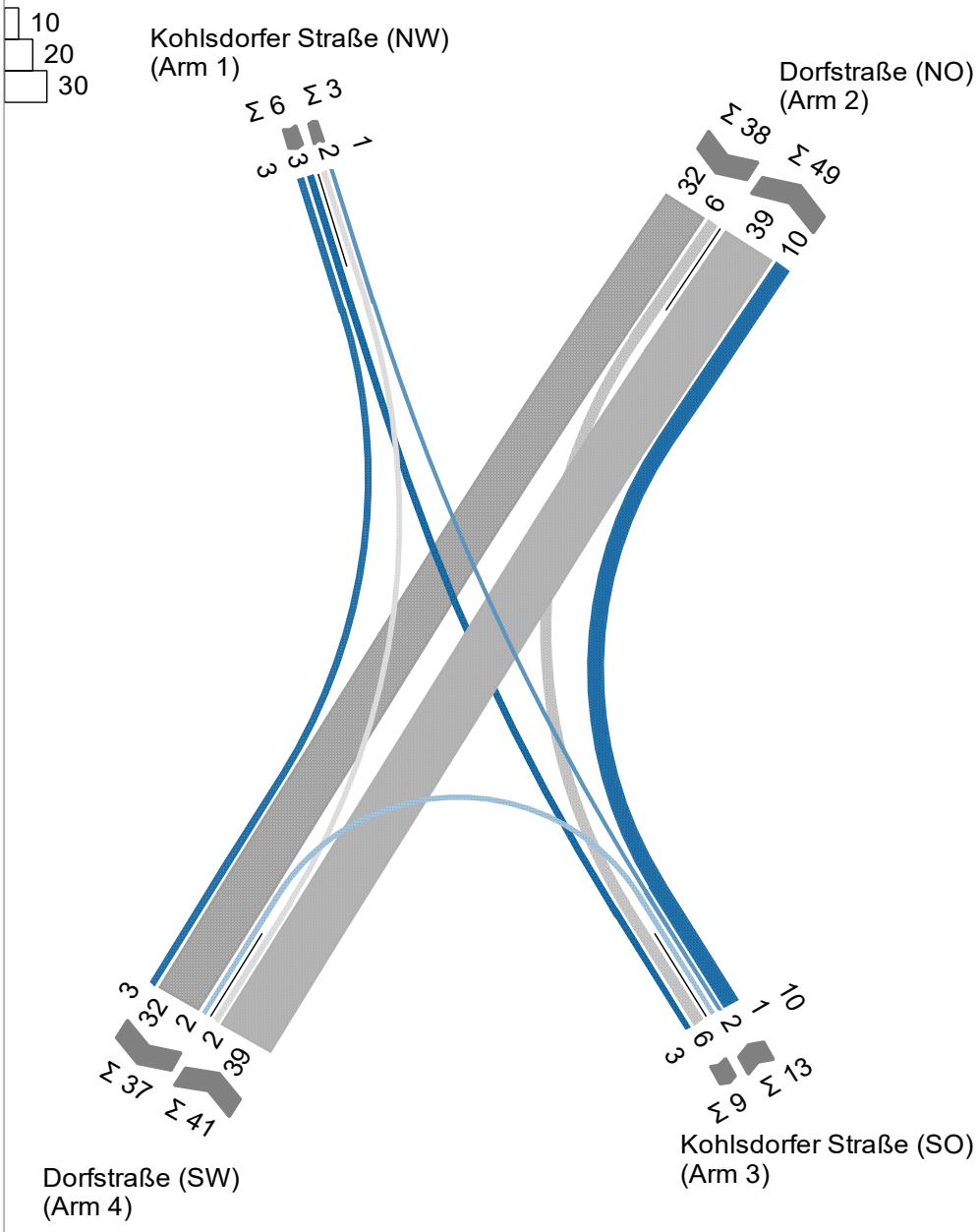
von\nach	1	2	3	4
1			37	18
2				12
3	59		1	43
4	18	10	15	



Anlage 12 Strombelastungsplan KP 12 | Kohlsdorfer Straße / Dorfstraße

Gesamtzählzeitraum (6.00-10.00 Uhr und 15.00-19.00 Uhr)

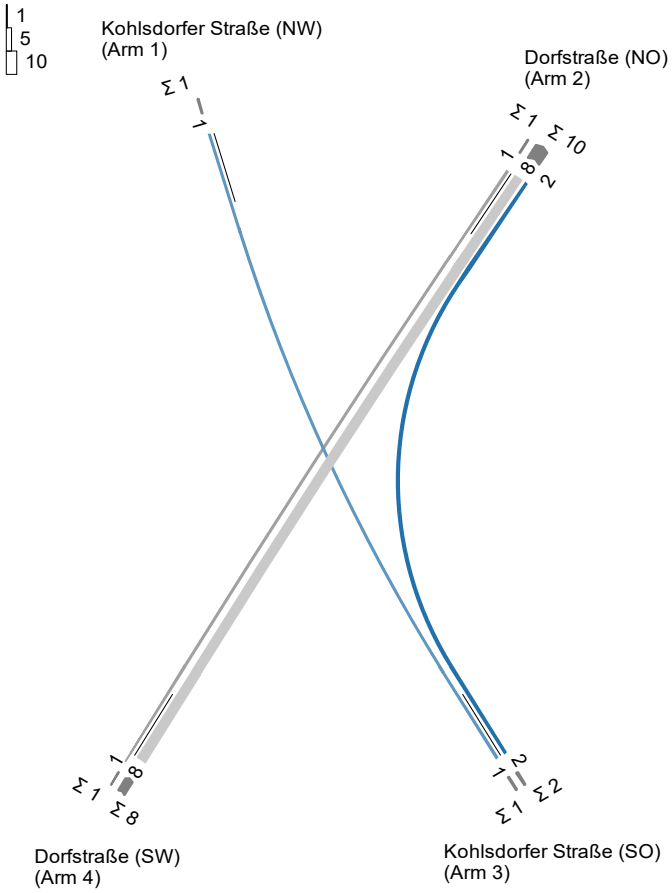
von\nach	1	2	3	4
1			3	3
2			6	32
3	1	10		2
4	2	39		



Fortsetzung Anlage 12: Strombelastungsplan KP 12 | Kohlsdorfer Straße / Dorfstraße

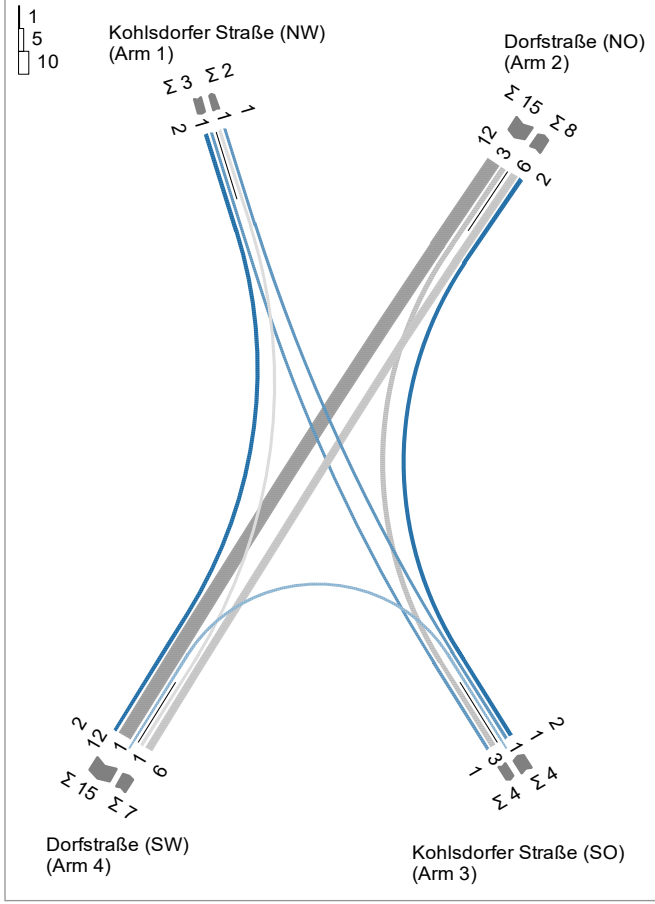
Frühspitze (6.00-7.00 Uhr)

von\nach	1	2	3	4
1			1	
2				1
3		2		
4		8		

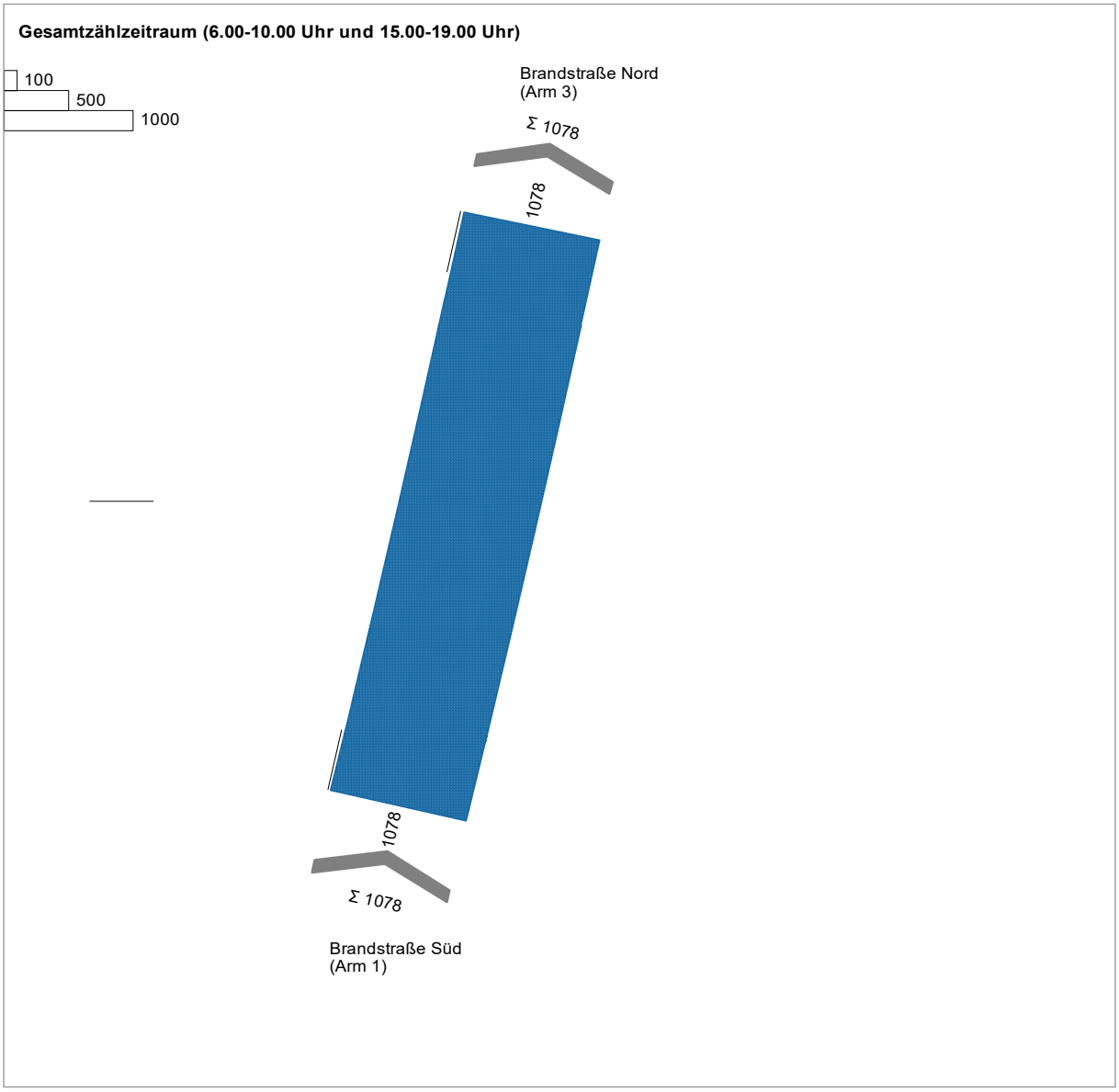


Spätspitze (15.45-16.45 Uhr)

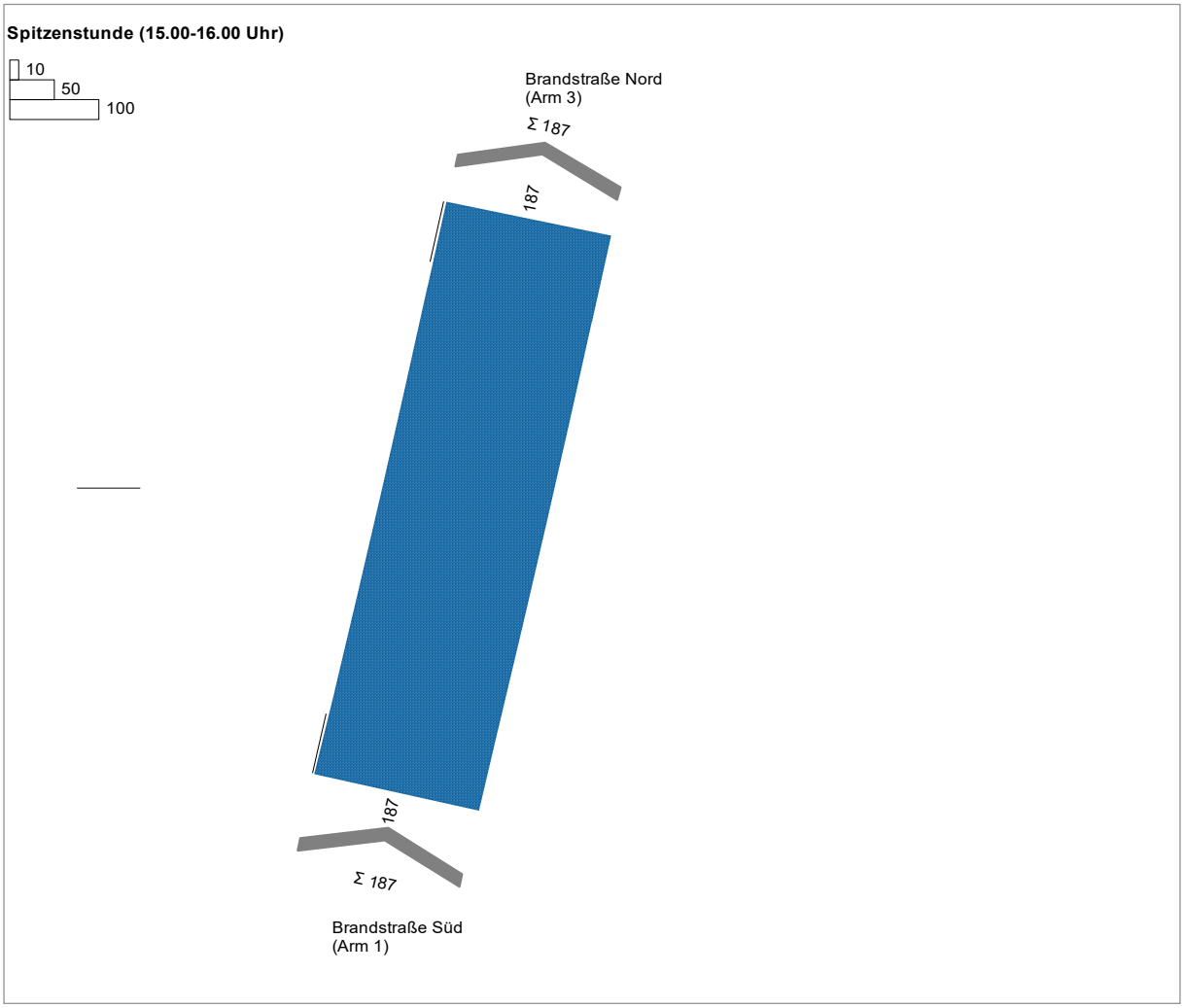
von\nach	1	2	3	4
1			1	2
2			3	12
3	1	2		1
4	1	6		



Anlage 13 Strombelastungsplan QS Brandstraße



Fortsetzung Anlage 13: Strombelastungsplan QS Brandstraße



Anlage 14 Empfohlene Radverkehrsanlagen im Hauptnetz

Straße	Abschnitt	v_{max} [km/h]	Spitzenstunde [Kfz/h]	Belastungs-bereich	Vorhandene Führung	Empfohlene (Mindest)-Führung
Am Bahnhof	Bahnhofstraße-Bahnhof	30	111	1	Mischverkehr	Mischverkehr mit Kfz
Am Lübbener Bahnhof	Bahnhofstraße-Lübbener Bahnhof	50	81	1	Mischverkehr	Mischverkehr mit Kfz
Bahnhofstraße	Fürstenwalderstraße-Am Bahnhof/ Lübbener Bahnhof	30	1.030	2	Gehweg+Radfahrer frei	Schutzstreifen / Gehweg + Radfahrer frei / Radweg ohne Benutzungs-pflicht
Bahnhofstraße	Am Bahnhof/Lübbener Bahnhof-Adrianstraße	50	1.071	2/3	Mischverkehr	Grenzbereich: Schutzstreifen oder Radfahrstreifen / Radweg / gemein-samer Geh- und Radweg
Bahnhofstraße	Adrianstraße-KV Poststraße/Ringstraße	50	1.081	2/3	Mischverkehr	Grenzbereich: Schutzstreifen oder Radfahrstreifen / Radweg / gemein-samer Geh- und Radweg
Berliner Straße	KV Poststraße/Ringstraße-Breite Straße	30	475	1	Mischverkehr sowie abschnittsweise benutzungspflichtiger ge-meinsamer Geh- und Radweg	Mischverkehr mit Kfz
Berliner Straße	Breite Straße-KV Poststraße/Ringstraße	30	444	1	Mischverkehr sowie abschnittsweise benutzungspflichtiger ge-meinsamer Geh- und Radweg	Mischverkehr mit Kfz
Berliner Straße	Breite Straße-Bodelschwinghstraße	30	212	1	Mischverkehr	Mischverkehr mit Kfz
Berliner Straße	Bodelschwinghstraße-Breite Straße	30	232	1	Mischverkehr	Mischverkehr mit Kfz
Berliner Straße	Bodelschwinghstraße-Breitscheidstraße	30	596	1	Mischverkehr	Mischverkehr mit Kfz
Breite Straße	KV Frankfurter Straße/Ringstraße-Brandstraße	30	313	1	Mischverkehr	Mischverkehr mit Kfz
Breite Straße	Berliner Straße-Mauerstraße	30	141	1	Mischverkehr	Mischverkehr mit Kfz
Breite Straße	Berliner Straße-Markt	30	525	1	Mischverkehr und Gehweg+Radfahrer frei	Mischverkehr mit Kfz
Breitscheidstraße	Schützenstraße-Bodelschwinghstraße	30	596	1	Mischverkehr	Mischverkehr mit Kfz
Breitscheidstraße	Schützenstraße-Wiesenring	50	919	2	Mischverkehr und Gehweg+Radfahrer frei	Schutzstreifen / Gehweg + Radfahrer frei / Radweg ohne Benutzungs-pflicht
Breitscheidstraße	Wiesenring-Schützenstraße	50	869	2	Mischverkehr und Gehweg+Radfahrer frei	Schutzstreifen / Gehweg + Radfahrer frei / Radweg ohne Benutzungs-pflicht
Breitscheidstraße	Wiesenring-Storkower Straße	50	949	2	Mischverkehr und Gehweg+Radfahrer frei	Schutzstreifen / Gehweg + Radfahrer frei / Radweg ohne Benutzungs-pflicht
Frankfurter Straße	KV Frankfurter Straße/Ringstraße-KV Frankfurter Straße/Frankfurter Chaussee	50	1.091	2/3	Gehweg+Radfahrer frei	Grenzbereich: Schutzstreifen oder Radfahrstreifen / Radweg /gemein-samer Geh- und Radweg
Liebknechtstraße	Am Graben-Schützenstraße	30 / 50	586	2	Mischverkehr und Gehweg+Radfahrer frei	Schutzstreifen / Gehweg + Radfahrer frei / Radweg ohne Benutzungs-pflicht
Liebknechtstraße	Schützenstraße-Am Graben	30 / 50	566	2	Mischverkehr und Gehweg+Radfahrer frei	Schutzstreifen / Gehweg + Radfahrer frei / Radweg ohne Benutzungs-pflicht
Liebknechtstraße	Schützenstraße-Wiesenring	50	152	1	Gehweg+Radfahrer frei	Mischverkehr mit Kfz
Luchsstraße	Am Graben-Luchsstraße	30 / 50	586	2	Mischverkehr und Gehweg+Radfahrer frei	Schutzstreifen / Gehweg + Radfahrer frei / Radweg ohne Benutzungs-pflicht
Poststraße	KV Poststraße/Ringstraße-Luchsstraße	50	727	2	Gehweg+Radfahrer frei	Schutzstreifen / Gehweg + Radfahrer frei / Radweg ohne Benutzungs-pflicht
Radinkendorfer Straße	Industriestraße-Radinkendorf	50	141	1	Mischverkehr	Mischverkehr mit Kfz
Radinkendorfer Straße	Industriestraße-Bahnhofstraße	50	141	1	Mischverkehr und Gehweg+Radfahrer frei	Mischverkehr mit Kfz

Fortsetzung Anlage 14: Empfohlene Radverkehrsanlagen im Hauptnetz

Straße	Abschnitt	v_{max} [km/h]	Spitzenstunde [Kfz/h]	Belastungs-bereich	Vorhandene Führung	Empfohlene (Mindest)-Führung
Ringstraße	KV Poststraße/Ringstraße-KV Frankfurter Straße/Ringstraße	30 (kurz 50)	960	2	Mischverkehr und Gehweg+Radfahrer frei	Schutzstreifen / Gehweg + Radfahrer frei / Radweg ohne Benutzungs-pflicht
Ringstraße	KV Frankfurter Straße/Ringstraße-KV Ringstraße/Poststraße	30 (kurz 50)	929	2	Mischverkehr und Gehweg+Radfahrer frei	Schutzstreifen / Gehweg + Radfahrer frei / Radweg ohne Benutzungs-pflicht
Schützenstraße	Liebknechtstraße-Luchstraße	50	61	1	Mischverkehr	Mischverkehr mit Kfz
Schützenstraße	Liebknechtstraße-Breitscheidstraße	50	495	2	Mischverkehr und Gehweg+Radfahrer frei	Schutzstreifen / Gehweg + Radfahrer frei / Radweg ohne Benutzungs-pflicht
Schützenstraße	Breitscheidstraße-Liebknechtstraße	50	535	2	Mischverkehr und Gehweg+Radfahrer frei	Schutzstreifen / Gehweg + Radfahrer frei / Radweg ohne Benutzungs-pflicht
Wiesenring	Breitscheidstraße-Liebknechtstraße	50	111	1	Mischverkehr	Mischverkehr mit Kfz

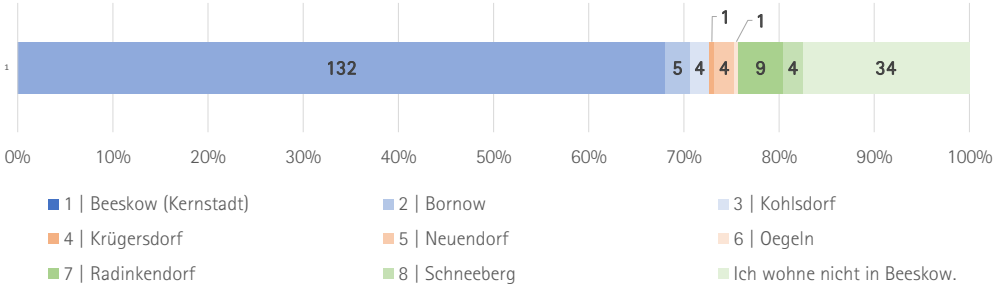
Anlage 15 Ergebnisse der Öffentlichkeitsbefragung

Öffentlichkeitsbeteiligung

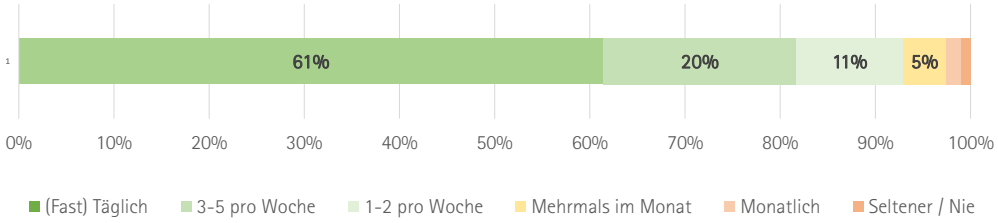
Verkehrsentwicklungsplan Beeskow

HOFFMANN LEICHTER Ingenieurgesellschaft

In welchem Stadtteil / Ortsteil wohnen Sie?



Wie oft sind Sie in der Altstadt von Beeskow unterwegs?



Fortsetzung Anlage 15

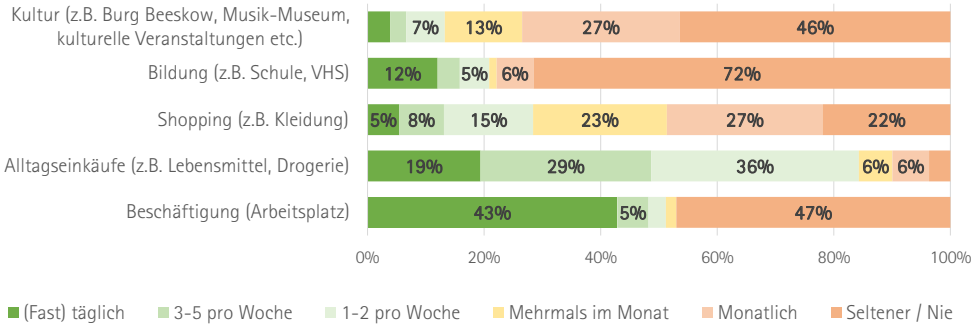
Öffentlichkeitsbeteiligung

Verkehrsentwicklungsplan Beeskow

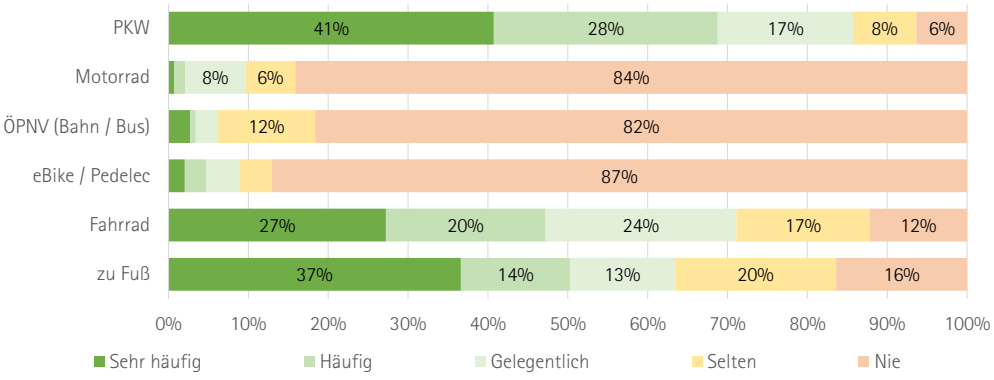
HOFFMANN LEICHTER Ingenieurgesellschaft

Beeskow an der Spree

Aus welchen Gründen besuchen Sie die Beeskower Altstadt?



Welche Verkehrsmittel nutzen Sie, um die Altstadt zu erreichen?



Fortsetzung Anlage 15

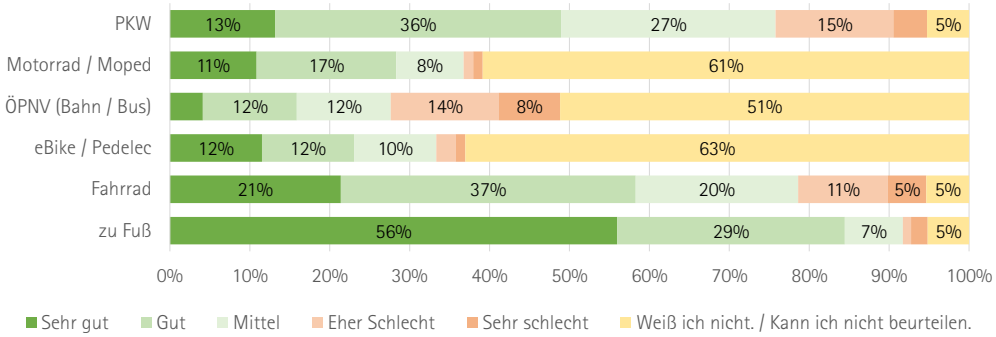
Öffentlichkeitsbeteiligung

Verkehrsentwicklungsplan Beeskow

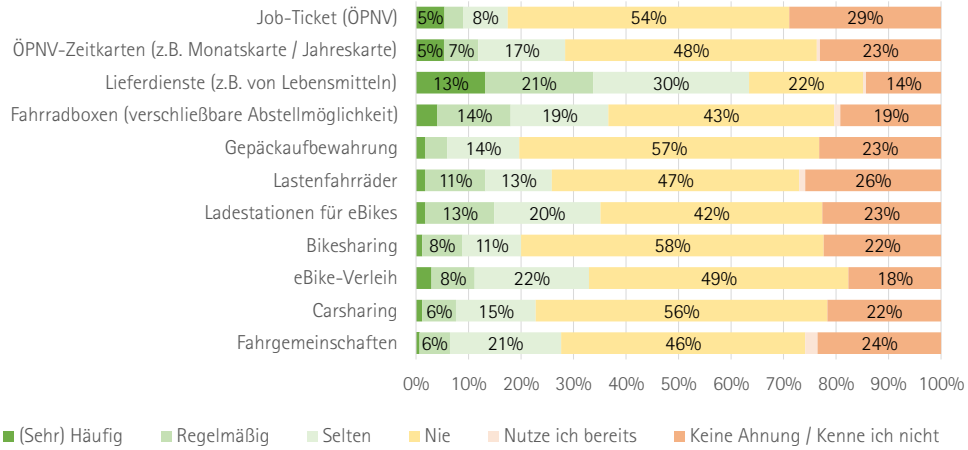
HOFFMANN LEICHTER Ingenieurgesellschaft

Beeskow an der Spree

Wie würden Sie die Erreichbarkeit der Altstadt mit verschiedenen Verkehrsmitteln bewerten?



Welche sonstigen Mobilitätsangebote würden Sie – entsprechendes Angebot vorausgesetzt – nutzen?



Fortsetzung Anlage 15

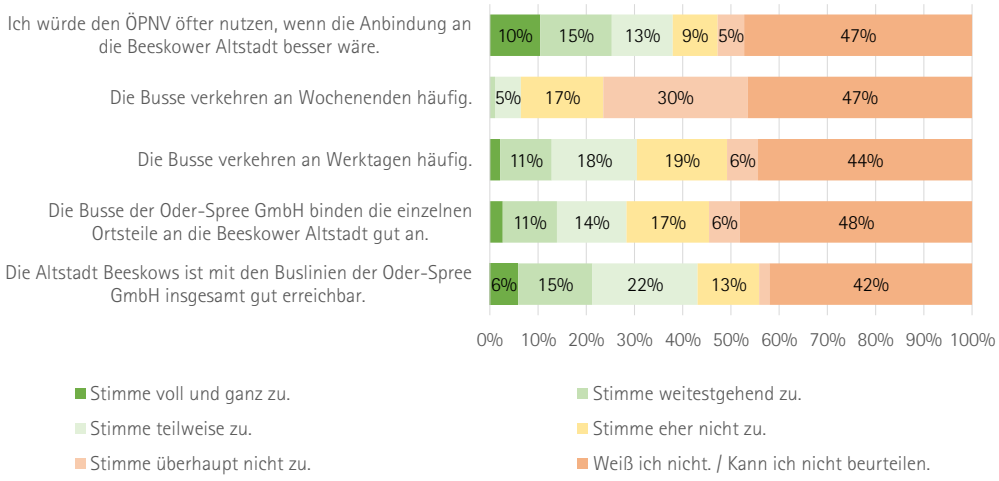
Öffentlichkeitsbeteiligung

Verkehrsentwicklungsplan Beeskow

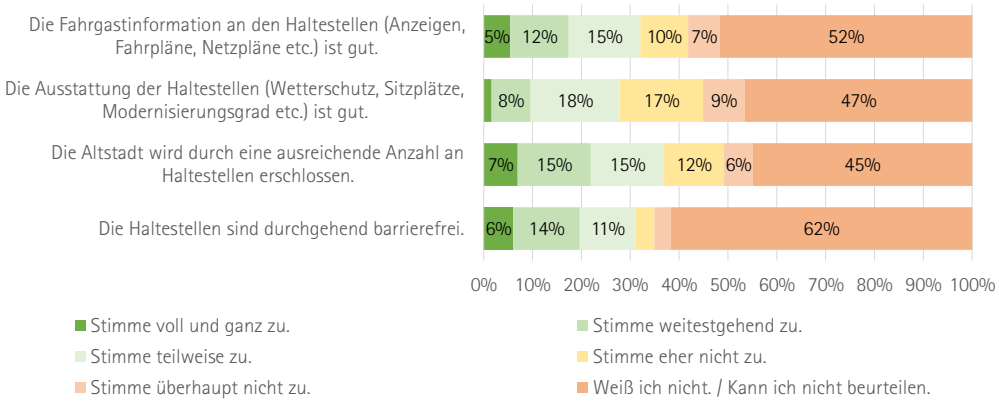
HOFFMANN LEICHTER Ingenieurgesellschaft

Beeskow an der Spree

Welchen Aussagen bezüglich der ÖPNV-Anbindung (Busverkehr) der Altstadt stimmen Sie zu?



Welche Aussagen bezüglich der ÖPNV-Haltestellen (Busverkehr) in der Altstadt stimmen Sie zu?



Fortsetzung Anlage 15

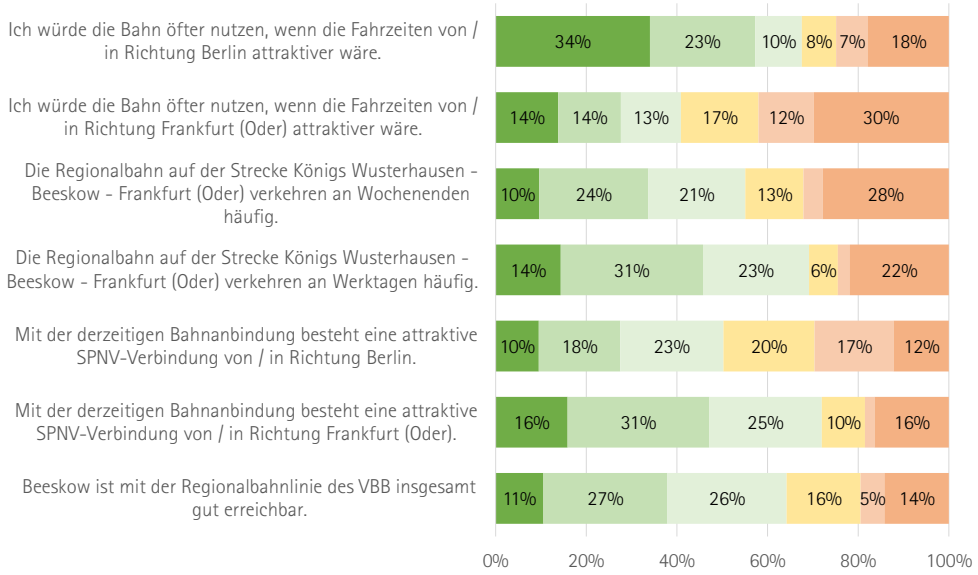
Öffentlichkeitsbeteiligung

Verkehrsentwicklungsplan Beeskow

HOFFMANN LEICHTER Ingenieurgesellschaft

Beeskow an der Spree

Welchen Aussagen bezüglich der Bahnanbindung Beeskows stimmen Sie zu?



Fortsetzung Anlage 15

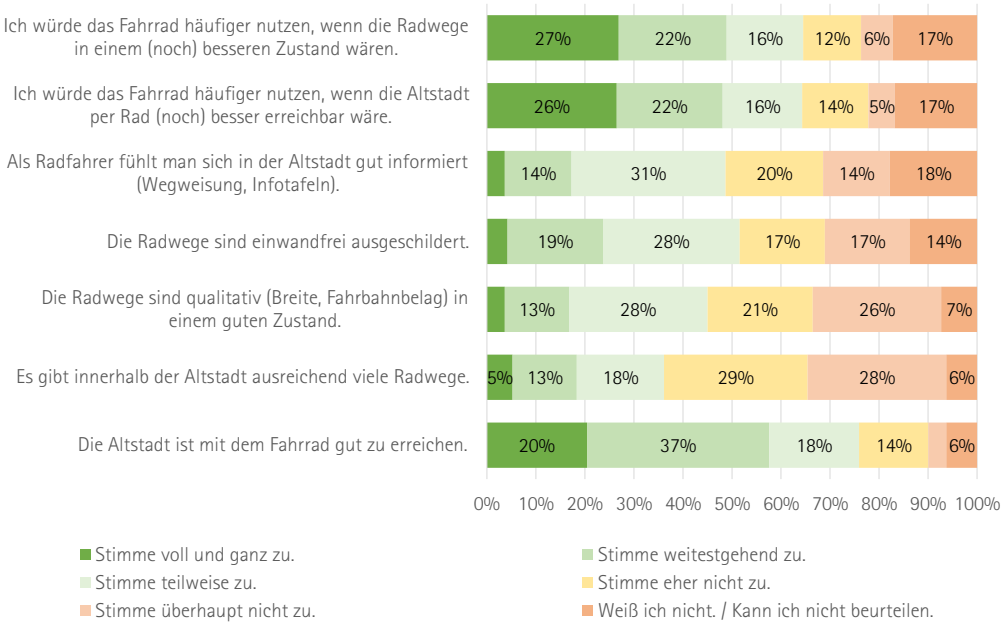
Öffentlichkeitsbeteiligung

Verkehrsentwicklungsplan Beeskow

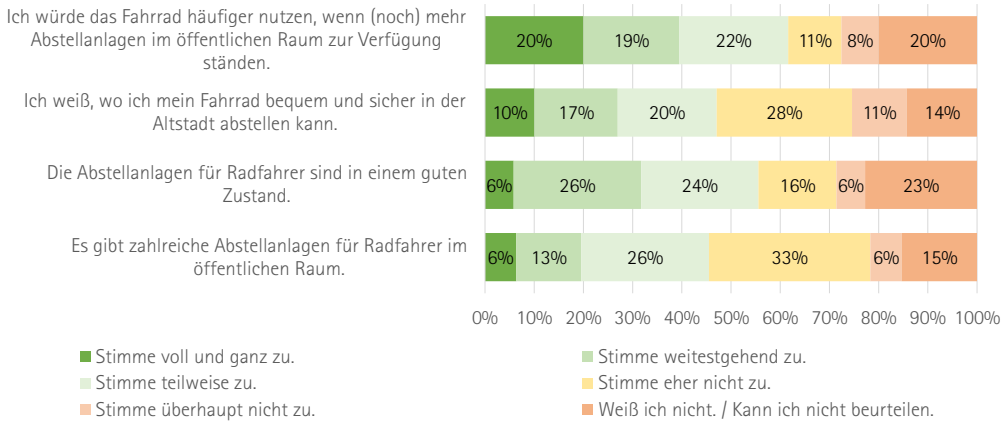
HOFFMANN LEICHTER Ingenieurgesellschaft

Beeskow an der Spree

Welchen Aussagen bezüglich des Radnetzes der Altstadt stimmen Sie zu?



Welchen Aussagen bezüglich Radverkehrabstellanlagen in der Altstadt stimmen Sie zu?



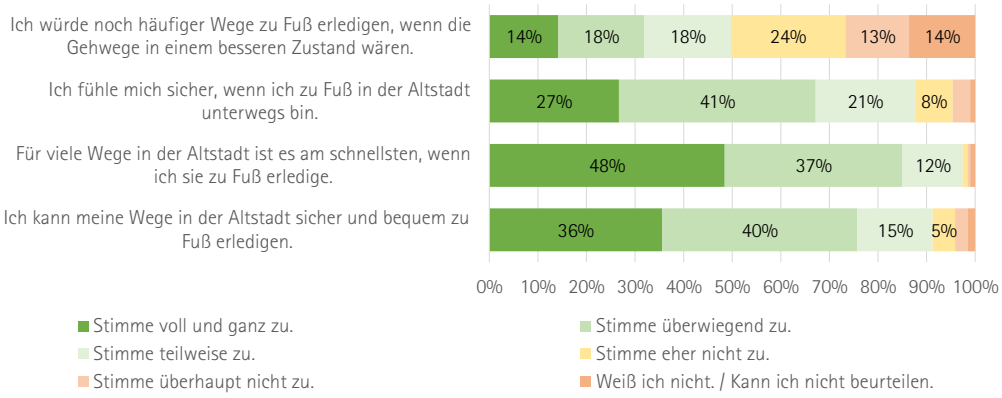
Fortsetzung Anlage 15

Öffentlichkeitsbeteiligung

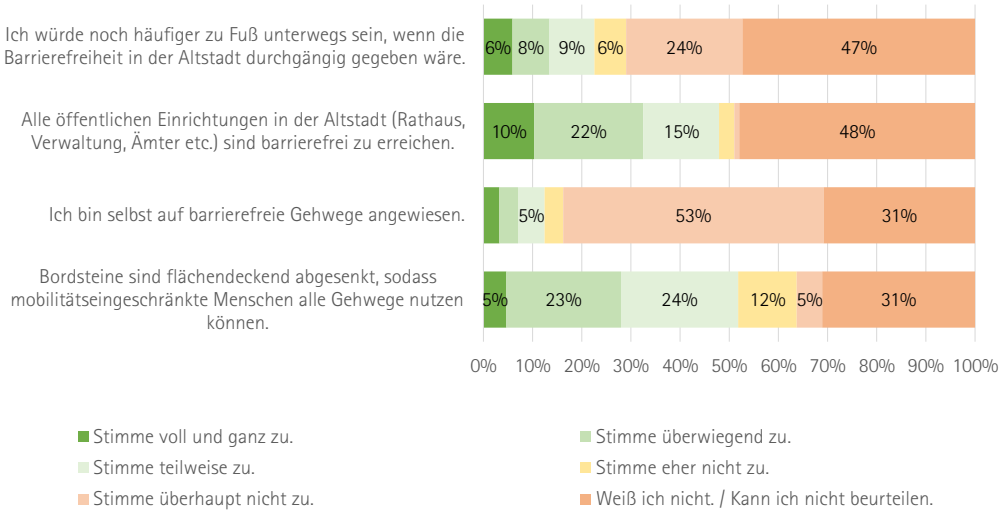
Verkehrsentwicklungsplan Beeskow

HOFFMANN LEICHTER Ingenieurgesellschaft

Welchen Aussagen zu Gehwegen in der Altstadt stimmen Sie zu?



Welchen Aussagen zur Barrierefreiheit in der Altstadt stimmen Sie zu?



Fortsetzung Anlage 15

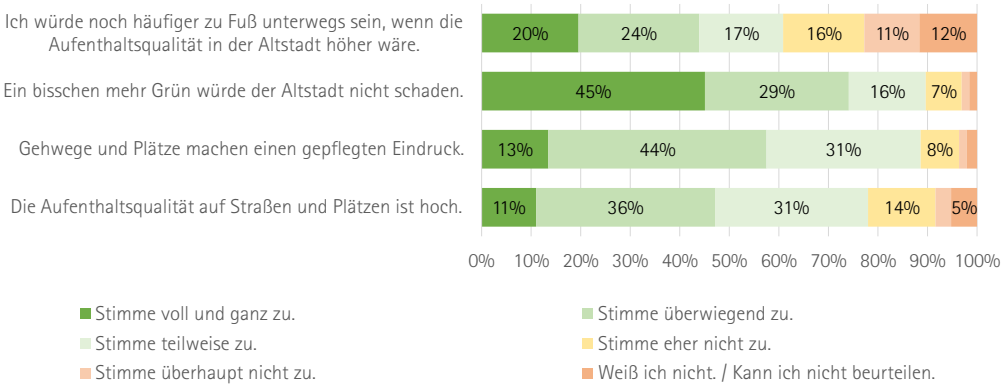
Öffentlichkeitsbeteiligung

Verkehrsentwicklungsplan Beeskow

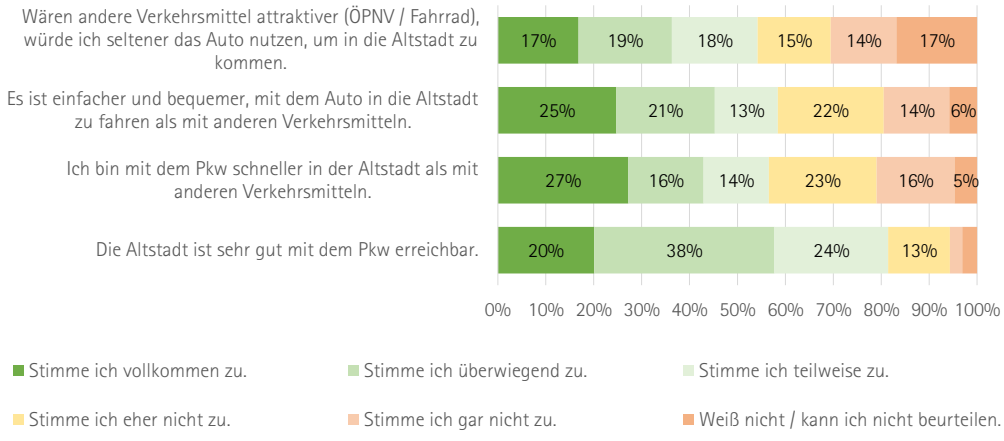
HOFFMANN LEICHTER Ingenieurgesellschaft

Beeskow an der Spree

Welchen Aussagen zur Aufenthaltsqualität in der Altstadt stimmen Sie zu?



Wie beurteilen Sie die folgenden Aussagen zur Anbindung der Altstadt mittels Pkw?



Fortsetzung Anlage 15

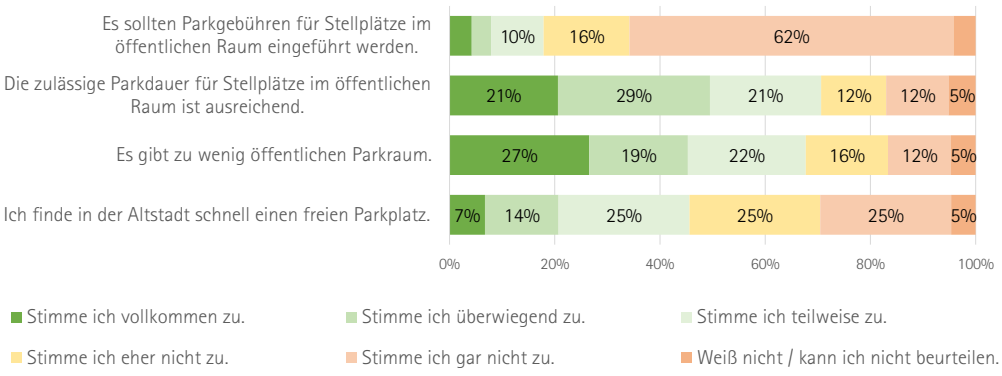
Öffentlichkeitsbeteiligung

Verkehrsentwicklungsplan Beeskow

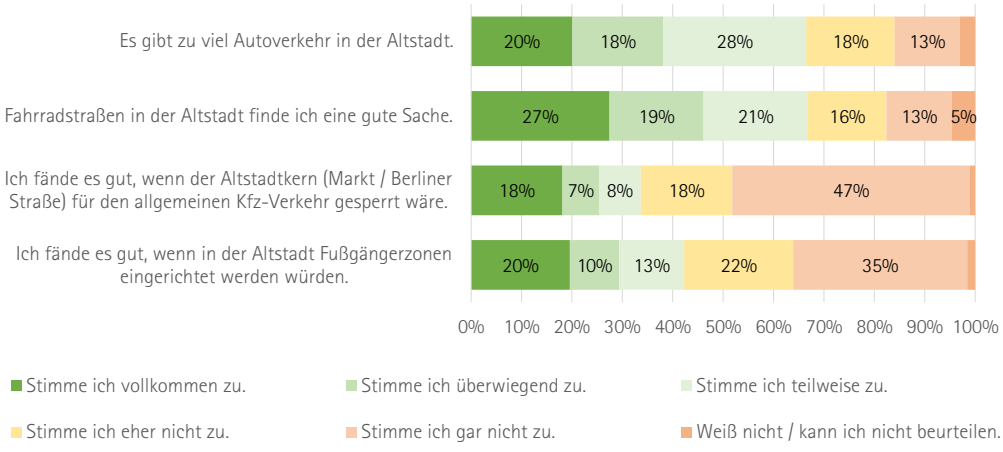
HOFFMANN LEICHTER Ingenieurgesellschaft

Beeskow an der Spree

Wie beurteilen Sie die folgenden Aussagen zum Parkraum in der Altstadt?



Wie beurteilen Sie die folgenden Aussagen zu einer möglichen Verkehrsberuhigung der Altstadt?



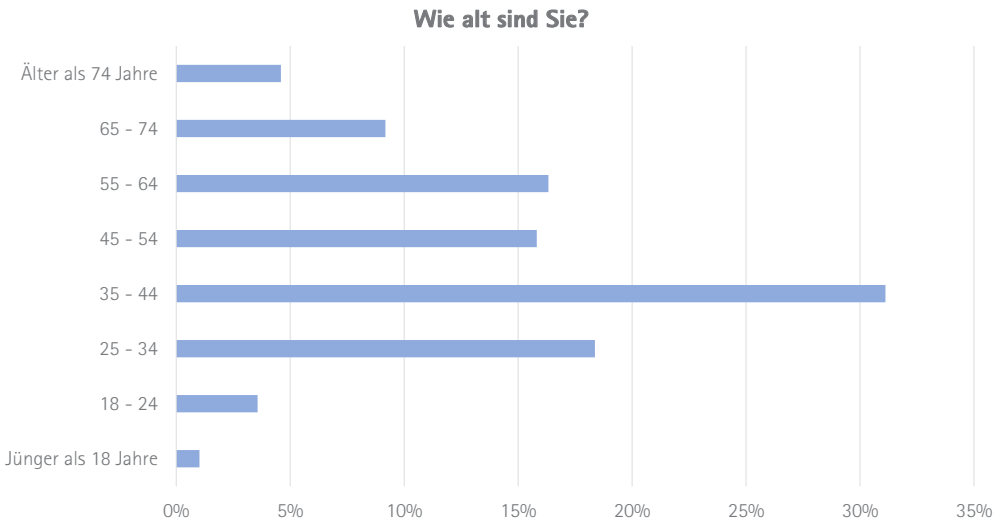
Fortsetzung Anlage 15

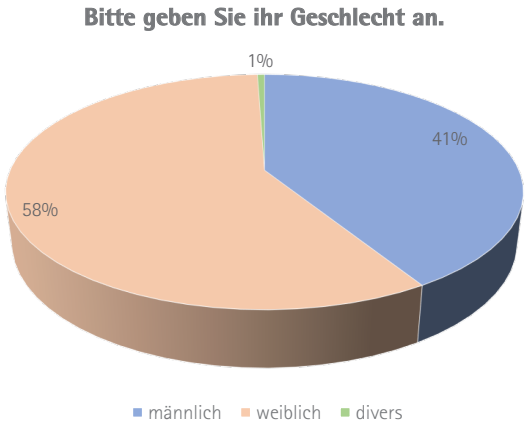
Öffentlichkeitsbeteiligung

Verkehrsentwicklungsplan Beeskow

HOFFMANN LEICHTER Ingenieurgesellschaft

Beeskow an der Spree





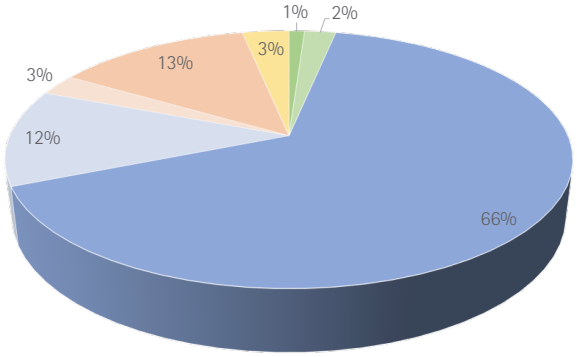
Fortsetzung Anlage 15

Öffentlichkeitsbeteiligung

Verkehrsentwicklungsplan Beeskow

HOFFMANN LEICHTER Ingenieurgesellschaft

Welche der folgenden Antwortmöglichkeiten beschreibt am besten Ihren aktuellen Beruf?



- Schüler*in
- Auszubildende*r / Student*in / im Freiwilligendienst
- Arbeitnehmer*in
- Selbstständige*r / Freiberufler*in
- Derzeit ohne Erwerbstätigkeit
- Rentner*in
- Sonstiges (bitte angeben)

Fortsetzung Anlage 15

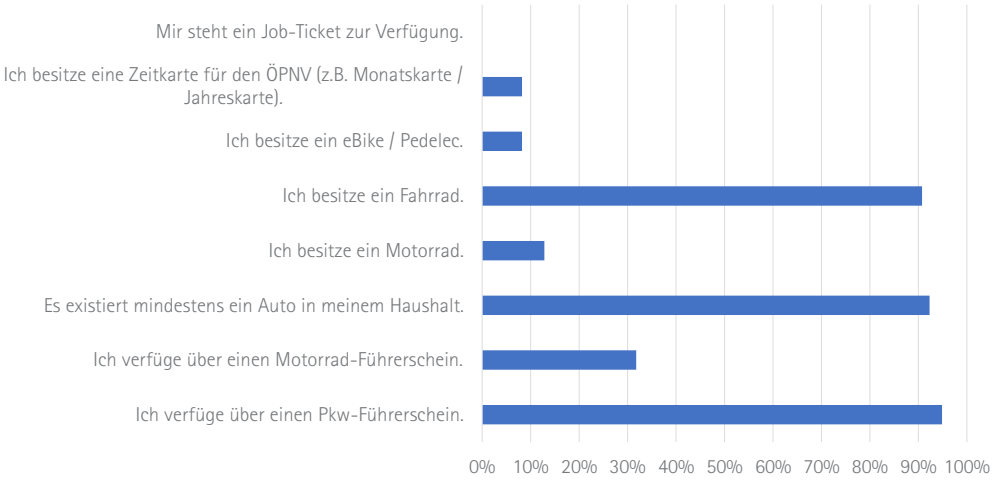
Öffentlichkeitsbeteiligung

Verkehrsentwicklungsplan Beeskow

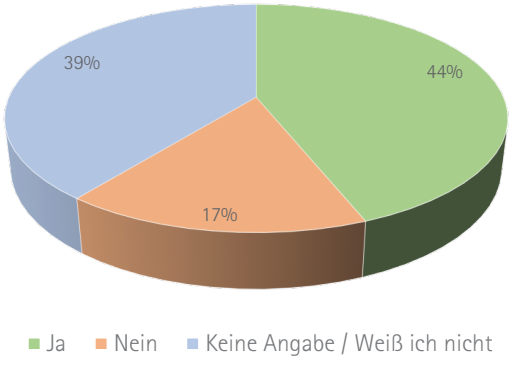
HOFFMANN LEICHTER Ingenieurgesellschaft

Beeskow an der Spree

Welche der folgenden Aussagen trifft auf Sie zu? (Mehrfachauswahl möglich)



Hätten Sie Interesse daran, an weiteren Veranstaltungen zur zukünftigen verkehrlichen Gestaltung der Beeskower Altstadt mitzuwirken?



Anlage 16 Stellplatzbilanz vor und nach Zielkonzept

Änderung Parkraumangebot					
Abschnitt / Parkplatz	Anzahl Stellplätze Bestand	zulässige Parkdauer Bestand	Anzahl Stellplätze Zielnetz	zulässige Parkdauer Zielnetz	Stellplatzdifferenz
P Am Lübbener Bahnhof	152	unbegrenzt	152	unbegrenzt	0
P Bahnhof	25	unbegrenzt	25	unbegrenzt	0
P Bahnhofstraße	6	4 h	6	unbegrenzt	0
P Adrianstraße	12	unbegrenzt	12	unbegrenzt	0
P Beeskow Burg	50	unbegrenzt	50	unbegrenzt	0
P Oststraße	45	unbegrenzt	45	unbegrenzt	0
P Ringstraße	18	unbegrenzt	18	unbegrenzt	0
P Ringstraße	50	unbegrenzt	50	unbegrenzt	0
P Poststraße	15	4 h	15	4 h	0
P Suleciner Platz	35	unbegrenzt	35	unbegrenzt	0
Rudolf-Breitscheid-Straße	46	4 h	46	unbegrenzt	0
Gartenstraße	134	unbegrenzt	134	unbegrenzt	0
P Bertholdplatz	120	unbegrenzt	120	unbegrenzt	0
Eugen-Richter-Straße	44	unbegrenzt	44	unbegrenzt	0
Puschkinstraße (S)	30	unbegrenzt	30	unbegrenzt	0
P Puschkinstraße (S)	15	4 h	15	2 h	0
P Puschkinstraße (N)	15	4 h	15	2 h	0
Luchstraße	11	unbegrenzt	11	4 h	0
Oststraße	6	unbegrenzt	6	4 h	0

Fortsetzung Anlage 16: Stellplatzbilanz vor und nach Zielkonzept

Änderung Parkraumangebot					
Abschnitt / Parkplatz	**Anzahl Stellplätze Bestand**	**zulässige Parkdauer Bestand**	**Anzahl Stellplätze Zielnetz**	**zulässige Parkdauer Zielnetz**	**Stellplatzdifferenz**
P Mauerstraße West	5	4 h	5	4 h	0
P Mauerstraße Mitte	5	4 h	5	4 h	0
P Mauerstraße Ost	11	4 h	11	4 h	0
Brandstraße (N)	43	2 h	43	2 h	0
Brandstraße Mitte	16	2 h	16	2 h	0
Brandstraße (S)	24	2 h	24	2 h	0
Bodelschwingstraße (O)	18	2 h	18	2 h	0
Berliner Straße (S)	10	2 h	8	2 h	-2
Bodelschwingstraße (W)	17	1 h	17	2 h	0
Bodelschwingstraße (W)	22	2 h	22	2 h	0
P Kamenzer Platz	40	unbegrenzt	40	unbegrenzt	0
Berliner Straße Mitte (Höhe Markt)	33	2 h	0	-	-33
Berliner Straße (N)	12	2 h	0	-	-12
Markt	35	1 h	35	2 h	0
Breite Straße (W)	45	2 h	20	2 h	-25
Breite Straße (O)	34	2 h	14	2 h	-20
Summe	**1199**		**1107**		**-92**

Anlage 17 Defizite - Leitziele - Maßnahmen für den MIV

Defizit (Bestandsanalyse)	Leitziel	Maßnahmen im Handlungskonzept
Verkehrsbelastung Altstadt Die Verkehrsbelastung im Altstadtbereich fällt besonders auf der Berliner Straße sowie auf der Breite Straße abschnittsweise relativ hoch aus.	**MIV.1 |** Unterbindung des Durchgangsverkehrs in der Altstadt **MIV.2 |** Verkehrsberuhigung des Marktplatzes	▪ Sperrung der Berliner Straße für den MIV auf Höhe des Markts ▪ Anordnung Einbahnstraße in Richtung Osten in der Bodelschwinghstraße zwischen Berliner Straße und Markt ▪ Prüfauftrag Kennzeichenerfassung zur Erhebung des Durchgangsverkehrs in Süd-Ost-Richtung
Stellplätze im Altstadtbereich Die Stellplätze im Altstadtbereich sind hinsichtlich ihrer Anzahl und zulässigen Parkdauer sehr großzügig bemessen und flächendeckend. Das Parken im Altstadtbereich ist attraktiv, wodurch die Parkflächen außerhalb des Altstadtbereichs für Parkende unattraktiv erscheint. **Zulässige Parkdauern** Durch die teils großzügig bemessenen Parkdauern, werden in der Altstadt Beschäftigte dazu animiert, ihren Pkw dauerhaft abzustellen und die Parkuhr in der Mittagspause umzustellen.	**MIV.3 |** Überarbeitung des Parkraumangebots	▪ Wegfall der Stellplätze in der Berliner Straße nördlich der Breite Straße ▪ Wegfall der Stellplätze in der Berliner Straße zwischen Breite Straße und Bodelschwinghstraße ▪ Reduzierung der Stellplatzkapazität in der Berliner Straße südlich der Bodelschwinghstraße ▪ Wegfall der Stellplätze am südl. Fahrbahnrand in der Breite Straße westlich der Berliner Straße ▪ Wegfall der Stellplätze am südl. Fahrbahnrand in der Breite Straße östlich des Markts ▪ Änderung der zulässigen Parkdauer für Stellplätze im westlichen Bereich der Bodelschwinghstraße auf zwei Stunden ▪ Änderung der zulässigen Parkdauer für Stellplätze am Markt auf zwei Stunden ▪ Änderung der zulässigen Parkdauer für Stellplätze auf dem Kamenzer Platz auf zwei Stunden ▪ Änderung der zulässigen Parkdauer für Stellplätze in der Puschkinstraße im östlichen Seitenraum auf zwei Stunden ▪ Änderung der zulässigen Parkdauer für Stellplätze in der Luchsstraße auf vier Stunden ▪ Änderung der zulässigen Parkdauer für Stellplätze in der Oststraße auf vier Stunden Änderung der zulässigen Parkdauer für Stellplätze an der Bahnhofstraße auf unbegrenzte Dauer ▪ Änderung der zulässigen Parkdauer der Stellplätze im Seitenraum der Breitscheidstraße auf unbegrenzte Dauer

Anlage 18 Defizite - Leitziele - Maßnahmen für den Radverkehr

Defizit (Bestandsanalyse)	Leitziel	Maßnahmen im Handlungskonzept
Radverkehrsinfrastruktur und Netzlücken im Hauptstraßennetz Die Stadt Beeskow verfügt über wenige durchgehende Radwege entlang der Hauptstraßen im Stadtbereich. Gemäß den Standards der ERA erfolgt die Führung des Radverkehrs in Teilen des Hauptstraßennetzes nicht richtlinienkonform bzw. in Grenzbereichen.	**RV.1 |** Beseitigung von Netzlücken im Hauptstraßennetz	▪ Markierung von Schutzstreifen in der Bahnhofstraße, Unterbrechung dieser Schutzstreifen in Engstelle und Anordnung Tempo 30
Wegequalität in der Altstadt Die Fahrbahnoberfläche in der Altstadt ist Kopfsteinpflaster, welches für die Nutzung durch den Radverkehr ungeeignet ist.	**RV.2 |** Schaffung einer hochwertigen Radverbindung in der Altstadt	▪ Schaffung einer Radhauptroute mit geeignetem Fahrbahnuntergrund im Altstadtbereich ▪ Ausbildung von beidseitigen Komfortstreifen entlang der Berliner Straße sowie Anordnung einer Fahrradstraße in ebendieser im Abschnitt zwischen Breite Straße und Bodelschwingstraße mit entsprechender baulicher Umgestaltung ▪ Ausbildung von beidseitigen Komfortstreifen entlang der Breite Straße ▪ Aufhebung der Gehwegfreigabe für den Radverkehr in der Breite Straße
Benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen in der Altstadt Mitunter werden benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen in der Tempo-30-Zone der Altstadt ausgewiesen, welche gemäß den ERA auszuschließen sind.	**RV.2 |** Schaffung einer hochwertigen Radverbindung in der Altstadt	▪ Beseitigung des benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radwegs in der Berliner Straße ▪ Beseitigung des benutzungspflichtigen getrennten Geh- und Radwegs in der Bodelschwinghstraße ▪ Führung des Radverkehrs auf der Berliner Straße im Mischverkehr, auch Freigabe entgegen der Einbahn ▪ Führung des Radverkehrs entlang der Bodelschwinghstraße ausschließlich in Richtung der Einbahnstraße auf der Fahrbahn, keine Freigabe entgegen der Einbahn ▪ Führung des Radverkehrs auf der Breiten Straße im Mischverkehr, auch Freigabe entgegen der Einbahn
Fehlende Anbindung nach Kohlsdorf und Radinkendorf Die Anbindung der Ortsteile Kohlsdorf und Radinkendorf erfolgt im Mischverkehr. Dies ist als Netzlücke im Radverkehrsnetz zu betrachten.	**RV.3 |** Lückenlose Anbindung der Ortsteile	▪ Ausbildung eines gemeinsamen Geh- und Radwegs nach Kohlsdorf

Fortsetzung Anlage 18: Defizite - Leitziele - Maßnahmen für den Radverkehr

Defizit (Bestandsanalyse)	Leitziel	Maßnahmen im Handlungskonzept
Fehlende Mobilitätsleistungen Es werden keine ergänzenden Mobilitätsdienstleistungen angeboten, z. B. ebike-Ladestationen, Bike-Sharing, Pumpstationen oder Möglichkeiten zur Selbstreparatur.	**RV.4 |** Attraktivierung des Radverkehrs durch Mobilitätsdienstleistungen	▪ Schaffung einer Mobilitätsstation im nördlichen Marktbereich mit ebike-Ladestation, Pumpstation, Schlauchautomat, Möglichkeiten zur Selbstreparatur und überdachten Stellplätzen
Radabstellanlagen Ein Großteil der Radabstellanlagen im Altstadtbereich sind einfache Vorderradhalter.	**RV.5 |** Verbesserung des Angebots an Radabstellanlagen	▪ Errichtung von 8 Fahrradbügeln am Knotenpunkt Bodelschwinghstraße / Breite Straße, Wegfall der bestehenden Vorderradhalter ▪ Schaffung von 10 Fahrradbügeln an der Beeskower Burg ▪ Erweiterung der Fahrradbügelanzahl um 2 im Bereich der Breite Straße ca. auf Höhe Kirchgasse ▪ Schaffung von 8 überdachten Fahrradbügeln im Rahmen der Mobilitätsstation im nördlichen Marktbereich
-	-	▪ Errichtung zusätzl. Radwegweiser Bahnhofstraße (Höhe Radinkendorfer Straße) ▪ Errichtung zusätzl. Radwegweiser Frankfurter Straße (Höhe Beeskow Burg) ▪ Errichtung zusätzl. Radwegweiser Breite Straße (Höhe Luchsstraße) ▪ Errichtung zusätzl. Radwegweiser Bahnhofstraße (Höhe Bahnhof) ▪ Errichtung zusätzl. Radwegweiser Am Bahnhof ▪ Errichtung zusätz. Radwegweiser Storkower Straße (Höhe Kohlsdorfer Chaussee)

Anlage 19 Defizite - Leitziele - Maßnahmen für den ÖPNV

Defizit (Bestandsanalyse)	Leitziel	Maßnahmen im Handlungskonzept
Fehlende Barrierefreiheit Ein Großteil der Haltestellen im Untersuchungsgebiet ist nicht barrierefrei gestaltet.	**ÖPNV.1 |** Sicherung einer durchgehend barrierefreien Nutzung	▪ barrierefreier Ausbau der Haltestellen am Bahnhof ▪ barrierefreier Ausbau der Haltestelle Ringstraße / Bahnhofstraße ▪ barrierefreier Ausbau der Haltestelle Schützenstraße ▪ barrierefreier Ausbau der Haltestelle Landratsamt ▪ barrierefreier Ausbau der Haltestelle Ostvorstadt ▪ (voll)barrierefreier Ausbau der Haltestelle Ostkreuz (Blindenleitstreifen) ▪ (voll)barrierefreier Ausbau der Haltestelle Schulstraße (Blindenleitreifen)
Erschließungslücken In Umgebung der Altstadt lassen sich besonders im Bereich der Spreeinsel sowie im Bereich westlich der Liebknechtstraße und südlich des Wiesenrings Erschließungslücken identifizieren.	**ÖPNV.2 |** Verbesserung der Erschließungsqualität	▪ zusätzliche Haltestelle »Sozialamt« ▪ zusätzliche Haltestelle »Wiesenring« ▪ zusätzliche Haltestelle »Beeskow Burg« ▪ zusätzliche Haltestelle »Am Reitplatz« ▪ Versetzung Haltestelle »Forsthaus« ▪ Optionale Haltestelle »Vorheide«

Anlage 20 Defizite - Leitziele - Maßnahmen für den Fußverkehr

Defizit (Bestandsanalyse)	Leitziel	Maßnahmen im Handlungskonzept
-	**FV.1** | Sicher und bequem nutzbare Gehwege	▪ abschnittsweise Verbesserung der Gehwegoberfläche in der Bahnhofstraße
Fehlende Querungsstellen Entlang des Hauptstraßennetzes kann mitunter Bedarf zusätzlicher Querungsstellen abgeleitet werden.	**FV.2** | Schaffung notwendiger Querungsstellen	▪ Anlage eines Fußgängerüberwegs in der Frankfurter Straße (Höhe Beeskow Burg) ▪ Anlage eines Fußgängerüberwegs in der Breitscheidstraße (Höhe Wiesenring) ▪ Anlage eines Fußgängerüberwegs in der Storkower Straße (Höhe Reitplatz) ▪ Anlage eines Fußgängerüberwegs in der Bahnhofstraße (Engstelle Höhe Adrianstraße) ▪ Anlage eines Fußgängerüberwegs in der Storkower Straße (Höhe Friedhof) ▪ Prüfauftrag zur Anlage eines Fußgängerüberwegs in der Radinkendorfer Straße (Höhe Spanplattenwerk) ▪ Anlage einer Verkehrsinsel Am Bahnhof (Einfahrt am KP) ▪ Prüfauftrag für eine mögliche Querungsanlage in der Poststraße (Höhe Luchsstraße)
-	**FV.4** | Aufwertung öffentlicher Räume	▪ Verkehrsberuhigung und bauliche Umgestaltung der Berliner Straße auf Höhe des Markts

Anlage 21 Maßnahmenübersicht

Verkehrskonzept für die Stadt Beeskow | Maßnahmenliste							
Nr.	**Modus**	**Ziel**	**Maßnahme**	**Standort (Straßenabschnitt)**	**Umsetzungsstufe**	**Kosten**	**Abhängigkeiten / Sonstiges**
1	Rad	RV.1	Markierung eines Schutzstreifens	Bahnhofstraße (südl. Bahnhof)	kurzfristig	20.000 €	
2	Rad	RV.1	Anordnung Tempo-30 und Unterbrechung des Schutzstreifens	Engstelle Bahnhofstraße ca. auf Höhe Adrianstraße	kurzfristig	2.000 €	1
3	Rad	RV.2	Änderung Fahrbahnoberfläche | Einarbeitung von Komfortstreifen aus geschnittenem Pflaster	Breite Straße (östl. Markt)	langfristig	50.000 €	35
4	Rad	RV.2	Änderung Fahrbahnoberfläche | Einarbeitung von Komfortstreifen aus geschnittenem Pflaster	Breite Straße (Höhe Markt)	langfristig	10.000 €	
5	Rad	RV.2	Änderung Fahrbahnoberfläche | Einarbeitung von Komfortstreifen aus geschnittenem Pflaster	Breite Straße (westl. Markt)	langfristig	30.000 €	34
6	Rad	RV.2	Änderung Fahrbahnoberfläche | Einarbeitung von Komfortstreifen aus geschnittenem Pflaster	Berliner Straße (nördlich Markt)	langfristig	40.000 €	
7	Rad	RV.2	Änderung Fahrbahnoberfläche | Ausbildung der Fahrbahn aus geschnittenem Pflaster	Berliner Straße (Höhe Markt)	langfristig	Bestandteil 25.2	25.2
8	Rad	RV.2	Änderung Fahrbahnoberfläche | Einarbeitung von Komfortstreifen aus geschnittenem Pflaster	Berliner Straße (südlich Markt)	langfristig	40.000 €	36
9	Rad	RV.2	Freigabe des Radverkehrs gegen die Einbahn und Aufhebung gem. Geh- und Radweg	Berliner Straße (nördlich Markt)	mittelfristig	1.000 €	
10	Rad	RV.2	Freigabe des Radverkehrs gegen die Einbahn und Aufhebung Freigabe des Gehwegs für Radverkehr	Breite Straße (östlich, nördlich und westlich Markt)	mittelfristig	3.000 €	
11	Rad	RV.3	Errichtung eines gemeinsamen Geh- und Radwegs	Kohlsdorfer Chaussee	langfristig	1.000.000 €	
12	Rad	RV.4	Errichtung ebike-Ladestation	Markt (nördlicher Bereich)	mittelfristig	3.000 €	
13	Rad	RV.4	Angebote zur Fahrradselbstreperatur (Schlauchautomat, Werkzeugstation, Pumpstation)	Markt (nördlicher Bereich)	mittelfristig	3.000 €	
14	Rad	RV.4	Errichtung zusätzl. Radwegweiser	Bahnhofstraße (Höhe Radinkendorfer Str.)	kurzfristig	1.000 €	
15	Rad	RV.4	Errichtung zusätzl. Radwegweiser	Frankfurter Straße (Höhe Burg Beeskow)	kurzfristig	1.000 €	
16	Rad	RV.4	Errichtung zusätzl. Radwegweiser	Breite Straße (Höhe Luchstraße)	kurzfristig	1.000 €	
17	Rad	RV.4	Errichtung zusätzl. Radwegweiser	Bahnhofstraße (Höhe Bahnhof)	kurzfristig	1.000 €	
18	Rad	RV.4	Errichtung zusätzl. Radwegweiser	Am Bahnhof	kurzfristig	1.000 €	
19	Rad	RV.4	Errichtung zusätzl. Radwegweiser	Storkower Straße (Höhe Kohlsdorfer Chaussee)	kurzfristig	1.000 €	
20	Rad	RV.5	Erweiterung des Stellplatzangebots (2 zusätzl. Fahrradbügel)	Breite Straße West	kurzfristig	2.000 €	
21	Rad	RV.5	Erweiterung des Stellplatzangebots (8 zusätzl. Fahrradbügel) sowie Überdachung aller Fahrradbügel	Markt (nördlicher Bereich)	mittelfristig	15.000 €	
22	Rad	RV.5	Ersetzen der Vorderradhalter durch Fahrradbügel (8 Fahrradbügel)	Berliner Straße / Bodelschwinghstraße	kurzfristig	8.000 €	
23	Rad	RV.5	Erweiterung des Stellplatzangebots (10 zusätzl. Fahrradbügel)	Spreeinsel | Beeskow Burg	kurzfristig	10.000 €	
25.1	MIV	MIV.1 | MIV.2 | RV.2	Anordnung einer Fahrradstraße und Sperrung für den MIV	Berliner Straße (Höhe Markt)	1. Schritt: mittelfristig mit Beschilderung	1.000 €	

Fortsetzung Anlage 21: Maßnahmenübersicht

Verkehrskonzept für die Stadt Beeskow | Maßnahmenliste							
Nr.	**Modus**	**Ziel**	**Maßnahme**	**Standort (Straßenabschnitt)**	**Umsetzungsstufe**	**Kosten**	**Abhängigkeiten / Sonstiges**
25.2	MIV	MIV.1 | MIV.2 | RV.2	Anordnung einer Fahrradstraße und Sperrung für den MIV	Berliner Straße (Höhe Markt)	2. Schritt: langfristig mit baulicher Umgestaltung & versenkbaren Pollern	200.000 €	
26	MIV	MIV.1	Anordnung einer Einbahnstraße in östliche Richtung	Bodelschwinghstraße (Höhe Markt)	mittelfristig	1.000 €	
27	MIV		Anordnung verkehrsberuhigter Bereich mit Sperrung für allgemeinen Kfz-Verkehr	Kirchgasse	kurzfristig	1.000 €	
28	MIV	MIV.3	Veränderung Parkraumangebot | Erhöhung der zulässigen Parkdauer auf unbeschränkte Zeit	Breitscheidstraße	kurzfristig	500 €	
29	MIV	MIV.3	Veränderung Parkraumangebot | Erhöhung der zulässigen Parkdauer auf unbeschränkte Zeit	Bahnhofstraße (P)	kurzfristig	500 €	
30	MIV	MIV.3	Veränderung Parkraumangebot | Senkung der zulässigen Parkdauer auf 4 h	Luchstraße	kurzfristig	1.000 €	
31	MIV	MIV.3	Veränderung Parkraumangebot | Senkung der zulässigen Parkdauer auf 2 h	südl. Puschkinstraße (P)	kurzfristig	1.000 €	
32	MIV	MIV.3	Veränderung Parkraumangebot | Senkung der zulässigen Parkdauer auf 2 h	nördl. Puschkinstraße (P)	kurzfristig	1.000 €	
33	MIV	MIV.3	Veränderung Parkraumangebot | Erhöhung der zulässigen Parkdauer auf 2 h	Bodelschwinghstraße (westl. Berliner Straße)	kurzfristig	1.000 €	
34	MIV	MIV.3	Veränderung Parkraumangebot | Wegfall Stellplätze südl. Fahrbahnrand	Breite Straße (westl. Berliner Straße)	kurzfristig	2.000 €	
35	MIV	MIV.3	Veränderung Parkraumangebot | Wegfall Stellplätze südl. Fahrbahnrand	Breite Straße (östl. Markt)	kurzfristig	2.000 €	
36	MIV	MIV.3	Veränderung Parkraumangebot | Reduzierung der Stellplatzkapazität	Berliner Straße (südl. Bodelschwinghstraße)	kurzfristig	1.000 €	
37	MIV	MIV.3	Veränderung Parkraumangebot | Erhöhung der zulässigen Parkdauer auf 2 h	Am Markt	kurzfristig	1.000 €	
38	MIV	MIV.3	Veränderung Parkraumangebot | Wegfall Stellplätze	Berliner Straße (nördlich Breite Straße)	kurzfristig	1.000 €	
39	ÖPNV	ÖPNV.1	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Haltestelle Bahnhof	kurzfristig	75.000 €	
40	ÖPNV	ÖPNV.1	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Haltestelle Ringstraße / Bahnhofstraße	kurzfristig	75.000 €	
41	ÖPNV	ÖPNV.1	(Voll)Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Haltestelle Schulstraße	kurzfristig	50.000 €	
42	ÖPNV	ÖPNV.1	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Haltestelle Schützenstraße	kurzfristig	75.000 €	
43	ÖPNV	ÖPNV.1	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Haltestelle Landratsamt	kurzfristig	75.000 €	
44	ÖPNV	ÖPNV.1	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Haltestelle Ostvorstadt	kurzfristig	75.000 €	
45	ÖPNV	ÖPNV.1	(Voll)Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Haltestelle Ostkreuz	kurzfristig	50.000 €	
46	ÖPNV	ÖPNV.2	Zusätzliche Haltestelle »Sozialamt«	Liebknechtstraße (zw. Goethestraße und Schillerstraße)	mittelfristig	120.000 €	
47	ÖPNV	ÖPNV.2	Zusätzliche Haltestelle »Wiesenring«	Breitscheidstraße (südl. Wiesenring)	mittelfristig	120.000 €	
48	ÖPNV	ÖPNV.2	Zusätzliche Haltestelle »Beeskow Burg«	Frankfurter Straße (Höhe Spreeinsel bzw. Uferstraße)	mittelfristig	120.000 €	
49	ÖPNV	ÖPNV.2	Zusätzliche Haltestelle »Am Reitplatz«	Storkower Straße (Höhe Am Reitplatz)	mittelfristig	120.000 €	
50	ÖPNV	ÖPNV.2	Versetzung der Haltestelle »Forsthaus«	Storkower Straße (Höhe Friedhof)	mittelfristig	120.000 €	
51	ÖPNV	ÖPNV.2	Zusätzliche Haltestelle »Vorheide«	Vorheider Weg (Höhe Wacholderring)	mittelfristig	120.000 €	
52	Fuß	FV.1 | FV.3	Verbesserung der Gehwegoberfläche	Bahnhofstraße	mittelfristig	35.000 €	
53	Fuß	FV.2 | FV.3	Anlage eines Fußgängerüberwegs	Frankfurter Straße	mittelfristig	25.000 €	48
54	Fuß	FV.2 | FV.3	Anlage eines Fußgängerüberwegs	Breitscheidstraße (Höhe Wiesenring)	mittelfristig	25.000 €	47

Fortsetzung Anlage 21: Maßnahmenübersicht

Verkehrskonzept für die Stadt Beeskow | Maßnahmenliste							
Nr.	**Modus**	**Ziel**	**Maßnahme**	**Standort (Straßenabschnitt)**	**Umsetzungsstufe**	**Kosten**	**Abhängigkeiten / Sonstiges**
55	Fuß	FV.2 | FV.3	Anlage eines Fußgängerüberwegs	Storkower Straße (Höhe Reitplatz)	mittelfristig	25.000 €	49
56	Fuß	FV.2 | FV.3	Anlage eines Fußgängerüberwegs	Bahnhofstraße (Engstelle)	mittelfristig	25.000 €	
57	Fuß	FV.2 | FV.3	Anlage eines Fußgängerüberwegs	Storkower Straße (Höhe Friedhof)	mittelfristig	25.000 €	50
58	Fuß	FV.2 | FV.3	Anlage einer Verkehrsinsel	Am Bahnhof	mittelfristig	25.000 €	
	MIV	LAP	Anordnung Tempo-30 nachts	Bahnhofstraße (südl. Bahnhof)	kurzfristig	2.500 €	
	MIV	LAP	Anordnung Tempo-30 nachts	Breitscheidstraße	kurzfristig	4.000 €	
	MIV	LAP	Anordnung Tempo-30 nachts	Frankfurter Straße (Frankf. Chaussee bis Ringstraße)	kurzfristig	2.000 €	
	MIV	LAP	Anordnung Tempo-30 nachts	Liebknechtstraße Nord (bis Schützenstraße)	kurzfristig	1.000 €	
	MIV	LAP	Anordnung Tempo-30 Gesamttag	Liebknechtstraße Süd (ab Schützenstraße)	kurzfristig	1.000 €	
	MIV	LAP	Anordnung Tempo-30 nachts	Luchstraße	kurzfristig	1.000 €	
	MIV	LAP	Anordnung Tempo-30 nachts	Poststraße	kurzfristig	1.000 €	
	MIV	LAP	Tempo-30 für Lkw	Radikendorfer Straße (südlich Spanplattenwerk)	kurzfristig	1.000 €	
	MIV	LAP	Tempo-30 Gesamttag	Ringstraße (komplett bis Bahnhofstraße)	kurzfristig	1.000 €	
	MIV	LAP	Anordnung Tempo-30 nachts	Schützenstraße	kurzfristig	2.000 €	
	MIV	LAP	Tempo-30 Gesamttag	Wiesenring	kurzfristig	1.000 €	