

Massiv gekreuzt

Text **Josepha Landes**

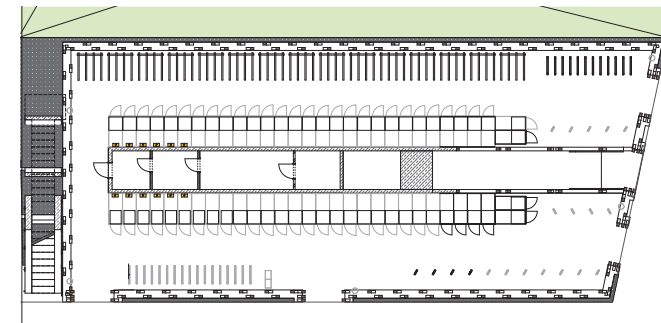
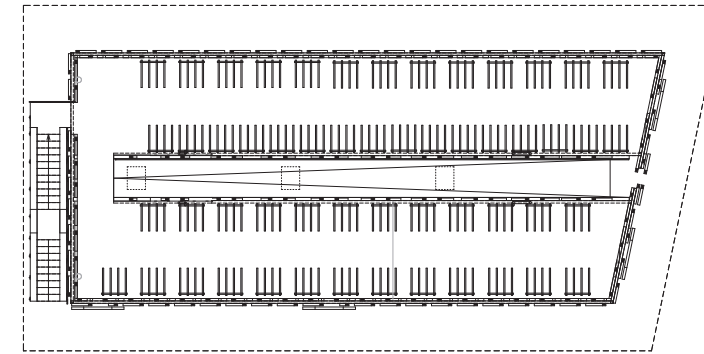
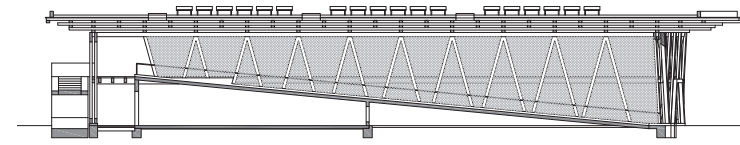
Das Fahrradparkhaus am Eberswalder Bahnhof manifestiert das Ziel der Stadt, nachhaltig zu planen: Für mehr Radverkehr, und mit nachwachsenden Rohstoffen.

Ganz schön durchschnittlich ist Eberswalde, oder auch perfekt normal, verrät der Fahrradklima-Test, den der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) alle zwei Jahre durchführt. Ob sich Radfahrer auf den Straßen sicher fühlen, sie beim Abstellen Angst um ihre Räder haben, oder ob die Lichtsignalanlagen in ihrer Stadt gut fürs Radeln getaktet seien, steht darin unter anderem zur Frage. 2020 bekam Eberswalde, die „Stadt in der zweiten Reihe“, nordöstlich vom Speckgürtel Berlins im Landkreis Barnim gelegen, die Gesamtnote 3,83 attestiert. Und liegt damit im Mittelfeld der untersuchten Städte: Rang 499 von 1024. Spitzenreiter war übrigens

das münsterländische Wetztringen mit der Note 1,96 – auch nur ein Gut. Ein Besuch vor Ort – in Eberswalde, nicht Wetztringen – soll helfen, den deutschen Radfreundlichkeitsdurchschnitt besser einzuschätzen. Der Besuch fällt auf den wohl einzigen Tag des Januars 2022, an dem so viel Schnee liegt, dass selbst eingefleischte Radfahrer auf „modal split“ setzen, und lieber gehen oder „Strippe fahren“ – Oberleitungsbus.

Immerhin, die 42.000 Einwohner zählende Stadt hat ein Gebäude errichten lassen, das von Ambitionen zeugt, die miese, vom ADFC attestierte 3,6 bezüglich vorhandener Abstellanlagen, und die noch miesere 4,4 in puncto Fahrraddieb-

stahl, aufzupolieren: Am Bahnhof steht seit November ein Fahrradparkhaus zur weitgehend unentgeltlichen Nutzung offen. Das Gebäude mit mächtigen, gekreuzten Stützen und geschichtetem, kragendem Dach aus Lärchenholzbalken soll auf zwei Ebenen Platz für 406 Fahrräder bieten – einfache Drahtesel, Lastenräder und E-Bikes. Außerdem gibt es Luftpumpen und Werkzeug. Der Bauabschluss verzögert sich zwar witterungsbedingt, die obere Etage wird noch hergerichtet, für April rechnen die Architekten von Leitplan, die bereits eine Radgarage in Oranienburg realisiert haben, aber mit der Fertigstellung.



Das Parkhaus ist nicht verschlossen, Doppelparker und Anlehnbügel sind kostenfrei. Boxen vermietet die Stadt für 5, bzw. 7 Euro/Monat (mit Stromanschluss). Pläne: Architekten, Fotos: Michael O’Ryan, Foto oben: jl, Grundrisse und Schnitt im Maßstab 1:500; Lageplan 1:5000



Architektur	Leitplan, Berlin
Projektleitung	Carsten Schwiering
Mitarbeit	Nora Zimmermann
Tragwerksplanung	ifb, Berlin; Michael Staffa
Bauherrschaft	Stadt Eberswalde, Tiefbauamt
Hersteller	Fahrradboxen, Doppelparker, Anlehnbügel BIK TEC

Solang genügen die Boxen, Bügel und Doppelparker im Erdgeschoss der winterlichen Nachfrage. Im Januar waren 25 der 56 Boxen, die teils Stromanschlüsse für E-Bikes enthalten, vermietet. An einem Freitagmittag stehen 53 Räder angeschlossen. Die Leiterin des Stadtentwicklungsamts, Silke Leuschner, zeigt sich zuversichtlich, dass das Angebot angenommen wird. Der Neubau soll zum einen den aus Wachstumsprognosen für die Stadt und Simulationen des Pendlerverhaltens resultierenden Mehrbedarf decken, zum anderen die derzeit ungeordnete Situation am Bahnhof verbessern. Räder parken an lose verteilten Bügeln, aber auch wild an jedem Bäumchen, das sich dafür anbietet.

Leuschner erklärt, dass der Bahnhof Dreh- und Angelpunkt für das Eberswalde der kommenden Jahre sei – nicht nur für Pendler, derer heute schon mehr kommen, etwa weil sie in der Hochschule oder im Krankenhaus arbeiten, als aus der Stadt hinausfahren. Die Einwohnerzahl steigt wieder, nachdem sie von 50.000 Anfang der Neunzigerjahre auf 39.000 im Jahr 2013 gesunken war. Für ein Stadtquartier auf dem ehemaligen Busbahnhof jenseits der Gleise, derzeit ein Parkplatz, läuft das Bürgerbeteiligungsverfahren „Eberswalde 2035“. Südlich einer Gleisharfe baut ein Investor 300 Wohnungen. Dorthin soll eine Fahrradbrücke führen, von der Leuschner stolz spricht. Wie bereits das Parkhaus wird die EU den Bau zu 80 Prozent fördern.

Eberswalde hat Bandstadtcharakter, ist eine längliche Siedlung entlang des Finowkanals. Der Wald ist nie weit. Alltagswege und Ausflugsrouten können und sollen besser vernetzt werden. Zum Radweg am Kanal wird deshalb eine neue, kreuzende Südroute hinzukommen. Sören Bauer vom Verkehrsplanungsamt ist überzeugt, dass Eberswalde geeignete Dimensionen aufweist, eine Fahrradstadt zu sein. Einige der Kriterien, die in der ADFC-Statistik auftauchen, seien dazu wenig aussagekräftig, etwa was die Möglichkeit der Fahrradmitnahme im Bus betrifft: Dann tritt man hier lieber in die Pedale! Wenn der Zustand der Straßen es zulässt. Bauer weist auch darauf hin, dass die Stadt nur über gewisse Kompetenzen verfügt, Planungen selbst zu initiieren. Die Entscheidungsgewalt liege in vielen Belangen, etwa für neue Radfahrstreifen, bei der Landesbehörde.