

Radverkehrskonzept für den Landkreis Barnim

Erste Öffentlichkeitsveranstaltung

Inhalt

1.	Begrüßung und Einführung	2
2.	Ergebnisse der Arbeit in den drei Themengruppen	3
2.1	Radverkehr im Alltag	4
2.2	Touristischer Radverkehr	5
2.3	Schulische Radmobilität	6
3.	Abschlussdiskussion	7
4.	Ausblick	8



Abbildung 1: Eröffnung der ersten Öffentlichkeitsveranstaltung, Plenarsaal Eberswalde

1. Begrüßung und Einführung

Am 13. Juli 2023 fand im gut gefüllten Plenarsaal der Kreisverwaltung Barnim in Eberswalde die erste Öffentlichkeitsbeteiligung zur Fortschreibung des Radwegekonzeptes statt, bei der sich mehr als 40 Bürgerinnen und Bürger eingefunden hatten. Der Erste Beigeordnete, Herr Lampe, eröffnete die Veranstaltung pünktlich um 17 Uhr und hieß alle Anwesenden herzlich willkommen. Er bedankte sich für deren Erscheinen und wünschte einen interessanten Austausch sowie anregende Diskussionen. Anschließend übergab er das Wort an Frau Manns, die die Teilnehmenden ebenfalls herzlich

begrüßte. Frau Manns erläuterte den Prozess der Beauftragung und stellte das beauftragte Ingenieur-Büro Ramboll vor, welches durch Michael Schreiber, Silja Kessler und Valentin Kranz vertreten war. Neben Herrn Lampe und Frau Manns war auch ihre Kollegin Frau Haas von Landkreis anwesend. Frau Manns zeigte sich erfreut über die bevorstehende Zusammenarbeit.

Das beauftragte Büro übernimmt mit einer Einleitung in den weiteren Verlauf, erläutert den aktuellen Sachstand, den Prozess und kündigt weitere Beteiligungsveranstaltungen, auch in Form einer Online-Beteiligung, an.

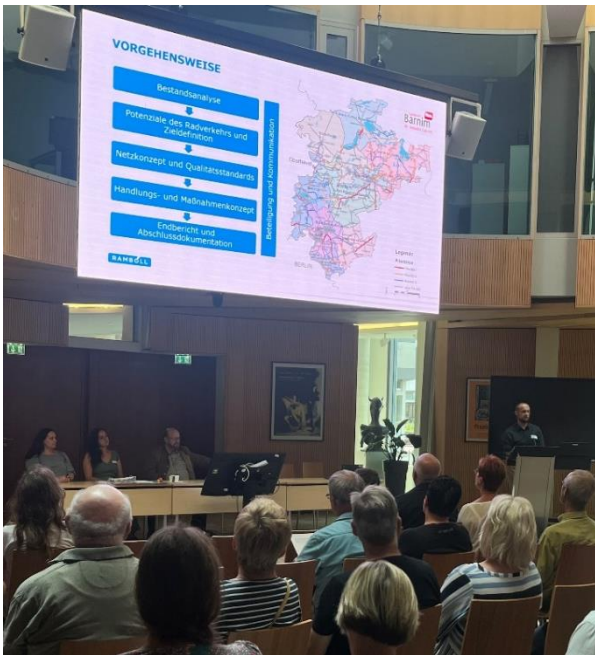


Abbildung 2: Einführung in die Vorgehensweise, Plenarsaal Eberswalde

Der Fokus der Bearbeitung liegt, neben dem touristischen Radverkehr, vor allem auf der Alltagsmobilität und der schulischen Mobilität.

Die personellen und finanziellen Ressourcen für den Bau und den Unterhalt von Radverkehrsanlagen sind begrenzt. Daher ist es wichtig, die Prioritäten richtig zu setzen: Wo besteht der höchste Bedarf? Wo müssen wir zuerst aktiv werden?

Im Anschluss der Präsentation gab es Zeit für erste Fragen. Angesprochen wurde die Thematik der Zuständigkeiten für die Umsetzung der Planungen. Es gäbe viele Verbindungen, die im Radwegkonzept 2016 als Priorität 1 festgelegt wurden, aber bislang nicht umgesetzt worden sind. Andere Verbindungen mit geringerer oder ohne Priorisierung wurden dagegen schon umgesetzt. Dies zeigt, dass die Umsetzung der Prioritätenliste nicht immer konsequent erfolgt.

Die Gründe dafür liegen oft in den unterschiedlichen Zuständigkeiten sowie fehlender Personal- und Finanzausstattung. Beispielsweise fallen Landesstraßen in den Verantwortungsbereich des Landesbetrieb Straßenwesen. Dieser setzt allerdings eigene Prioritäten für den Straßenaus- und

Radwegbau, die sich von der Priorisierung im Radwegkonzept des Landkreises von 2016 unterscheiden.

Bei der künftigen Priorisierung sollte der Fokus auf die Alltagsmobilität und die Schulwege gelegt werden. Der touristische Radverkehr sollte eher hintenangestellt werden, da die Infrastruktur für den Alltagsverkehr grundsätzlich auch für den touristischen Verkehr von Bedeutung sein wird.

Es stellt sich die Frage, wie die in den Kommunen des Landkreises Barnim bestehenden oder in Arbeit befindlichen Konzepte in das Gesamtkonzept einfließen können. Hier bedarf es einer klaren Struktur und Abstimmung, damit die Konzepte tatsächlich umgesetzt werden können. Die Erwartung ist, dass die erarbeiteten Konzepte als Grundlage dienen und in die Priorisierung einfließen, um einen effektiven Ausbau der Radwege zu ermöglichen.

2. Ergebnisse der Arbeit in den drei Themengruppen

Der Hauptteil der Beteiligung bestand aus der aktiven Arbeit in drei verschiedenen Themengruppen. Die Themengruppen beschäftigten sich mit (1) dem **Alltagsradverkehr**, (2) dem **touristischen Radverkehr** und (3) der **schulischen Radmobilität**. In diesen Arbeitsgruppen hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, sich intensiv mit den jeweiligen Themenschwerpunkten auseinanderzusetzen und ihre Ideen, Anregungen und Erfahrungen einzubringen. Gemeinsam wurden Herausforderungen diskutiert und konkrete Verbesserungsvorschläge erarbeitet. Im Folgenden werden die Ergebnisse und Erkenntnisse der einzelnen Themengruppen aufgezeigt und zusammengefasst.

2.1 Radverkehr im Alltag

Im Rahmen der Themengruppe zum Alltagsverkehr wurden verschiedene Aspekte des Radverkehrsnetzes diskutiert. Dabei wurde zunächst erörtert, wo sich derzeit Lücken im Radverkehrsnetz befinden. Die Teilnehmenden identifizierten Bereiche, in denen Verbesserungsbedarf besteht und wo es noch Handlungsbedarf gibt, um das Radverkehrsnetz weiter auszubauen und zu optimieren. Ein weiterer wichtiger Aspekt der Diskussion war der Zustand der vorhandenen Radwege. Die Teilnehmenden bewerteten den Zustand der Radwege und tauschten Erfahrungen aus. Die Diskussion zum Thema Radverkehr im Alltag ergab konkrete Hinweise, die auf der Karte verortet wurden:

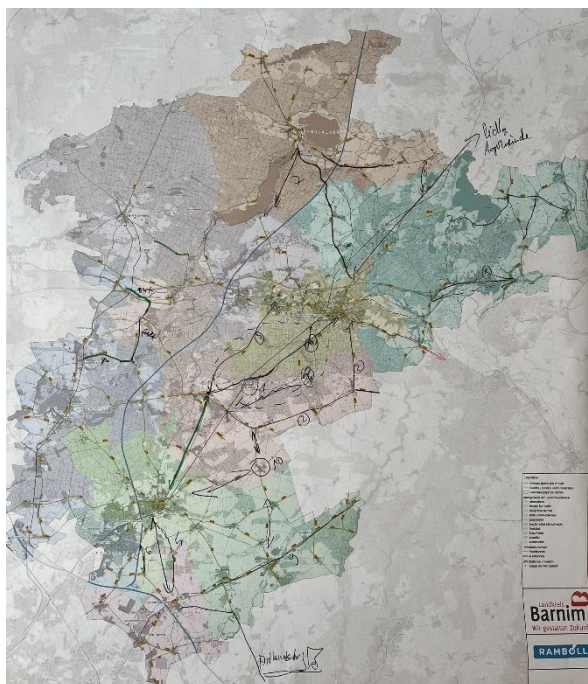


Abbildung 3: Themenkarte Alltagsverkehrs

- (1) fehlende Radverkehrsverbindungen im gesamten Umfeld von Melchow, Forstwege sind vorhanden, aber im aktuellen Zustand nicht radtauglich,
- (2) Netzlücke,
- (3) soll abgestuft werden, gut als Radverbindung ausbaubar,
- (4) Straße, schlechter Zustand,
- (5) bekannte Netzlücke, schon lange in Diskussion (auch Schulweg),

- (6) fehlende Anbindung von Birkholz an den neugebauten Radweg entlang der L 200 (auch Schulweg),
- (7) fehlende Verbindung zwischen Altenhof und Joachimsthal,
- (8) Netzlücke,
- (9) fehlende Verbindungen zwischen Blumberg und Krummensee, Krummensee und Altlandsburg, Werneuchen und Tiefensee,
- (10) fehlende Radwegeverbindung zwischen Werneuchen und Grüntal, Werneuchen und Bernau,
- (11) fehlende Verbindung zwischen Biesenthal und Lanke; Zwischen Bernau und Lanke wurde die Straße erneuert, aber ohne den Bau einer Radverkehrsanlage. Durch die Leitplanken und die hohen Geschwindigkeiten der Kraftfahrzeuge wird das Radfahren hier als besonders unsicher empfunden.,
- B167 – Weiterführung von Tornow in Richtung Bad Freienwalde

Hinweise zur Abstellung an den Bahnhöfen gab es nicht.

Zum Thema Alltagsverkehr wurde außerdem diskutiert, welche Veränderungen notwendig sind, damit Bürger:innen des Landkreises Barnim für ihre alltäglichen Wege vermehrt auf das Fahrrad umsteigen. Die Teilnehmenden wurden nach ihren individuellen Perspektiven gefragt und gebeten, Verbesserungspotenziale zu identifizieren.

Die wesentlichen Beiträge sind:

- Radwegeverbindungen sollten beleuchtet sein, damit sie vor allem in der dunklen Jahreszeit sicher genutzt werden können.,
- Besonders zu berücksichtigen ist die Führung zu und an Knotenpunkten. Dies wird häufig vernachlässigt.,
- Wichtig für eine dauerhafte Nutzbarkeit ist die Unterhaltung/Instandhaltung der vorhandenen Radverkehrsanlagen. Der Zustand der Radwege ist teilweise katastrophal.,
- Der Einsatz von Wurzelsperren sollte geprüft werden.

2.2 Touristischer Radverkehr

In der Themengruppe zum touristischen Radverkehr im Landkreis Barnim wurden die Teilnehmenden gefragt, welche derzeitigen Radverkehrswege sie im Landkreis Barnim nutzen, um touristische Ziele zu erreichen. Dabei wurde diskutiert, welche Wege besonders gut und einfach mit dem Fahrrad zu erreichen sind und welche hingegen noch erheblichen Verbesserungsbedarf aufweisen. Die Erfahrungen und Einschätzungen der Teilnehmenden lieferten wertvolle Informationen, um den aktuellen Zustand des touristischen Radverkehrs im Landkreis Barnim einzuschätzen. Dabei wurden konkrete Hinweise zu folgenden fehlenden Verbindungen genannt und diese teilweise auch auf der Karte verortet:

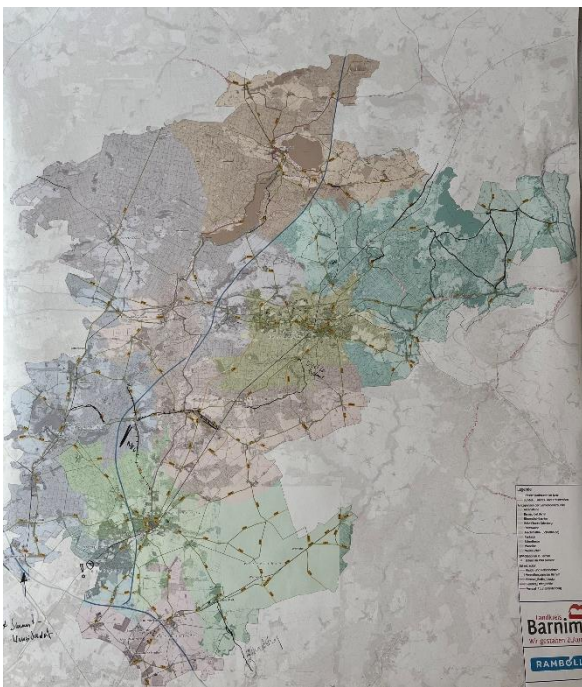


Abbildung 4: Themenkarte Touristischer Radverkehr

- Anschluss Karow – Schönerlinde,
- fehlende Verbindung zwischen Krummensee und Altlandsberg (z.B. Schloss mit Veranstaltungen),
- fehlende Verbindung zwischen Lunow und Parsteiner See,
- fehlende Verbindung zwischen Parstein und Oderberg (auch für Alltagsverkehr von hoher Bedeutung), sowie Lüdersdorf und Oderberg,

- fehlende Verbindung zwischen Wandlitz und Zerpenschleuse,
- fehlende Verbindung zwischen Altenhof und Joachimsthal,
- fehlende Verbindung zwischen Brodowin und Niederfinow/Liepe,
- fehlende Verbindung zwischen Lanke über Biesenthal nach Eberswalde,
- Nord-Süd-Verbindung existiert aktuell nur über den Berlin-Usedom Fernradweg,
- Lückenschluss an der B198,
- innerhalb von Chorin bis zum Anschluss Radweg an der L200 und entlang der L 200 bis zur Kreuzung B2.

Auch in dieser Themengruppe lag der Fokus im Weiteren auf der Diskussion von Lösungsansätzen und Vorschläge, um die Situation für Radtouristen zu verbessern. Die zentrale Fragestellung lautete, welche Veränderungen notwendig sind, um den touristischen Radverkehr attraktiver und komfortabler zu gestalten. Dabei wurden konkrete Hinweise und Ideen genannt, wie bestimmte Ausflugsziele im Landkreis Barnim besser mit dem Fahrrad erreichbar sein könnten. Insbesondere wurden Verbindungen identifiziert, die aktuell noch fehlen und deren Schaffung den Tourismus auf zwei Rädern im Landkreis Barnim vorantreiben könnte.

Generelle Anmerkungen und konkrete Verbesserungsvorschläge die genannt wurden:

- Modernisierung des vorhandenen Radwegenetzes (aktuell vielerorts Schäden an der Oberfläche durch Bodenwellen, Wurzelaufbruch),
- touristisches Radwegenetz sollte möglichst nicht entlang der Hauptverkehrsstraßen geführt werden,
- Geschwindigkeitsbegrenzung für Kfz, wenn Radweg auf (Land-)Straße ist,
- bessere Kennzeichnung und Markierung der touristischen Routen,
- Es wurde angeregt die Oberfläche der Radwege abzuwägen: Asphalt oder Betonsteine (ungefasste oder wassergebundene Oberfläche),
- Ausbau der Beschilderungen an den Bahnhöfen.

2.3 Schulische Radmobilität

Zum Thema „Schulischen Radmobilität“ wurden zunächst Fragen nach dem aktuellen Stand der schulischen Radmobilität gestellt. Es wurde diskutiert, wie die Fahrradinfrastruktur rund um die Schulen bestellt ist und welche Herausforderungen dabei bestehen. Zur generellen Einschätzung der aktuellen Situation sind folgende Hinweise zusammengetragen worden:

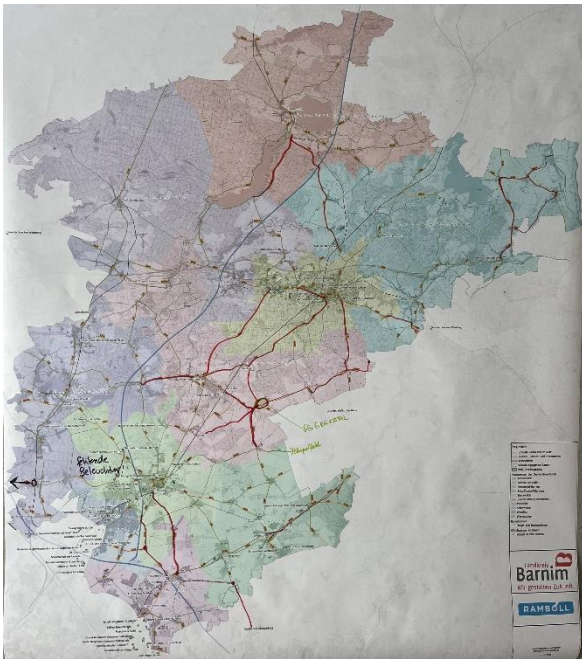


Abbildung 4: Themenkarte Schulische Radmobilität

- generell wurden folgende Unfallschwerpunkte angemerkt: Knoten/Kreuzungspunkte/Ein- und Ausfahrten/ Radwege entlang von parkenden Autos, Rechtsabbiegersituationen,
- Es besteht Gefahrpotential an einer Fahrradampel in Eberswalde, da die Schaltung nicht auf die anderen Verkehrsteilnehmenden abgestimmt ist.
- Grundsätzlich wurde die fehlende Perspektive auf Kinder und Jugendliche bezüglich der Planung bemängelt, obwohl Radverkehr für Schülerinnen und Schüler eine hohe Bedeutung für die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben und deren Eigenständigkeit hat.

Darüber hinaus wurden generelle Anmerkungen und konkrete Verbesserungsvorschläge

hinsichtlich des Wohlbefindens aller Schülerinnen und Schüler auf dem Fahrrad diskutiert. Die Frage, was verändert werden muss, damit Kinder ihre Schulwege sicher und eigenständig mit dem Fahrrad bewältigen können, stand im Mittelpunkt. Ein Ergebnis war, dass der Ausbau der Schulwege auch gleichzeitig die Förderung des Alltagsradverkehrs mit sich bringe.

In diesem Zusammenhang wurden folgende Hinweise gegeben:

- Unterstützung von kleinen Gemeinden und Kommunen bei der selbstständigen Behebung der Ausbaulücken. Der Fokus sollte nicht nur auf den zentralen Städten und deren Hauptstraßen liegen.,
- Möglichkeit, von Standards abzuweichen, um schnelle und unkomplizierte Lösungen zu finden,
- Berücksichtigung von Freizeitangeboten für Kinder bei der Radverkehrsplanung, z.B. Schulwege nach dem Unterricht zu Reithöfen oder Sportvereinen,
- Förderung von innovativen Lösungsansätzen durch den Landkreis Barnim, wie temporäre Straßensperrungen vor Schulbeginn und -ende z.B. durch sog. "Kiss&Ride"-Zonen,
- ganzheitliche Betrachtung von Radverkehr in Kombination mit dem Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs,
- Recherche von alternativen Fördermöglichkeiten für Verkehrsversuche und Maßnahmen in den Kommunen (dabei auch Orientierung an Best-Practice-Beispielen und Pilotprojekten aus dem Ausland),
- Sicherheitsmaßnahmen wie Tempolimits, sichere Übergänge und Verkehrsinseln vor Schulen, Kitas und Haltestellen einführen,
- Förderung der (subjektiven) Sicherheit auch durch Ausbau der Beleuchtung auf Radwegen,
- Förderung von gegenseitiger Rücksichtnahme durch Plakate, Beschilderung und Werbevideos,
- Schulwegepläne als wichtiges Instrument zur ganzheitlichen Betrachtung der schulischen Mobilität nutzen: Hierbei auch die Einführung von Radverkehrsbildung in den Schulklassen fördern (dazu zählt aber auch die Eltern zu

überzeugen, dass ihre Kinder eigenständig und sicher zur Schule fahren können).

- und sicher zur Schule fahren können)

3. Abschlussdiskussion

Die Veranstaltung bot eine Plattform die verschiedenen Themen im Zusammenhang mit dem Radwegekonzept zu diskutieren und zu analysieren. In der abschließenden Diskussion wurden nochmals wichtige Aspekte aufgegriffen und betont. Besonders im Fokus standen die Umsetzbarkeit der Maßnahmen, die finanzielle Unterstützung der Kommunen durch Fördermittel sowie die Zuständigkeiten bei der Umsetzung der Maßnahmen.

Herausforderungen bei der Radwegplanung

Insbesondere außerhalb der Ortschaften, entlang von Landesstraßen, steht die Radwegplanung oft in Konflikt mit Schutzgebieten oder Brandschutzstreifen. Die Eigentumsverhältnisse und damit einhergehend der Erwerb von Grundstücken können ebenfalls Herausforderungen darstellen.

Es wird betont, dass ein politischer Prozess, parallel zur technischen Planung, stattfinden muss, um die Umsetzung der Maßnahmen zu unterstützen. Kommunen fehle es oft an finanziellen und personellen Ressourcen, um die Radwege umzusetzen. Primär wurde die finanzielle Belastung für die Kommunen bei der Umsetzung von Radwegen intensiv diskutiert. Obwohl Radwege im Vergleich zu Straßen kostengünstiger sind, stellen sie dennoch eine hohe finanzielle Herausforderung dar, hauptsächlich bei längeren Strecken.

Die Koordination zwischen den Gemeinden kann ebenfalls eine Herausforderung sein, insbesondere bei Verbindungsstraßen, die zwei oder mehrere Kommunen betreffen. Alle beteiligten Kommunen müssen den Willen und die finanziellen Mittel aufbringen.

Zuständigkeiten und Förderungsprozess

Der Landkreis Barnim agiert als Förderer und Koordinator, ist jedoch in der Regel nicht der Baulastträger für den Radwegebau. Dieser Aufgabe kommen der Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg bei den Bundes- und Landesstraßen und die einzelnen Gemeinden im Bereich des kommunalen Straßenbaus nach. Der Landkreis Barnim

übernimmt die wichtige Rolle der Koordination, Förderung und Vermittlung im Prozess. Die Gemeinden müssen eigene Mittel für den Einsatz von Fördermitteln aufbringen.

Es wurde erläutert, dass die Radwegplanung eine freiwillige Aufgabe ist und keine Pflichtaufgabe. Der Landkreis hat eine eigene Fördermittelrichtlinie. Im vergangenen Jahr stand ein Budget von 500.000 Euro zur Verfügung, das jedoch nicht vollständig genutzt wurde. Die Förderrichtlinie werde aktuell überarbeitet, um eine effektivere Nutzung der Gelder sicherzustellen.

Erhaltung/ Instandsetzung von Radwegen

Die Notwendigkeit der Erhaltung und Instandsetzung von Radwegen wurde betont, darüber hinaus wurde vorgeschlagen, die Kommunen bei diesen Aufgaben zu unterstützen. Es wurde hervorgehoben, dass es in bestimmten Fällen besser sei, einen schmalen Radweg zu haben als gar keinen.

Perspektive der Nutzenden

Des Weiteren kam eine Rückfrage dazu, inwieweit das Radverkehrskonzept Empfehlungen zur Umsetzung von Radverbindungen gibt. Es wurde darauf hingewiesen, dass Maßnahmen oft nicht bis ins Detail durchdacht sind und eine Abstimmung von Ampelzeiten und -schaltungen zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmenden wichtig ist. Die Perspektive der Nutzenden fehle oftmals. Abschließend kam der Hinweis auf den Kartendienst OpenStreetMap, bei dem Radfahrende aktiv daran teilhaben können, Radwege und deren Zustand zu erfassen. Die Nutzung basiert auf OpenAccess und ermöglicht anderen Diensten wie Komoot ein Fahrradrouting.

Notwendigkeit einer schnellen und unkomplizierten Lösung

Der Bedarf an einer Lösung für den täglichen Arbeitsweg wurde betont, die eine Vernetzung mit verschiedenen Akteuren erfordert. Es wurde deutlich gemacht, dass eine schnelle Lösung erforderlich ist, um den Bedürfnissen der

Radfahrenden gerecht zu werden. So wurde der Wunsch nach kostengünstiger und schneller Radwegeplanung geäußert, die von den vorgegebenen Standards abweichen könnte, nach dem Motto „schmale Radwege sind besser als keine Radwege“. Die Frage wurde aufgeworfen, ob ein Brandschutzstreifen gleichzeitig als Radweg dienen kann.

Die Diskussion um die Zuständigkeit, Förderung und Koordination von Radwegen verdeutlichte wie komplex die Aufgabe der Planung und Umsetzung eines flächendeckenden, attraktiven Radverkehrsnetzes ist. Dabei ist es besonders wichtig, dass sowohl politische als auch

4. Ausblick

Herr Schreiber, Ramboll, erläutert das weitere Vorgehen. Die zahlreichen Anmerkungen und Hinweise, die während der Veranstaltung gemacht wurden, werden sorgfältig analysiert und abgewogen. Er dankt allen Teilnehmenden herzlich für ihr engagiertes Erscheinen und ihre wertvollen Beiträge. Um sicherzustellen, dass auch Personen, die nicht an der Veranstaltung teilgenommen haben, ihre Stimme und Ideen einbringen können und um der flächenmäßigen Ausbreitung des Landkreises Barnim gerecht zu werden, wird im Sommer eine Online-Beteiligung durchgeführt. Dort haben Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, ihre Hinweise und Ideen einzubringen. Informationen über den weiteren Verlauf werden über die bekannten Kanäle, insbesondere über die Internetseite des Landkreises Barnim, veröffentlicht.

technische Aspekte berücksichtigt werden, um effektive Lösungen zu finden.

Die Zusammenarbeit zwischen Landkreisen, Gemeinden und anderen Akteuren ist entscheidend, um eine umfassende und vernetzte Radwegeninfrastruktur zu schaffen. Das Radverkehrskonzept stelle eine fundierte Konzeption, die als Grundlage dient, um die Verkehrswende im Landkreis Barnim voranzutreiben.

Eine zweite Öffentlichkeitsveranstaltung ist gegen Ende des Jahres geplant, bei der konkrete Maßnahmen vorgestellt und gemeinsam mit den anwesenden Bürgerinnen und Bürger diskutiert und weiterentwickelt werden.

Der Erste Beigeordnete, Herr Lampe, bedankte sich bei allen Beteiligten für den konstruktiven Austausch und lud alle Bürgerinnen und Bürger herzlich dazu ein, sich aktiv an diesem Prozess zu beteiligen. Gemeinsam könne die Radverkehrssituation im Landkreis Barnim nachhaltig verbessert werden.

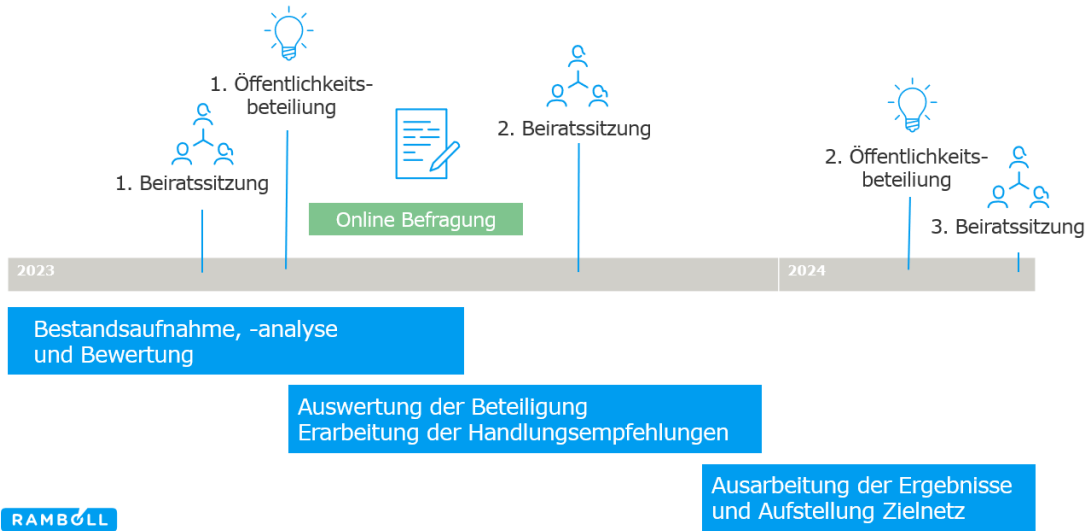


Abbildung 6: Geplanter Projektverlauf, Auszug aus den Präsentationsfolien