

RADVERKEHRSKONZEPT

für die Barnimer Feldmark

Fortschreibung November 2021



Barnimer Feldmark
REGIONALPARKS IN BRANDENBURG UND BERLIN

Regionalpark Barnimer Feldmark e. V.
OT Blumberg, Am Bahnhof 2
16356 Ahrensfelde

www.feldmaerker.de

Telefon: 033394 536-0

Mail: info@feldmaerker.de



INHALTSVERZEICHNIS

1. VORBEMERKUNGEN	2
1.1 ENTWICKLUNG UND FÖRDERUNG DES RADVERKEHRS.....	2
1.2 ZIELSETZUNG DES KONZEPTE	3
1.3 GRUNDLAGEN, AUFBAU UND ABSTIMMUNGEN	3
2. NETZPLAN, PLANUNG UND BAU	4
2.1 BESTANDTEILE DES NETZPLANES	4
2.2 ERFORDERLICHE BAUMAßNAHMEN	4
2.3 PRIORITÄTEN	4
2.4 PLANUNG UND BAU VON RADWEGEN.....	5
2.5 WARTUNG UND INSTANDSETZUNG BESTEHENDER RADWEGE.....	6
3. WEGWEISENDE BESCHILDERUNG	7
4. FAHRRADABSTELLANLAGEN	7
4.1 AUSFÜHRUNGSFORMEN VON FAHRRADHALTERN	7
4.2 ABSTELLPLÄTZE IN DER REGION	7
4.3 E-BIKE-LADESTATIONEN	8
5. BAULASTTRÄGER, KOSTEN UND FINANZIERUNG	8
5.1 BAULASTTRÄGER	8
5.2 KOSTEN	9
5.3 FINANZIERUNG UND FÖRDERPROGRAMME	9
6. MAßNAHMEN ZUR UMSETZUNG.....	10
7. ÖFFENTLICHKEITSARBEIT UND KOMMUNIKATION	10
8. QUELLENVERZEICHNIS	11
Anlage 1	Radwegekonzept Landkreis Barnim (Auszug)
Anlage 2	Radwanderwege-Konzept Landkreis Märkisch-Oderland (Auszug)
Anlage 3	Bedarfslisten für Außerortsradwege im Land Brandenburg (Auszug)
Anlage 4	Übersichtspläne, tabellarische Übersichten und Ermittlung der Prioritäten Pläne der außerörtlichen und innerörtlichen Radwege, Konzept für einen Fernradweg Berlin - Königsberg (Chojna)
Anlage 5	Kriterien für die Errichtung straßenbegleitender Radwege Verkehrsstärkekarte, Übersichten Unfallgeschehen
Anlage 6	Knotenpunktwegweisung im Barnimer Land
Anlage 7	Nachrüstung einer Fahrradabstellanlage an der Bahnstation Ahrensfelde Nord
Anlage 8	Beispiele für verschließbare Schränke zum Aufladen von E-Bike-Akkus
Anlage 9	Zuständigkeiten für Finanzierung, Planung und Bau
Anlage 10	Kostenübersicht für die einzelnen Baulastträger
Anlage 11	Fördermittel
Anlage 12	Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen Brandenburg



1. Vorbemerkungen

1.1 Entwicklung und Förderung des Radverkehrs

Immer mehr Menschen in Deutschland fahren Fahrrad. Laut *Nationalem Radverkehrsplan 3.0 (NRVP)* ¹ erwartet man, dass im Jahr 2030 etwa 60% der Deutschen mit dem Rad unterwegs sein werden, das sind 20 % mehr als heute. Gründe dafür sind:

- neu errichtete und verbesserte Radwege und Fahrradabstellplätze
- die Möglichkeit, mit E-Bikes auch längere Strecken zurücklegen zu können
- das Bedürfnis, zur Förderung der Gesundheit sich aktiv körperlich zu betätigen

Auch die Politik in Bund und Ländern hat man die Notwendigkeit erkannt, die Attraktivität des Rad- und Fußverkehrs sowie des öffentlichen Personennahverkehrs zu steigern, denn:

- Der individuelle motorisierte Verkehr ist in den letzten Jahren besonders stark gestiegen. Er verursacht in zunehmenden Maße Staus, beansprucht große Flächen und belastet durch Lärm und Schadstoffe die Umwelt. Die Verlagerung eines Teils des individuellen Verkehrs auf den öffentlichen und den nicht motorisierten Verkehr ist ein wichtiger Bestandteil der erwünschten Mobilitätswende.
- Dem Radverkehr kommt dabei eine besondere Bedeutung zu. Nach dem *NRVP* liegen - bezogen auf alle Verkehrsmittel - mehr als drei Viertel aller Wege im Entfernungsbereich von bis zu zehn Kilometern. Viele Menschen würden solche Strecken anstelle mit dem PKW gerne mit dem Fahrrad zurücklegen, aber nur, wenn das gefahrlos auf gut ausgebauten und durchgängigen Radwegen möglich ist.
- Den Schülern sind bessere Voraussetzungen zu schaffen, unabhängig von Bussen oder den PKW der Eltern die Wege zwischen Schule, Freizeitstätte und Wohnort sicher mit dem Fahrrad zurückzulegen.

Auch viele Anwohner der Region Barnimer Feldmark wünschen sich mehr und qualitativ gute Radwege. Deutlich zum Ausdruck gekommen ist das bei der Bürger-Beteiligung zum *Achsenentwicklungskonzept Ahrensfelde - Werneuchen* ². Die Verbesserung der Radwege war das am meisten diskutierte Thema.

Deshalb muss der Förderung des Radverkehrs mehr Aufmerksamkeit gewidmet werden als bisher. Außer bei den inzwischen in guter Qualität errichteten Fahrradabstellplätzen und bei der wegweisenden Beschilderung ist in den Siedlungsgebieten der Stadt Werneuchen und der Gemeinde Ahrensfelde in den letzten zehn Jahren wenig geschehen. Es sind lediglich zwei Radwege, von Werneuchen aus nach Hirschfelde und nach Weesow, gebaut worden.



1.2 Zielsetzung des Konzeptes

Die Barnimer Feldmark ist eine reliefarme weitläufige Landschaft, die sich zum Radfahren gut eignet. Zwischen allen Orten, zu Bus- und Bahnstationen und touristischen Höhepunkten soll ein gefahrloser Radverkehr auf einem durchgängigen Netz von gut ausgebauten Radwegen und verkehrsarmen Straßen möglich sein. Auch Verbindungen zu Radwegen in den benachbarten Regionen sind herzustellen. Oft sind nur kleine Lückenschlüsse erforderlich.

Das Konzept dient zum einen als Entscheidungsgrundlage für die Städte und Gemeinden bei der Erstellung von Investitionsprogrammen und der Bereitstellung von Haushalts- und Fördermitteln für die in ihrem Verantwortungsbereich, ihrer Baulast liegenden Radwege.

Andererseits begründen die Kommunen damit aber auch die Notwendigkeit für den Bau von außerörtlichen straßenbegleitenden Radwegen auf ihrem Territorium und deren Prioritäten. Diese sind fast durchweg vom Bund, dem Land Brandenburg und den Landkreisen Barnim und Märkisch Oderland zu finanzieren, zu planen und zu errichten. Siehe dazu Abschnitt 5.1.

Begleitend dazu sind auch Aktivitäten bei der Öffentlichkeitsarbeit erforderlich. Das Radverkehrskonzept soll ein Anstoß für das Herstellen eines fahrradfreundlichen Umfelds sein.

1.3 Grundlagen, Aufbau und Abstimmungen

Hiermit wird das *Radwegekonzept für die Barnimer Feldmark*³ aus dem Jahr 2011 fortgeschrieben. Bereits darin dargestellte aber noch nicht gebaute Radwege wurden übernommen und sind durch einige weitere Radwege ergänzt worden. Auch der Bau von neuen Radwegen benachbarter Regionen wurden mit aufgenommen. Ein Abgleich erfolgte mit den Unterlagen:

- *Radwegekonzept des Landkreises Barnim 4 (Auszug Anlage 1)*
- *Radwanderwege-Konzept des Landkreises Märkisch-Oderland*⁵ (Auszug Anlage 2)
- *Bedarfslisten für Außerortsradwege im Land Brandenburg*⁶ (Auszug Anlage 3)
- *Hinweise aus dem Achsenentwicklungskonzept Ahrensfelde – Werneuchen*

Grundlage für Planung, Bau und Betrieb von Radverkehrsanlagen ist das Regelwerk *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)*⁷. Daraus leitet sich auch der Aufbau dieses Radverkehrskonzeptes ab. Neben dem Netzplan mit den Planunterlagen und den Angaben zur Bauausführung als dessen Hauptbestandteil beinhaltet es Hinweise zur wegweisenden Beschilderung, zu den Fahrradabstellanlagen sowie zur Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit. In weiteren Abschnitten werden die Zuständigkeiten, die voraussichtlichen Kosten und deren Finanzierung sowie die jetzt erforderlichen Maßnahmen der Kommunen dargestellt.

Ein Entwurf des Konzeptes war den Kommunen mit der Bitte um Stellungnahme übersendet worden. In unterschiedlichen Gremien der Städte und Gemeinden ist es auch vor Ort erläutert worden. Vorliegende Stellungnahmen wurden eingearbeitet.



2. Netzplan, Planung und Bau

2.1 Bestandteile des Netzplanes

Radwege außerhalb der Ortschaften:

- Übersichtspläne *) und tabellarische Zusammenstellungen der neu- und auszubauenden Radwege (Anlage 4.1)
- Pläne der neuen Radwege einschließlich verkehrsberuhigender Maßnahmen (Anlage 4.2)

Radwege innerhalb von Ortschaften:

- Ortspläne von Blumberg, Eiche, Seefeld, Hönow und Werneuchen mit Hinweisen für den Neu- und Ausbau kombinierter Fuß- und Radwege, zu verkehrsberuhigenden Maßnahmen und zur Beschilderung (Anlage 4.3).

Fern- und Regionalradwege:

Westlich und nordöstlich der Region Barnimer Feldmark verlaufen die Fernradwege *Berlin-Usedom* und *Tour Brandenburg*. Innerhalb der Region befinden sich Abschnitte des *Zubringer-Radwegs zum Europaradweg R 1* und der Regionalradwege *Theodor-Fontane* und *Rund um Berlin*. Diese sind in den Übersichtsplänen gekennzeichnet. Weitere Regionalradwege sind der Übersichtlichkeit halber hier nicht erfasst worden. Als Anlage 4.4 ist das Konzept für einen neuen Fernradweg *Berlin – Königsberg (Chojna)* beigefügt.

2.2 Erfasste Baumaßnahmen

In diesem Konzept ist der Neu- und Ausbau von 40 Radwegen außerorts mit einer Gesamtlänge von ca. 220 km dargestellt. In vielen Fällen sind nur kleinere Lückenschlüsse notwendig. So würde das Radwegenetz bei elf Lückenschlüssen ($\leq 30\%$) mit einer Gesamtlänge von 17 km um 80 km Länge erweitert werden.

Für fünf Orte wurden innerörtliche Pläne erstellt. Diese sind aber nur beispielhaft. Die Kommunen sind für den Bau dieser Radwege verantwortlich und können auch am besten einschätzen, an welchen Straßen die meist mit Fußwegen kombinierten Radwege, Knotenpunkte und Überquerungsanlagen ausgebaut und beschildert werden müssen.

2.3 Prioritäten

Grundsätzlich gelten folgende Prioritäten für den Neu- und Ausbau von Radwegen:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verbesserung für den Schüler- und Alltagsverkehr
- Schließen von Netzlücken
- Förderung von Naherholung und Tourismus

*) Alle Pläne sind mit Kartenmaterial von © OpenStreetMap erstellt worden.



Die Prioritäten sind auch in den Radwegekonzepten der Landkreise Barnim und Märkisch-Oderland sowie in der vom Landesbetrieb Straßenwesen herausgegebenen Veröffentlichung *Neubau und Erhaltung von Radwegen*⁶ nach diesen Grundsätzen ermittelt worden. In den in Anlage 4 tabellarisch aufgelisteten Radwegen dieses Konzeptes sind die Priorisierungen der beiden Landkreise und des Landes Brandenburg dargestellt worden.

Die Verkehrssicherheit für Radfahrer auf Straßen ist in großem Maße abhängig von der Stärke des Kfz-Verkehrs. Überschreitet dieser bestimmte Grenzen, wird in der Richtlinie *ERA* der Bau von straßenbegleitenden Radwegen empfohlen. Zu beachten ist aber auch das Unfallgeschehen auf den Straßen. Deutschlandweit ist es im Land Brandenburg überdurchschnittlich hoch. Zudem sind gerade die Unfälle bei Radfahrern gestiegen. Das Unfallgeschehen fließt ebenfalls in die Ermittlung der Prioritäten ein. Die Kriterien zum Bau von straßenbegleitenden Radwegen sind in Anlage 5 zusammen mit einem Auszug aus der Verkehrsstärkekarte des Landes Brandenburg und mit Übersichten zum Unfallgeschehen dargestellt.

Aber auch das Radfahren auf schmalen Straßen mit geringerer Verkehrsdichte, z. B. bei Kfz-Verkehr mit hoher Geschwindigkeit kann gefahrenvoll sein. Bei erhöhtem Radverkehrsaufkommen, wie Schülerverkehr und Alltagsverkehr zu den Stationen des ÖPNV kann eine erhöhte Priorität für den Bau von straßenparallelen Radwegen rechtfertigen. Gleiches gilt für touristische Radwege. Hierzu sind stichhaltige Begründungen erforderlich.

2.4 Planung und Bau von Radwegen

Beim Bau- und Ausbau von Radwegen sind die Nutzungsart und -häufigkeit sowie die Lage der Wege zu beachten. Es wird auf die Veröffentlichung des Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg *Neubau und Erhaltung von Radwegen*⁶ verwiesen. Unterschieden werden:

- Radwege außerhalb von Ortschaften
Diese sollen grundsätzlich eine Asphalt-Decke erhalten. Damit ist ein optimaler Fahrkomfort gewährleistet, aber auch der Wartungsaufwand wird minimiert. Bei benachbartem Baum- und Strauchbewuchs ist zwingend der Einbau von Wurzelsperren erforderlich.
- Rad- und Wanderwege
Werden Wege auch regelmäßig von Fußgängern genutzt, können diese mit einer wassergebundenen Decke ausgeführt werden. Der Wartungsaufwand erhöht sich dabei.
- Innerörtliche Radwege
Innerhalb der kleinen Ortschaften in der Region kommen meist kombinierte Fuß- und Radwege mit gepflasterter Decke zum Einsatz.
- Landwirtschaftliche Wege
Bei Nutzung der sogenannten KAP-Straßen aus DDR-Zeiten empfiehlt sich die Sanierung der Betonplatten. Bei stark frequentierten Wegen ist der Mittelstreifen zu befestigen.
- Pflasterstraßen
Für die meist historischen Pflasterstraßen kommen asphaltierte Seitenspurten in Betracht.



Nach dem Regelwerk *ERA* gelten folgende Breitenmaße für Radwege:

- Einrichtungsradswege: 2,00 m Regelmaß
1,60 m bei geringer Radverkehrsstärke
- Zweirichtungsradswege 3,00 m Regelmaß
2,50 m bei geringer Radverkehrsstärke
- Gemeinsame Geh- und Radwege: 2,50 m Regelmaß
- Schutzstreifen an Straßen 1,50 m Regelmaß
1,25 m Mindestmaß

2.5 Wartung und Instandsetzung bestehender Radwege

Bestehende Radwege müssen gewartet und instandgesetzt werden. Auch hierzu wird auf die Veröffentlichung des Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg *Neubau und Erhaltung von Radwegen*⁶ verwiesen.

Instandsetzungsmaßnahmen sind insbesondere an den Stellen erforderlich, an denen die Fahrbahndecke durch Wurzeln angehoben worden ist. Der Einbau von Wurzelsperren wurde beim Bau der Radwege in den vergangenen Jahren oft vernachlässigt, so dass heute schon ein großer Teil der in Brandenburg errichteten Radwege sanierungsbedürftig ist.

Notwendig sind auch Umbaumaßnahmen, um der zu erwartenden Steigerung des Radverkehrs, aber auch für Fahrräder mit Kinder-Anhängern sowie Lastenrädern gerecht zu werden. Viele der Zweirichtungsradswege in der Region sind nur 2,00 m breit. Nach *ERA* soll aber die Mindestbreite bei diesen Radwegen 2,50 m betragen. Im Abschnitt 2.3 sind die Breitenmaße der Radwegen auszugsweise dargestellt.

Konkrete Maßnahmen zur Wartung und Instandsetzung von Radwegen sind im Netzplan nicht erfasst. Verantwortlich dafür sind die zuständigen Baulastträger. Es wird lediglich auf ein Problem hingewiesen: Zwischen Ahrenfelde und Lindenberg sowie zwischen Neu-Lindenberg und Klarahöh sind die einseitig straßenbegleitenden Radwege nur ca. 1,70 m breit. Auf diesen Abschnitten werden nach Fertigstellung der neuen Schule in Lindenberg besonders viele Schüler unterwegs sein. Zurzeit besteht dort bei der Begegnung von Fahrrädern Unfallgefahr. Es ist kurzfristiger Handlungsbedarf erforderlich.

Mit dem Neu- und Ausbau der Radwege soll vor allem eine Stärkung des Berufs- und Alltagsradverkehrs erreicht werden. Hierzu zählt auch eine möglichst ganzjährige Nutzbarkeit der Radwege. Bei der Gewährung von Fördermitteln, z. B. für das Sonderprogramm „Stadt und Land“ (Anlage 11), ist als Fördervoraussetzungen sicher zu stellen, dass die Investition „dauerhaft, verkehrssicher und nachhaltig – einschließlich Winterdienst – durch die Träger der Straßenbaulast der Länder und Gemeinden betrieben und unterhalten werden kann“. Zuwendungsvoraussetzung ist daher eine entsprechende Erklärung des Zuwendungsempfängers. Grundsätzlich ist daher ein Winterdienst in den Grenzen des Zumutbaren vorzusehen. Die Reihenfolge des Winterdienstes für die einzelnen Verkehrsinfrastrukturanlagen kann nach Verkehrsbedeutung und Verkehrsaufkommen bestimmt werden.

Im Landkreis Märkisch-Oderland wird werden Wartung und Instandsetzung der kommunalen Radwege zentral koordiniert. Das hat sich in der Praxis als sinnvoll erwiesen und sollte auch im Landkreis geprüft werden.



3. Wegweisende Beschilderung

Die Beschilderung für die ausgewiesenen Radwege ist inzwischen in guter Qualität erfolgt. Grundlage dafür ist die *HBR-Wegweisungssystematik im Land Brandenburg*⁹.

Einige Hinweise zu noch zu ergänzenden Beschilderungen sind in den Plänen für Radwege innerhalb von Ortschaften enthalten.

Im Landkreis Barnim und bald auch in ganz Brandenburg ist in beispielgebender Weise ein Knotenpunktsystem geschaffen worden, nach dem sich Radtouristen leicht orientieren können. Ein Knotenpunkt liegt dann vor, wenn mindestens drei ausgewiesene Radwege aufeinander treffen. In Anlage 6 ist die Knotenpunkt-Wegweisung dargestellt.

4. Fahrradabstellanlagen

4.1 Ausführungsformen von Fahrradhaltern

Sichere Fahrradabstellanlagen tragen maßgeblich zur Verringerung von Fahrraddiebstählen und damit zur Förderung des Fahrradverkehrs bei. Eine besondere Bedeutung haben sie neben den Park- und Ride-Parkplätzen an den Bahnstationen. Für die Errichtung von Fahrradabstellplätzen gilt das Regelwerk *Hinweise zum Fahrradparken*¹⁰. Darin ist u. a. zu den Fahrradhaltern ausgeführt:

- *Anlehnhalter* erfüllen die vielfältigen Grundanforderungen an Fahrradhaltern am besten.
- *Vorderradhalter* erfüllen nicht die Anforderungen für einen sicheren Stand der Räder und einen wirksamen Diebstahlschutz. Viele Fahrradnutzer meiden sie daher und ziehen andere Anlehn- oder Anschlussmöglichkeiten vor.

4.2 Abstellplätze in der Region

Fahrrad-Abstellplätze an kommunalen Einrichtungen, Einkaufszentren und Restaurants sind grundsätzlich in ausreichender Kapazität vorhanden. Oft sind aber nur die ungünstigen Vorderradhalter aufgestellt worden. Sofern möglich, ist Einfluss auf die jeweiligen Betreiber zu nehmen, dass Anlehnhalter aufgebaut werden.

Weitere öffentliche Fahrradabstellplätze, z. B. an ausgewählten Bushaltestellen, werden als sinnvoll erachtet und wären von den Kommunen nachzurüsten.

Auf einigen Bahnstationen, u. a. in Seefeld und Zepernick sind Fahrrad-Boxen errichtet worden. Am Bahnhof Bernau gibt es ein Fahrradparkhaus. Ein weiteres wird in Bernau-Friedenstal errichtet.



Die Fahrradabstellplätze an den Stationen der Regionalbahn-Linie 25, die die Region durchquert, sind neu errichtet und aktuell auch erweitert worden, so dass die Kapazitäten ausreichend sind. Lediglich an der Station Ahrensfelde Nord ist noch die Nachrüstung einer Abstellanlage erforderlich. Notwendig ist diese nicht nur für die Ahrensfelder, die ihr Fahrrad an dieser Bahnstation abstellen wollen, sondern auch für die Neu-Lindenberger, für die ein komfortabler durchgehender Radweg (Weg Nr. 5) zur Station Ahrensfelde Nord ausgebaut werden soll. Schließlich wird auch damit gewährleistet, dass keine Fahrräder mehr an den beiden Zugangsrampen abgestellt und an deren Geländern angeschlossen werden und es zu Behinderungen z. B. für Menschen mit Rollstuhl kommt. Wie in Anlage 7 dargestellt, könnte der Bau mit Zugang von einer der beiden Rampen auf der breiten Böschung erfolgen.

4.3 E-Bike-Ladestationen

Zum Aufladen der Akkus wird ein separater Trafo mit Anschlusskabel benötigt. Wenn keine Beaufsichtigung möglich ist, besteht die Gefahr, dass diese gestohlen werden.

Sinnvoll sind Ladestationen für Tagesausflügler und Touristen an Restaurants, Cafés, Rastplätzen und Badestellen, wo der Platz so gewählt werden kann, dass man das eigene Rad noch im Sichtfeld hat. Sonst bietet sich das Aufstellen von kleinen verschließbaren Ladestationen für die abgenommene Akkus an. Von der Industrie werden inzwischen verschiedene Modelle dafür angeboten. Beispiele sind in Anlage 8 dargestellt.

Ladestationen an den Fahrradständern der Bahnstationen werden nicht empfohlen. Es ist davon auszugehen, dass Pendler die vergleichsweise kurzen Wege mit vollgeladenen Akkus zurücklegen.

Für die Entscheidung zum Aufbau von öffentlichen E-Bike-Ladestationen sollten auch Abstimmungen mit den Tourismusverbänden durchgeführt werden. Eine Kennzeichnung der Ladestationen, auch in den Radwanderkarten, ist zwingend erforderlich.

5. Baulastträger, Kosten und Finanzierung

5.1 Baulastträger

Verantwortlich für Planung, Bau, Wartung und Instandsetzung von Radwegen und Abstellanlagen sowie deren Finanzierung sind die jeweiligen Baulastträger. Für den Neubau der meisten straßenbegleitenden Radwege in einer Länge von ca. 160 km sind der Bund, das Land Brandenburg sowie die Landkreise Barnim und Märkisch Oderland als Baulastträger zuständig. Radwege in einer Länge von ca. 60 km verantworten die Städte und Gemeinden.

Die konkreten Zuständigkeiten sind in einer Übersicht in Anlage 9 dargestellt.



5.2 Kosten

Vom Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg wurden 2018 für den Bau von 1 km straßenbegleitendem Radweg mit Asphaltdecke und einer Breite von 2,50 m durchschnittliche Kosten von 250 T€ veranschlagt. Diese werden hier zu Grunde gelegt. Bei zusätzlich erforderlichen Bauwerken können die Kosten erheblich steigen.

Sind bereits vorhandene Wege nur auszubauen, verringern sich die Kosten. Dort ist kein neuer Unterbau aufzubauen und oft ist auch bereits ein fester Untergrund, eine Schotter- oder Pflasterdecke vorhanden. Auch Grunderwerb ist nicht erforderlich. Zum Ausbau dieser Radwege werden hier 150 T€ pro km veranschlagt.

Für den Neu- und Ausbau der hier dargestellten Radwege mit einer Länge von 220 km sind demnach Kosten in Höhe von ca. 40 Mio. € erforderlich. Von den Städten und Gemeinden als Baulastträger sind ca. 10 Mio.€, das sind 20% des Gesamtbetrages, zu finanzieren. In Anlage 10 sind die Kosten aufgeschlüsselt worden, mit denen die einzelnen Baulastträger zu rechnen haben. Diese Angaben verstehen sich als grobe Übersicht. Erst in den Entwurfsplanungen werden die Kosten konkret veranschlagt.

5.3 Finanzierung und Förderprogramme

Die Finanzierung, und damit auch die Beantragung von Fördermitteln hat vom jeweiligen Baulastträger zu erfolgen. Dazu sind die erforderlichen Eigenmittel einzuplanen. Förderprogramme und Finanzhilfen gibt es vom Bund und vom Land Brandenburg. Auch der Landkreis Barnim unterstützt den Ausbau der Radwege-Infrastruktur mit der *Richtlinie des Landkreises Barnim zur kreislichen Unterstützung für den Ausbau von Radwegen im Landkreis Barnim*.

Beispielhaft erwähnt sei auch das neue Bundesprogramm für mehr Radverkehr, das *Sonderprogramm für „Stadt und Land“*. Die Finanzhilfen des Bundes sollen für Investitionen eingesetzt werden, die die Attraktivität und Sicherheit des Radfahrens erhöhen und zum Aufbau einer möglichst lückenlosen Radinfrastruktur beitragen. Stadt-Umland-Verbindungen sollen gestärkt werden. Außerdem soll der Radverkehr besser mit anderen Verkehrsträgern vernetzt und der zunehmende Lastenradverkehr berücksichtigt werden. Gefördert werden:

- Der Neu-, Um- und Ausbau flächendeckender, möglichst getrennter Radverkehrsnetze
- eigenständige Radwege und Fahrradstraßen
- Radwegebrücken- oder Unterführungen einschließlich Beleuchtung und Wegweisung
- Abstellanlagen und Fahrradparkhäusern
- Optimierung des Radverkehrs durch beispielsweise getrennte Ampelphasen
- Erstellung von Radverkehrskonzepten zur Verknüpfung der einzelnen Verkehrsträger
- Lastenradverkehr

In Anlage 11 sind Übersichten und Links zu Fördermitteln zusammengestellt.



Für finanzschwache Gemeinden beträgt die Förderung bis zu 90 %,teils auch 100 %. Zu beachten ist, dass die Anträge rechtzeitig gestellt und in die Rahmenpläne aufgenommen werden. Termine sind in oft März bzw. Dezember des laufenden Jahres.

6. Maßnahmen zur Umsetzung

Die Städte und Gemeinden haben in ihren Stellungnahmen für dieses Konzept die zu errichtenden Radwege auf ihrem Territorium und deren Prioritäten noch einmal aktuell eingeschätzt.

Für die Wege in kommunaler Baulast sind jetzt von ihnen schrittweise Terminpläne zu erstellen, Finanzierungen zu klären, die erforderlichen Eigenmittel einzustellen und Planungs- und Bauleistungen nach erfolgten Ausschreibungen zu vergeben. Die Forderungen zum Bau der straßenbegleitenden Radwege, für die Bund, Land und Landkreise als Baulasträger fungieren, sind dem zuständigen Landkreis zu übermitteln. Der Landkreis Barnim wird jetzt auch ein neues Radverkehrskonzept erstellen.

Ergänzungen zur wegweisenden Beschilderungen sind mit den zuständigen Tourismusverbänden anzustimmen.

Änderungen und Ergänzungen bei den Verkehrszeichen und Leiteinrichtungen, wie Geschwindigkeitsbeschränkungen, Kennzeichnung von Radwegen und Einrichtung von Fahrradstraßen sind bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde zu beantragen.

7. Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation

In der *Strategie der Landesregierung zur Förderung des Radverkehrs im Land Brandenburg* wird zur Bedeutung der Öffentlichkeitsarbeit u. a. festgestellt:

„Das Mobilitätsverhalten in Bezug auf Verkehrsmittelwahl und Verkehrssicherheit hängt nicht nur von der Infrastruktur ab, sondern auch von der Einstellung zum Radfahren allgemein. Es ist eine wichtige Aufgabe im Rahmen der Radverkehrsförderung, den Spaß am Radfahren und die positiven Effekte des Radfahrens zu vermitteln sowie allgemein für ein fahrradfreundliches Klima zu sorgen. Diese kann durch unterschiedliche Formen und Instrumente im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit oder durch zielgerichtete Kommunikation beeinflusst werden.“

Die Einwohner der Kommunen sind Amtsblättern und Presse über die Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs in der Region zu informieren und zur Mitarbeit aufzufordern. Mit der Darstellung in den sozialen Medien sollen auch jüngere Leute mit eingebunden werden.



Um an einem Austausch zum Thema Radverkehr auch über die Region hinaus teilhaben zu können, werden die Stadt Werneuchen und die Gemeinde Ahrensfelde über unseren Verein auch Partner in der *Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Brandenburg* werden. Eine Beschreibung der Ziele dieser Arbeitsgemeinschaft ist als Anlage 12 beigefügt.

8. Quellenverzeichnis

- 1 **Nationaler Radverkehrsplan 3.0**
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, April 2021
- 2 **Achsenentwicklungskonzept Ahrensfelde-Werneuchen,
Ergebnisse der Online-Beteiligung**
ARGE LOKATION:S Partnerschaft für Standortentwicklung & Planer Netzwerk PLA.NET,
Dezember 2020
- 3 **Radwegekonzept für die Barnimer Feldmark**
Regionalpark Barnimer Feldmark e. V., 2011
- 4 **Radwegekonzept für den Landkreis Barnim**
Landkreis Barnim, 15.06.2016
- 5 **Radwanderwege-Konzept des Landkreises Märkisch-Oderland**
Landkreis Märkisch-Oderland, 20.03.2013
- 6 **Neubau und Erhaltung von Radwegen,**
Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg
- 7 **Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (Broschüre)**
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2010
- 8 **Strategie der Landesregierung zur Förderung des Radverkehrs
im Land Brandenburg**
Bundesministerium für Infrastruktur und Landesplanung, 2017
- 9 **Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr
im Land Brandenburg (HBR Brandenburg)**
Land Brandenburg, 2008
- 10 **Hinweise zum Fahrradparken (Broschüre)**
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2017