

Adressat

Gemeindeverwaltung Wustermark

Dokumententyp

Bericht Verkehrsentwicklungsplan – Modul 3 Radverkehr

Datum

02. September 2021

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN WUSTERMARK **MODUL 3: RADVERKEHR**



VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN WUSTERMARK MODUL 3: RADVERKEHR

Projektname	Verkehrsentwicklungsplan Wustermark
	– Modul 3 Radverkehr
Projekt Nr.	301000999
Empfänger	Gemeindeverwaltung Wustermark
Dokumententyp	Endbericht
Version	07
Datum	02.09.2021
Durchgeführt von	Ingolf Berger
Überprüft von	Valentin Kranz
Genehmigt von	Torsten Perner

Ramboll Deutschland GmbH
Werinherstraße 79
81541 München

Amtsgericht München, HRB 126430
Geschäftsführer:
Jens-Peter Saul,
Stefan Wallmann

BNP Paribas S.A. Niederlassung
Deutschland
IBAN: DE40512106004223034010
BIC: BNPADEFFXXX

INHALT

1.	Einleitung	4
1.1	Ausgangslage	4
1.2	Zielsetzung	10
2.	Rahmenbedingungen der Radverkehrsplanung	12
2.1	Übergeordnete Trends und Rahmenbedingungen	12
2.1.1	Gesellschaftliche Bedeutung des Radverkehrs	12
2.1.2	Infrastruktur und Führungsformen	12
2.1.3	Abstellanlagen, Serviceeinrichtungen und Verknüpfung mit dem ÖPNV	15
2.2	Entwicklungen in Brandenburg / Berliner Umland	16
3.	Bestandsanalyse	19
3.1	Bestehende Planungsgrundlagen	19
3.2	Befahrung	20
3.3	Identifizierung von Mängeln und Schwachstellen	21
4.	Beteiligungsprozess	25
4.1	Begleitende Öffentlichkeitsarbeit	25
4.2	Fachinformation als Grundlage für die Beteiligung	29
4.3	Online-Beteiligung mit Maptionnaire	30
4.4	Auswertungsergebnisse	30
4.4.1	Art der Erhebung	31
4.4.2	Soziodemografische Auswertung	31
4.4.3	Fahrradbesitz und Fahrradnutzung	31
4.4.4	Gründe gegen eine Nutzung des Fahrrads	31
4.4.5	Relevanz von Anschlüssen zu Nachbargemeinden	32
4.4.6	Abstellanlagen und Serviceeinrichtungen	32
4.4.7	Freizeitverkehr	32
4.5	Zusammenfassung	33
5.	Handlungsbedarf	35
6.	Maßnahmen	36
6.1	Zielnetz	36
6.2	Abstellanlagen und Serviceeinrichtungen	39
7.	Umsetzung	40
7.1	Priorisierung und Umsetzungsprogramm	40
7.2	Monitoring und Fortschreibung	41
7.3	Finanzbedarf	41
7.4	Fördermöglichkeiten	43
7.4.1	Landkreis Havelland	43
7.4.2	Land Brandenburg	43
7.4.3	Bundesebene	45
7.4.4	Fazit	46
8.	Änderungen gegenüber dem ersten Entwurf	46
Anlagen		47

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Mittelzentren und Grundfunktionale Schwerpunkte	4
Abbildung 2: Übersichtskarte	5
Abbildung 3: Pendlerbewegung Wustermark 2014	6
Abbildung 4: Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsaufkommen	7
Abbildung 5: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen	8
Abbildung 6: Entfernungsbereich im Radverkehr ab Rathaus Wustermark	8
Abbildung 7: Reisezeitverhältnisse ab Wustermark Rathaus	9
Abbildung 8: Verkehrsmittelwahl und Weglänge nach Wegezweck	10
Abbildung 9: Polizeiliche Unfalldaten für die Gemeinde Wustermark	10
Abbildung 10: Übersichtskarte mit den wichtigsten Verbindungen	11
Abbildung 11: Farbliche Einfärbung von Fahrradstraßen in Münster	14
Abbildung 12: Einfahrt in eine Fahrradstraße mit Erläuterung in Münster	14
Abbildung 13 Fahrradstraße mit modularem Filter	14
Abbildung 14: Bike&Ride- und Park&Ride-Anlage am Bahnhof Chorin	15
Abbildung 15: „Pop Up“ Fahrradabstellanlage mit Serviceeinrichtungen	15
Abbildung 16: Radschnellverbindungen in Berlin	16
Abbildung 17: Radverkehrskonzept Potsdam – Zielnetz	17
Abbildung 18: Radverkehrskonzept Falkensee 2020 – Netzkonzept	18
Abbildung 19: Bestand Führungsform	19
Abbildung 20: Bestand Oberflächenbelag	19
Abbildung 21: Geh- und Radweg, Elstal	20
Abbildung 22: Geh- und Radweg, Wustermark	20
Abbildung 23: Engstelle im GVZ und Radwegschäden Potsdamer Str.	21
Abbildung 24: Zeetower Straße in Wustermark	21
Abbildung 25: Gemischte Führung des Fuß- und Radverkehrs	22
Abbildung 26: Gemischte Führung des Rad- und Kfz-Verkehrs	22
Abbildung 27: Nachrangige / unübersichtliche Führung des Radverkehrs	23
Abbildung 28: B5 in Elstal / Nauener Straße in Elstal	23
Abbildung 29: Abstellanlagen am Bahnhof Elstal	24
Abbildung 30: Abstellanlagen am Bahnhof Wustermark	24
Abbildung 31: Plakat für die Online-Beteiligung	25
Abbildung 32: Bekanntmachung auf der Homepage der Gemeinde	26
Abbildung 33: Beitrag in der Märkischen Oderzeitung	26
Abbildung 34: Beitrag aus der Märkischen Allgemeinen Zeitung	27
Abbildung 35: Beitrag eines YouTube Videos auf Facebook	28
Abbildung 36: Verkehrsentwicklungspläne als Planungsgrundlage	29
Abbildung 37: Auszug Maptionnaire-Befragung	30
Abbildung 38: Gründe gegen eine Nutzung des Fahrrads	32
Abbildung 39: Arbeitsstand des Zielnetzes – Gesamt	37
Abbildung 40: Arbeitsstand des Zielnetzes – Haupt- und Nebenrouten	38
Abbildung 41: Bedarfslokalisierung Abstellanlagen	39
Abbildung 42: Bedarfslokalisierung Serviceeinrichtungen	40

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Breitenmaße von Radverkehrsanlagen/Sicherheitstrennstreifen	13
Tabelle 2: Finanzbedarf für die Netzinfrastuktur	42

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

BMU	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
GVZ	Güterverkehrszentrums
Kfz	Kraftfahrzeug
KStB	Kommunaler Straßenbau
LEP HR	Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg
MiD	Mobilität in Deutschland
MIL	Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
RWK	Regionaler Wachstumskern
VBB	Verkehrsverbund Brandenburg

1. EINLEITUNG

1.1 Ausgangslage

Seit dem Jahr 2018 erarbeitet die Gemeinde Wustermark einen Verkehrsentwicklungsplan in mehreren Teilmodulen. So analysiert das bereits fertiggestellte erste Modul die Rahmenbedingungen auf regionaler und gemeindlicher Ebene, aus denen heraus Verkehre innerhalb Wustermarks entstehen. Das sich derzeit in Erarbeitung befindliche zweite Modul liefert hierauf aufbauend schließlich Ansätze zur Umgestaltung der Elstaler Hauptzugangsachsen im Bereich von Designer-Outlet und Karls Erlebnis-Dorf. Während in den ersten beiden Teilen der inhaltliche Fokus noch auf dem motorisierten Individualverkehr liegt, gelangt im dritten Modul der Radverkehr in den Blickpunkt.

Die Gemeinde Wustermark liegt westlich Berlins im Landkreis Havelland. Gemäß dem Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) ist sie Bestandteil des Berliner Umlandes mit zahlreichen Verkehrsverflechtungen. Wustermark wird im LEP HR keine zentralörtliche Funktion zugewiesen. Die Achse Elstal – Dyrotz – Wustermark ist jedoch Teil des landesplanerisch festgelegten Gestaltungsraums Siedlung und fungiert somit als Schwerpunkt der Wohnsiedlungsflächenentwicklung. Im 2020 rechtskräftig gewordenen Sachlichen Teilregionalplan Havelland-Fläming zu den „Grundfunktionalen Schwerpunkten“ ist der Ortsteil Wustermark wie Dallgow-Döberitz, Brieselang und Ketzin als Grundfunktionaler Schwerpunkt ausgewiesen. Ein wichtiges Element der Grundfunktionalen Schwerpunkte ist, dass diese als weitere Schwerpunkte der Wohnsiedlungsflächenentwicklung und Einzelhandelsnutzung das System der Siedlungsschwerpunkte im LEP HR ergänzen sollen. Dies unterstreicht die dynamische Bevölkerungszunahme Wustermarks in den vergangenen Jahren und ist eine wichtige planerische Grundlage für die weitere Entwicklung.

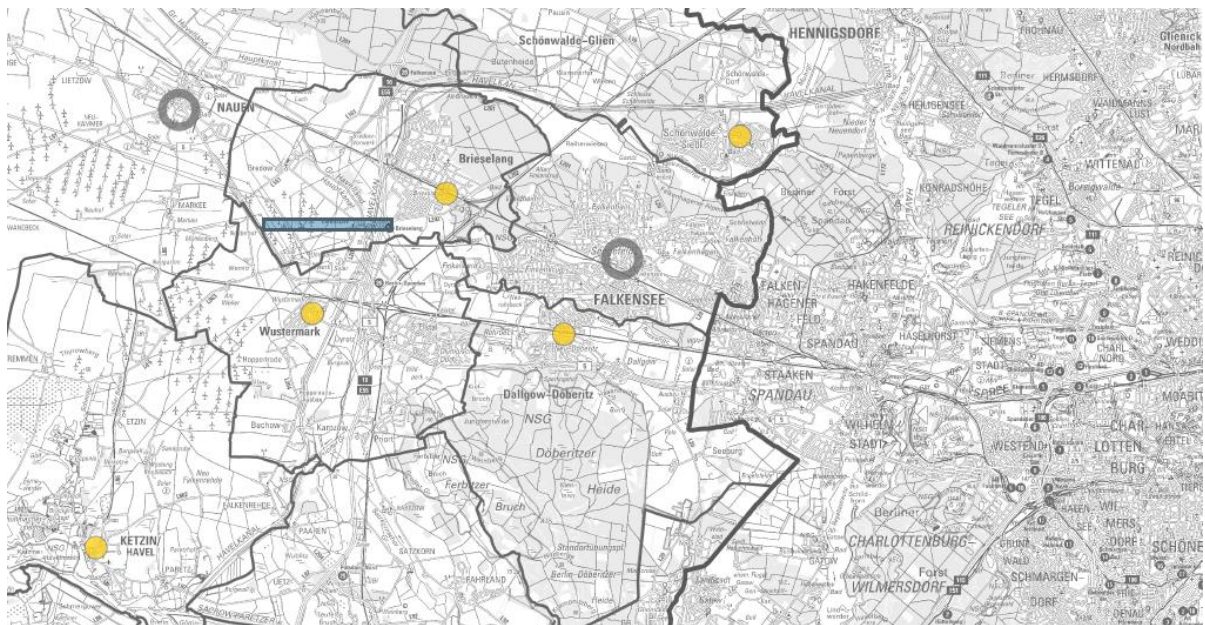


Abbildung 1: Mittelzentren und Grundfunktionale Schwerpunkte in der Umgebung von Wustermark¹

In unmittelbarer Nachbarschaft von Wustermark befinden sich die beiden Mittelzentren Falkensee und Nauen, die auch wichtige Standorte für weiterführende Schulen sind. Neben Berlin befindet sich mit Potsdam ein weiteres Oberzentrum im Süden von Wustermark.

¹ Quelle: Sachlicher Teilregionalplan Havelland-Fläming zu den „Grundfunktionalen Schwerpunkten“

Die Stadtzentren von Berlin-Spandau und Potsdam sind dabei rund 20 km vom Ortszentrum Wustermark entfernt. Beide Relationen werden stündlich im SPNV bedient, Wustermark – Berlin-Jungfernheide in der Hauptverkehrszeit halbstündlich.

Für Wustermark ergeben sich dabei aufgrund seiner besonderen Lage mit einer Konzentration mehrerer überregionaler Verkehrskorridore Straße (A 10, B 5), Schiene (Lehrter Bahn, Berliner Außenring) und Wasserwege (Havelkanal) besondere Herausforderungen. Zum einen ergeben diese Verkehrswege eine hohe Lagegunst im Umland von Berlin und damit eine hohe Attraktivität für potenzielle Investoren, zum anderen stellen diese Verkehrswege auch eine Belastung dar; sowohl bezüglich ihrer räumlichen Trennwirkungen als auch ihrer Emissionen (Lärm, Luftschadstoffe etc.). Die nachfolgende Karte verdeutlicht die Trennwirkung der überregionalen Verkehrsinfrastruktur inmitten der Aufkommensschwerpunkte von Wustermark.

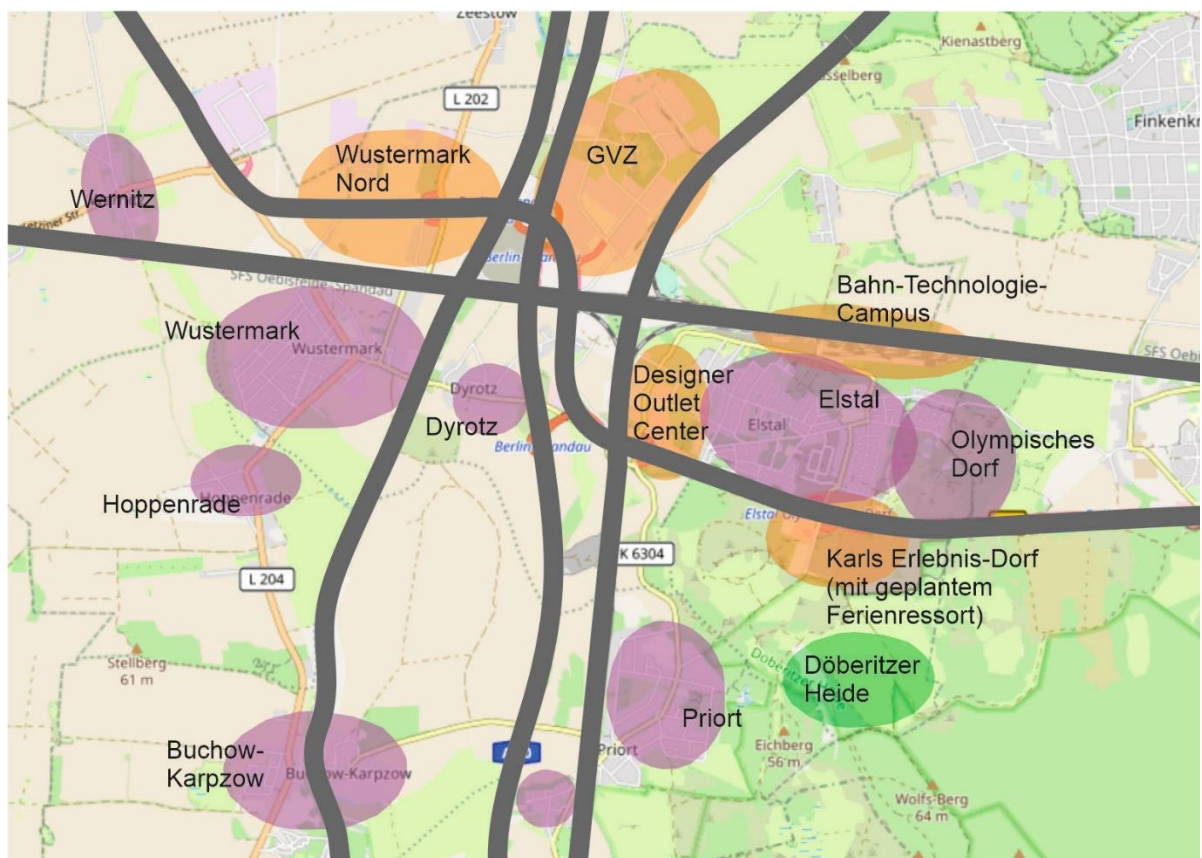


Abbildung 2: Übersichtskarte mit Ortsteilen, Aufkommensschwerpunkten und überregionaler Verkehrsinfrastruktur²

Diese Rahmenbedingungen generieren für die Gemeinde Wustermark ein hohes Entwicklungspotential als Wohn- und Gewerbestandort. So nahm die Bevölkerung zwischen 2013 und 2018 um 16,2% zu und kann bei Inanspruchnahme der weiteren - sich hauptsächlich auf Konversionsflächen erstreckenden wohnbaulichen Entwicklungspotentiale - bis zum Jahr 2030 auf bis zu 13.000 Personen anwachsen. Mit dem Güterverkehrszentrum, dem Designer-Outlet Berlin sowie Karls Erlebnis-Dorf befinden sich Einrichtungen mit hoher Bedeutung für die gesamte Region auf dem Gemeindegebiet. Das heterogene Bild der Gemeinde Wustermark wird auch durch die unterschiedliche Typologie der einzelnen Ortsteile geprägt.

² Eigene Darstellung, Kartengrundlage: OSM Maps

Während Buchow-Karpzow, Hoppenrade und Priort weiterhin einen dörflichen Siedlungscharakter aufweisen, befinden sich allen voran die beiden suburban geprägten Orte Wustermark und Elstal in einem starken wachstumsbedingten Wandlungsprozess. Durch die hohe Arbeitsplatzkonzentration weist Wustermark einen Überschuss an Einpendlern aus, wie die nachfolgende Abbildung aus dem Modul 1 des Verkehrsentwicklungsplans zeigt:

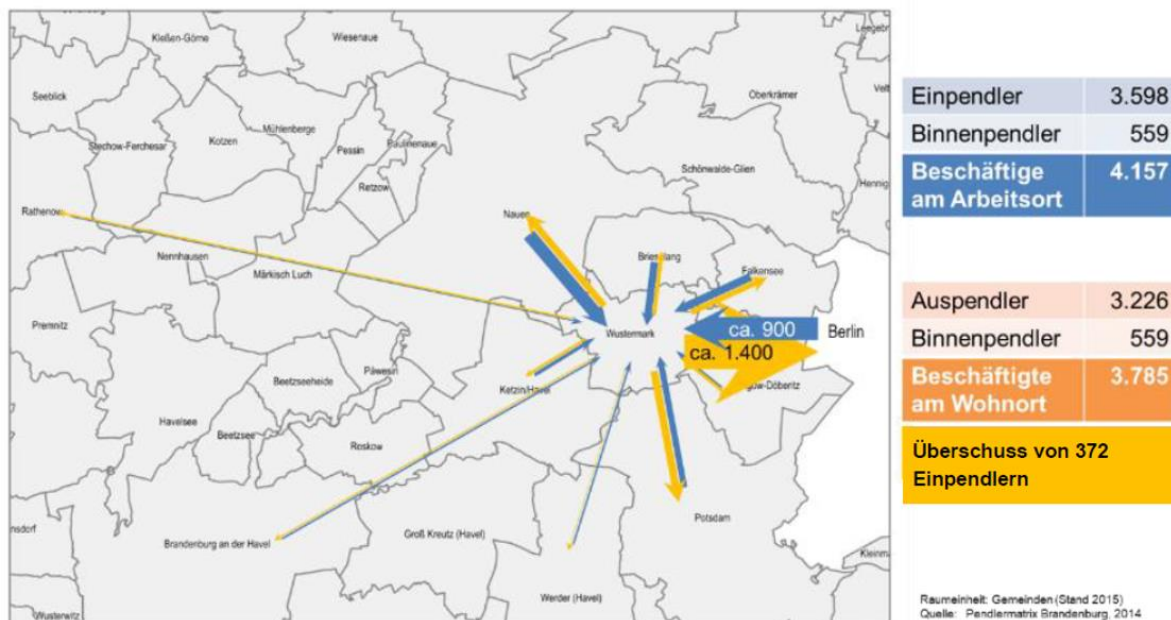


Abbildung 3: Pendlerbewegung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten der Gemeinde Wustermark 2014³

Die wichtigste Pendlerbeziehung besteht zwischen Berlin und Wustermark, gefolgt von den Beziehungen mit Nauen, Brieselang, Falkensee und Potsdam.

In den kommenden Jahren werden zahlreiche Vorhaben in der Gemeinde Wustermark einen starken Einfluss auf das Verkehrsgeschehen haben:

- Bahn-Technologie-Campus Elstal: Revitalisierung brachliegender Teile des Rangierbahnhofes zu einem bahnaffinen Gewerbe-, Forschungs- und Ausbildungsstandort
- Olympisches Dorf Elstal: Revitalisierung des Olympischen Dorfes von 1936 mit Wohnraum für bis zu 3.000 Personen sowie ergänzenden gewerblichen und infrastrukturellen Angeboten
- Karls Erlebnis-Dorf Elstal: Erweiterung Karls Erlebnis-Dorf als Freizeitpark und Entwicklung eines Ferienressorts mit bis zu 2.000 Betten (gegebenenfalls perspektivisch mit bis zu 4.000 Betten)
- Entwicklung eines Umweltbildungszentrums in der Döberitzer Heide durch die Heinz Sielmann Stiftung
- Maßnahmen zur Erhöhung des Kundenaufkommens im Mc. Arthur Glen Designer Outlet
- Fertigstellung des Wohngebietes Heidesiedlung mit neuer Ortsmitte für Elstal
- Weiterentwicklung der Oberschule Elstal zu einem Schulzentrum mit Grundschule, Dreifeldsporthalle und perspektivisch gegebenenfalls einer gymnasialen Oberstufe
- Verdichtung/ Fortentwicklung des Güterverkehrszentrums (GVZ) Berlin West Wustermark
- Mögliche Erschließung und planungsrechtliche Weiterentwicklung des Gewerbegebietes Wustermark Nord

³ Quelle: Verkehrsentwicklungsplan der Gemeinde Wustermark - Modul 1, Bild 6

Die Anbindung dieser Aufkommensschwerpunkte hat sich in den vergangenen Jahren primär am motorisierten Individualverkehr (MIV) orientiert. Ein lückenloses und sicheres Radverkehrsnetz ist hingegen nicht vorhanden und dämpft die Radverkehrsnachfrage.

In vergleichbaren Ortschaften wie Wustermark erreicht der Radverkehr in Brandenburg Anteile am Verkehrsaufkommen von bis zu 20-25%, in dänischen oder niederländischen Gemeinden auch 30% und darüber. Eigenständige Werte zum Verkehrsverhalten in Wustermark liegen nicht vor, sondern in aggregierter Form für Dallgow-Döberitz/Falkensee/Wustermark. Demnach beträgt der Radverkehrsanteil dort 13%, innerhalb der Ortschaften liegt er bei 25%. Aufgrund der Ortsstruktur in Wustermark mit seinen verteilten Ortsteilen dürften die Anteile aber niedriger liegen als in Falkensee oder Dallgow-Döberitz. Auffallend ist die starke jahreszeitliche Schwankung des Radverkehrsanteils zwischen 6-21%. In Gemeinden mit gut ausgebauter Infrastruktur ist diese Schwankung üblicherweise deutlich niedriger.

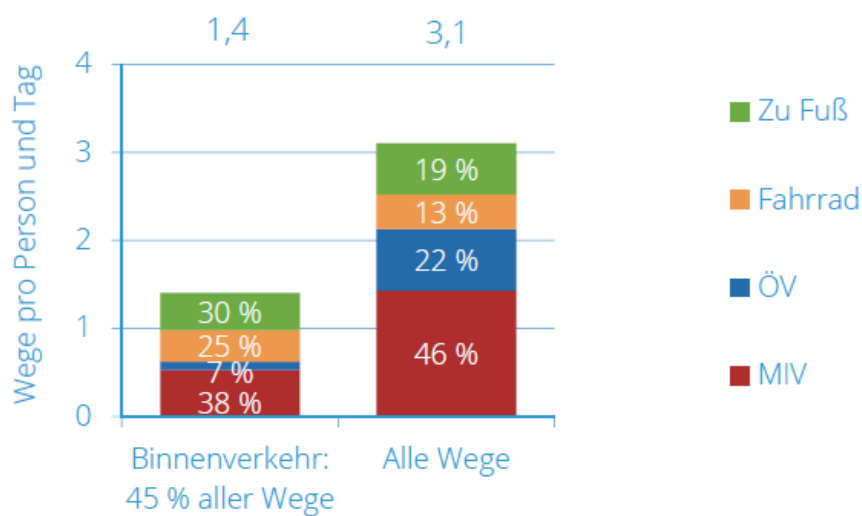


Abbildung 4: Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsaufkommen⁴

Die Anteile des Radverkehrs variieren nach Länge der Wege mit einem höchsten Anteil bei Wegen zwischen 1–3 km. Die folgende Darstellung zeigt auch, welche Verkehrspotenziale für eine Verlagerung vom MIV zum Radverkehr bestehen, da der Radverkehr bei einer entsprechend ausgebauten Infrastruktur bei Wegelängen bis 5km auf vergleichbare Reisezeiten mit dem MIV kommt, mit Elektrofahrrädern und einer besonders hochwertigen Infrastruktur kann dies auch auf Wegelängen bis 10km ausgeweitet werden.

⁴ TU Dresden: „Mobilität in Städten – SrV 2018“ in Dallgow/Falkensee/Wustermark

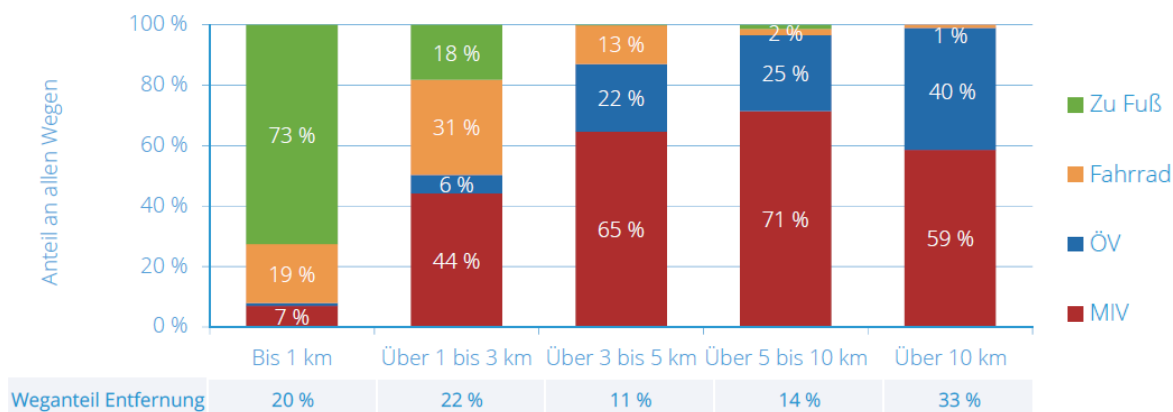


Abbildung 5: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen⁵

Die nachfolgende Abbildung verdeutlicht, dass die meisten Wege innerhalb der Gemeinde Wustermark weniger als 5 km betragen und wichtige Nachbarorte wie Falkensee, Brieselang und Nauen innerhalb von 10 km erreicht werden können. Potsdam und Berlin-Spandau befinden sich rund 20 km vom Ortszentrum Wustermarks entfernt, Berlin-Spandau rund 15km von Elstal.

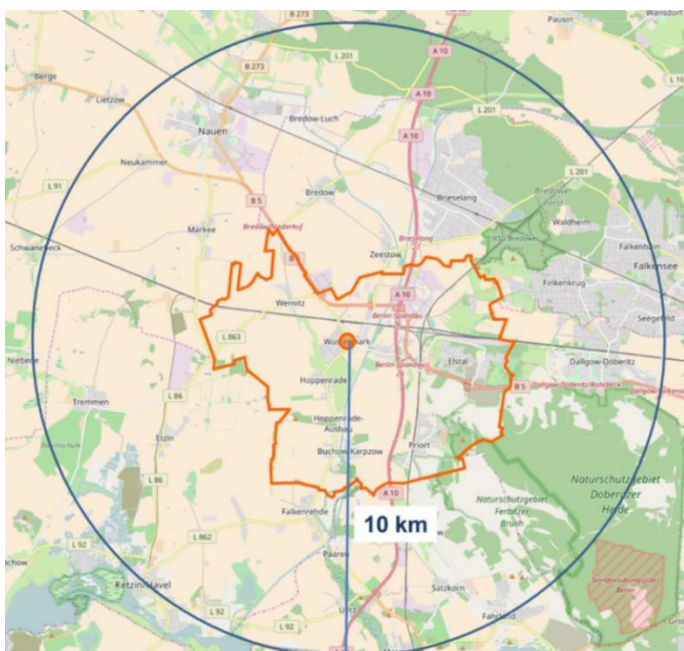


Abbildung 6: Entfernungsbereich im Radverkehr ab Rathaus Wustermark⁶

Auf den längeren Verbindungen nach Potsdam und Berlin besteht ein umfangreiches SPNV-Angebot mit konkurrenzfähigen Reisezeiten, während auf den kürzeren Relationen nach Falkensee, Brieselang oder Nauen ein weniger konkurrenzfähiges Angebot besteht, wie die nachfolgende Abbildung zeigt.

⁵ TU Dresden: „Mobilität in Städten – SrV 2018“ in Dallgow/Falkensee/Wustermark

⁶ Verkehrsentwicklungsplan Wustermark, Modul 1

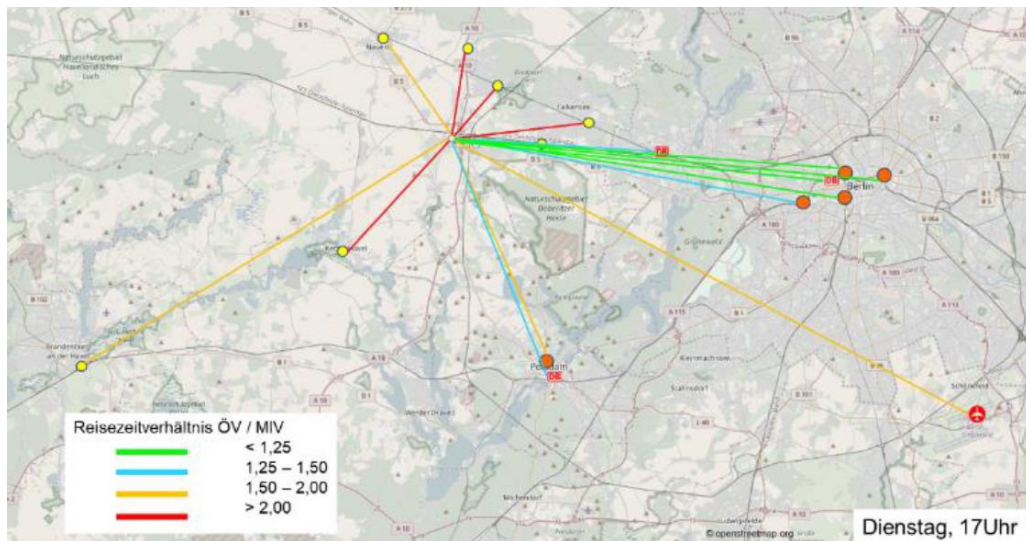


Abbildung 7: Reisezeitverhältnisse ab Wustermark Rathaus⁷

Neben den innerörtlichen Verbindungen haben demnach folgende Verbindungen von der Entfernung, Topografie sowie derzeit ungünstigen Reisezeiten im ÖPNV⁸ ein hohes Potenzial für den Radverkehr:

- Wustermark / Elstal – Falkensee
- Wustermark – Brieselang
- Wustermark – Nauen
- Wustermark – Elstal - Dallgow-Döberitz
- Wustermark – Ketzin

Von dem Verkehrsaufkommen insgesamt sind zudem die Verbindungen nach Potsdam sowie Berlin (-Spandau) bedeutsam. Aufgrund der größeren Entfernungen ist das Verlagerungspotenzial auf den Radverkehr jedoch begrenzt und wesentliche Abschnitte liegen außerhalb der Gemeinde Wustermark. Dennoch können die bestehenden Potenziale mit einer entsprechenden Infrastruktur gehoben werden. Hier insbesondere mit der stärkeren Verbreitung von Elektrofahrrädern und einer guten Verknüpfung mit dem ÖPNV. Zudem sind beide Relationen auch auf Teilabschnitten für Wustermark relevant:

- Wustermark – Elstal - Dallgow-Döberitz – Berlin-Spandau
- Wustermark – Buchow-Karpzow – Falkenrehde – Potsdam/Ketzin
- Elstal – Priort – Fahrland – Potsdam

Bei den Fahrtenanlässen hat der Radverkehr bei Wegen zum Arbeitsplatz den geringsten Anteil und der MIV ist hier dominant, wie aber auch bei allen anderen Wegezwecken. Für eine unzureichende Infrastruktur spricht auch der hohe Anteil von „Elterntaxis“ im Schülerverkehr.

⁷ Quelle: Verkehrsentwicklungsplan Wustermark, Modul 1

⁸ Verbesserungen im ÖPNV sind auch in Ergänzung zu einer ausgebauten Radverkehrsinfrastruktur anzustreben.

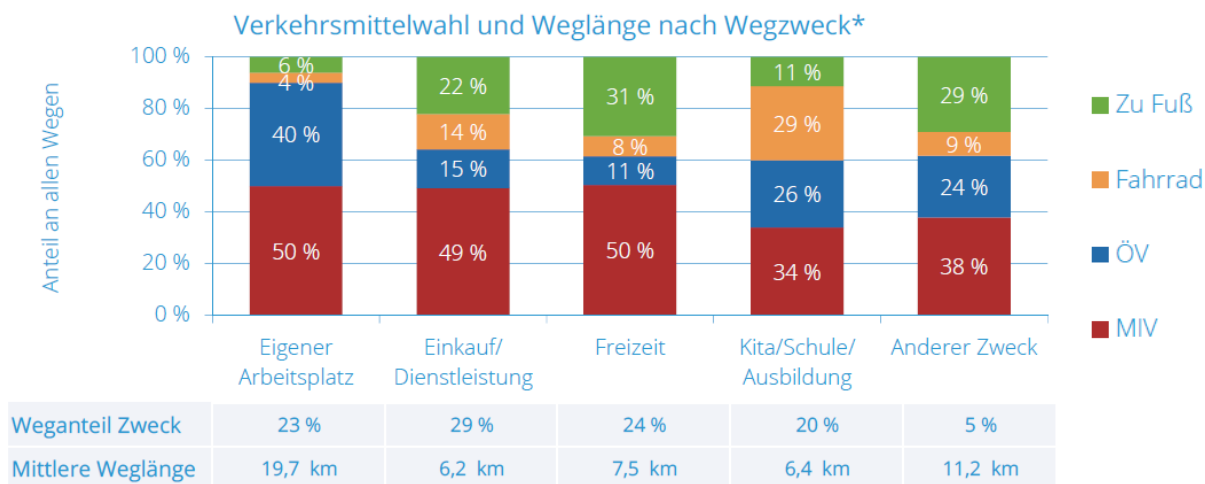


Abbildung 8: Verkehrsmittelwahl und Weglänge nach Wegezweck⁹

Ein wesentlicher Grund für die derzeit geringe Nutzung des Radverkehrs ist dessen unzureichende Sicherheit. Dies hängt in hohem Maße mit der unzureichenden Infrastruktur zusammen. Die polizeilichen Unfalldaten verdeutlichen, dass Unfallschwerpunkte nicht nur die Knotenpunkte und „Dooring“-Bereiche (Unfälle durch unachtsames Türöffnen von Kfz-Insassen) sind, sondern auch zahlreiche Unfälle im Längsverkehr entstehen. Unfallschwerpunkte sind dabei die Ortsbereiche von Wustermark, Elstal und Dyrotz sowie die Knotenpunkte an der B5. In diesen Bereichen besteht ein besonders hoher Bedarf zur Verbesserung der Infrastruktur.

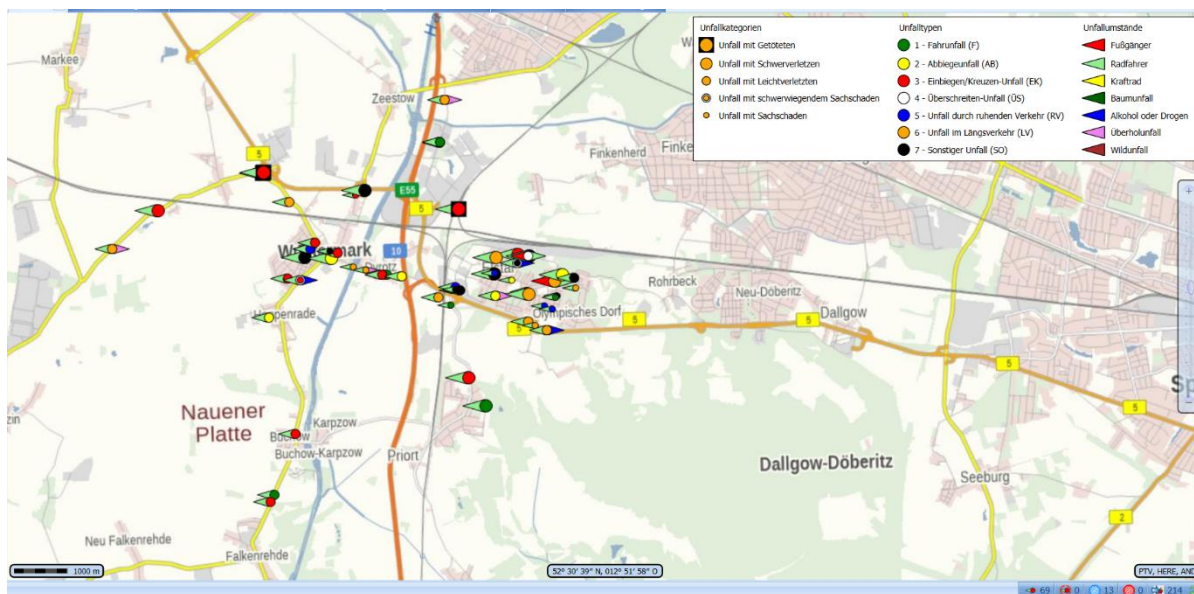


Abbildung 9: Polizeiliche Unfalldaten für die Gemeinde Wustermark 2010 - 2020¹⁰

1.2 Zielsetzung

Die Siedlungsentwicklung und Infrastrukturgestaltung der vergangenen Jahre – auch wegen der zahlreichen großflächigen Gewerbe- und Einzelhandelsansiedlungen – war in starkem Maße am motorisierten Individualverkehr (MIV) orientiert. Dem Radverkehr kommt angesichts steigender Emissionen im Verkehrssektor und drohenden Kapazitätsengpässen eine wichtige Rolle zu.

⁹ Quelle: TU Dresden: „Mobilität in Städten – SrV 2018“ in Dallgow/Falkensee/Wustermark

¹⁰ Quelle: Gemeinde Wustermark

So ist der Radverkehr nicht nur eine günstige, gesunde und klimafreundliche Art der Fortbewegung, sondern benötigt hierfür auch weniger Energie und Flächen. Der Radverkehr kann daher in Wustermark ein entscheidender Faktor für mehr Lebensqualität sowie einen nachhaltigen und zukunftssicheren Wirtschaftsstandort sein. Hierfür sind in erster Linie die Aufkommensschwerpunkte der Gemeinde miteinander zu verbinden und die Barrieren der überregionalen Verkehrsachsen zu überwinden:

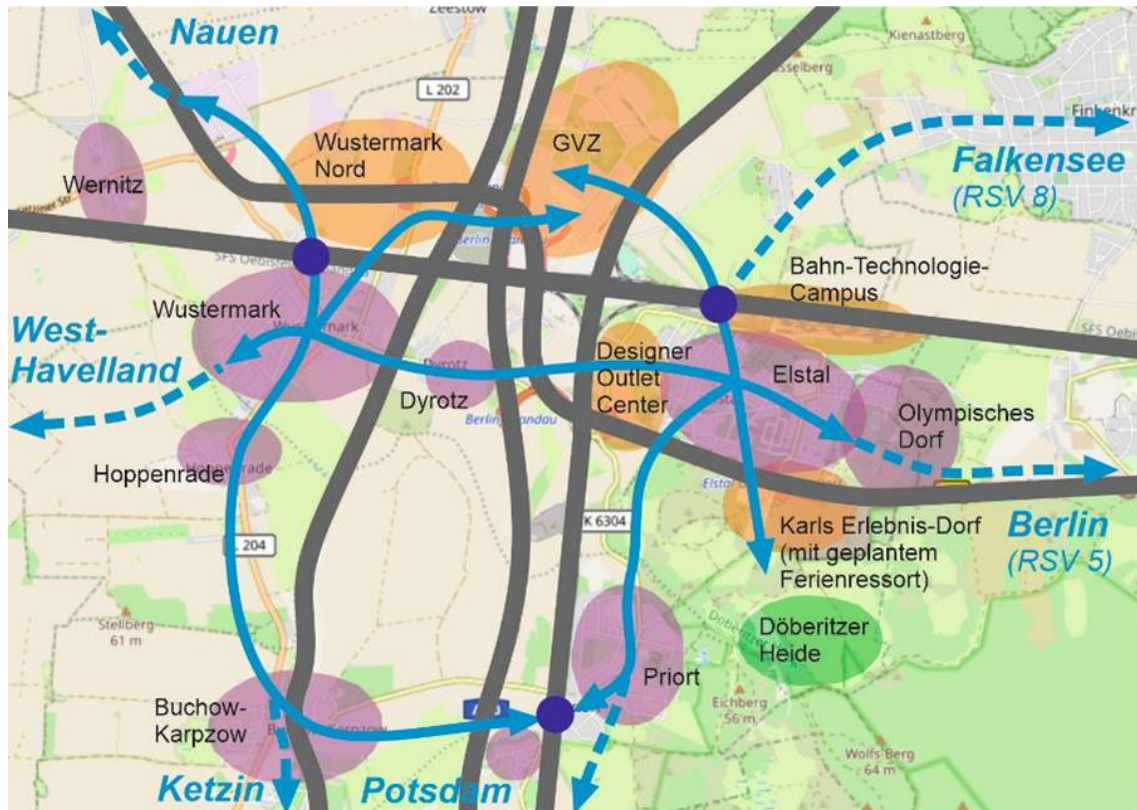


Abbildung 10: Übersichtskarte mit den wichtigsten Verbindungen für den Radverkehr¹¹

Der Radverkehr ist dabei nicht isoliert zu betrachten, sondern als integrierter Bestandteil des „Umweltverbundes“ aus Fußverkehr, Radverkehr und Öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV), der als wettbewerbsfähige Alternative zum Motorisierten Individualverkehr insgesamt gestärkt werden soll. Hierfür sind insbesondere an den wichtigen Verknüpfungsstellen (Bahnhöfe) ausreichend dimensionierte und sichere Abstellanlagen zu errichten. Der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur sollte auch dafür genutzt werden, den öffentlichen Raum aufzuwerten. Die Radverkehrsanlagen sollen neben einer hohen verkehrlichen Funktionalität auch gestalterisch in den Stadt- und Straßenraum integriert werden – nicht zuletzt, um die Akzeptanz des Radverkehrs als selbstverständliches verkehrliches und stadträumliches Element zu fördern.

Gerade für die Gemeinde Wustermark mit ihrer heterogenen und auf mehrere durch starke Verkehrsachsen getrennten Teilräume verteilten Siedlungsschwerpunkte können hochwertige Radverkehrsanlagen ein verbindendes Element darstellen. Mit dem Bau von Radverkehrsanlagen ergibt sich die Möglichkeit, bisher stark auf die Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs ausgelegte Straßenräume umzugestalten und andere, stadtvträgliche Nutzungen zu stärken. Mit dem nun erstellten dritten Modul des Verkehrsentwicklungsplans Wustermark im Themenschwerpunkt Radverkehr sollen diese Chancen und Potenziale aufgegriffen und das Radverkehrskonzept zu einem integrierten und wirksamen Planwerk weiterentwickelt werden.

¹¹ Eigene Darstellung, Kartengrundlage: OSM Maps

2. RAHMENBEDINGUNGEN DER RADVERKEHRSPLANUNG

2.1 Übergeordnete Trends und Rahmenbedingungen

2.1.1 Gesellschaftliche Bedeutung des Radverkehrs

Fahrradfahren kann eine attraktive Alternative zum Autoverkehr darstellen, wenn die passende Infrastruktur gegeben ist. Radwege können Verkehrsteilnehmern eine sichere, gesunde und oftmals auch schnellere Verbindung als mit dem Auto ermöglichen. Zudem ist der Radverkehr viel leistungsfähiger als der Autoverkehr – auf der gleichen Fahrspur können auf dem Fahrrad innerhalb bebauter Gebiete rund dreimal so viele Menschen wie mit dem Auto vorankommen. Das Fahrrad ist somit auch ein wichtiger Baustein zur Mobilitätssicherung in wachsenden Ortschaften.

Radfahren ist nicht nur effizient, praktisch und gesund, es hat auch einen positiven Effekt auf Klima und Luftqualität. Der Ausbau der Fahrradinfrastruktur kann daher für Kommunen ein entscheidender Baustein sein, um die UN-Klimaziele zu erreichen. Zusätzliches Plus: Verschieben Kommunen ihren Fokus weg vom Autoverkehr, hin zu mehr Fahrradwegen, ÖPNV, verkehrsberuhigten Bereichen und Grünflächen steigert das die Lebensqualität – und macht Städte auch in Zukunft für die Bewohner attraktiv. Als konsequente Lösung werden hochwertige Radverkehrsanlagen weltweit erfolgreich umgesetzt. Wesentliche Impulse hierfür liefern die positiven Wirkungen in den Niederlanden und Dänemark.

In flächenmäßig großen Ortschaften mit vergleichsweise geringer Bevölkerungsdichte hat der Radverkehr ein besonders hohes Potenzial, da sich aufgrund geringer Dichte oftmals kein systematisches innerörtliches ÖPNV-System mit kurzen Takten betreiben lässt. Hier kann der Radverkehr auf Distanzen bis 5km oder mit Elektrofahrrädern auch 10km die entscheidende Säule des Umweltverbunds werden. Hierzu ist aber eine entsprechende Infrastruktur unerlässlich. Durch die Zunahme von E-Bikes, die ihre Vorzüge gerade auf solchen Wegen ausspielen können, kann der Radverkehr auch auf längeren Relationen signifikante Anteile erreichen. Dabei ist jedoch auch auf Sicherheitsaspekte zu achten. Höhere Geschwindigkeiten führen auch auf zwei Rädern zu Unfallrisiken, denen durch Gestaltung der Infrastruktur begegnet werden muss.

2.1.2 Infrastruktur und Führungsformen

Wie eingangs dargestellt, erfolgte die Infrastrukturplanung und Flächenaufteilung in den vergangenen Jahren mit einem klaren Fokus auf dem MIV. Dies spiegelt sich auch in den entsprechenden Regelwerken wider. Teilweise wurden aber auch viele Regelwerke für den Radverkehr bei der Radverkehrsplanung nur als „Orientierungshilfe“ betrachtet und viele Radverkehrsanlagen entsprechen nicht einmal den vergleichsweise niedrigen Standards der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Vor dem Hintergrund der oben genannten Trends ist derzeit auch eine Fortschreibung der ERA in Erarbeitung, mit voraussichtlich höheren Planungsstandards. Die Veröffentlichung der Fortschreibung ist im Jahr 2022 vorgesehen.

Auch unabhängig von diesen übergeordneten Fortschreibungen der Regelwerke ist eine bessere Infrastrukturplanung möglich. Diese sollte sich an allen Nutzergruppen, d.h. allen (potenziellen) Verkehrsteilnehmern zwischen 8 und 108 Jahren orientieren, und deren Sicherheitsbedürfnissen entsprechen. Gerade bei Kindern wird deutlich, dass eine sichere Infrastruktur für die Nahmobilität fehlt, so legen Kinder in Brandenburg 42% aller Wege mit dem Auto zurück¹². Spätestens mit Ablegen der Radfahrprüfung sollten Grundschüler eigenständig ihre Schulstandorte mit dem Rad erreichen können.

¹² Quelle: BMVI (2020): Mobilität in Deutschland – MiD, Regionalbericht Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg

Nach internationalen Erfahrungen ist hier außer bei sehr geringen Verkehrsströmen, wie z.B. in Fahrradstraßen, eine deutlich stärkere Trennung des Radverkehrs mit einer geschützten Infrastruktur erforderlich als dies bisher in Deutschland praktiziert wird. Ebenso sollte diese entsprechend breit dimensioniert sein (Regelwert von rund 2,30 m je Richtung wie in den Niederlanden oder Dänemark), um ein sicheres Nebeneinanderfahren bzw. Überholen zu ermöglichen. Die nachfolgende Übersicht zeigt mögliche Führungsformen von Radverkehrsanlagen (ohne Fahrradstraßen) gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen von 2010:

Anlagentyp	Breite der Radverkehrsanlage (jeweils einschließlich Markierung)		Breite des Sicherheitstrennstreifens		
			zur Fahrbahn	zu Längsparkständen (2,00 m)	zu Schräg-/ Senkrechtparkständen
Schutzstreifen	Regelmaß	1,50 m	-	Sicherheitsraum ¹⁾ : 0,25 m bis 0,50 m	Sicherheitsraum: 0,75 m
	Mindestmaß	1,25 m			
Radfahrstreifen	Regelmaß (einschließlich Markierung)	1,85 m			
Einrichtungs- radweg	Regelmaß (bei geringer Radverkehrsstärke)	2,00 m (1,60 m)	0,50 m 0,75 m (bei festen Einbauten bzw. hoher Verkehrsstärke)	0,75 m	1,10 m (Überhang- streifen kann darauf angerechnet werden)
beidseitiger Zweirichtungs- radweg	Regelmaß (bei geringer Radverkehrsstärke)	2,50 m (2,00 m)		0,75 m	
einseitiger Zweirichtungs- radweg	Regelmaß (bei geringer Radverkehrsstärke)	3,00 m (2,50 m)			
gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)	abhängig von Fußgänger- und Radverkehrsstärke, vgl. Abschnitt 3.6	≥ 2,50 m			
gemeinsamer Geh- und Radweg (außerorts)	Regelmaß	2,50 m	1,75 m bei Landstraßen (Regelmaß)		

¹⁾ Ein Sicherheitsraum muss im Gegensatz zum Sicherheitstrennstreifen nicht baulich oder markierungstechnisch ausgeprägt sein.

Tabelle 1: Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitstrennstreifen¹³

Wie bereits dargestellt, wird die ERA derzeit überarbeitet und höhere Standards sind zu erwarten, um den gestiegenen Anforderungen und Verkehrsnachfrage gerecht zu werden. So ist beispielsweise in der bestehenden ERA schon ein Mindestmaß von 2,30 zum sicheren Überholen von Lastenrädern oder Fahrradanhängern dargestellt, dieses findet sich aber nicht in den Breitenmaßen wieder. Auch über die eigentliche Führungsform wird derzeit stark diskutiert. Während in den vergangenen Jahren in Deutschland in großem Umfang Radfahrstreifen und Schutzstreifen angeordnet wurden, ist diese Führungsform in den Niederlanden oder Dänemark kaum zu finden. Dort werden Rad- und Kfz-Verkehr weitestgehend voneinander getrennt geführt, bei gleichzeitiger Trennung vom Fußverkehr auf sogenannten „Protected Bike Lanes“ – geschützte Radverkehrsinfrastruktur, die sowohl vom Fuß- wie Kfz-Verkehr mit einem Bord abgetrennt ist.

¹³ FGSV (2010): ERA - Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (2010), Tabelle 5

Ergänzt werden diese Führungsform insbesondere in den Niederlanden durch Fahrradstraßen, in denen der Radverkehr tatsächlich Vorrang genießt und der Kfz-Verkehr weitestgehend unterbunden wird und möglichst auch keine Kfz-Stellplätze ausgewiesen sind. In Fahrradstraßen hat der Fahrradverkehr Vorrang, andere Verkehrsarten wie ÖPNV oder Anlieger können freigegeben werden. Radfahrer können aber stets nebeneinander fahren. Um den Vorrang des Radverkehrs zu unterstreichen, können bauliche Maßnahmen die Ein- oder Durchfahrt von Kfz verhindern (sogenannte modulare Filter) oder farblich eingefärbt werden.



Abbildung 11: Farbliche Einfärbung von Fahrradstraßen in Münster (Bismarckallee und Schillerstraße)



Abbildung 12: Einfahrt in eine Fahrradstraße mit Erläuterung in Münster (Lindberghweg)



Abbildung 13 Fahrradstraße mit modularem Filter durch versenkbaren Poller in Berlin-Kreuzberg (Körtestraße)

Für den Fahrkomfort sollte auf eine entsprechende Oberfläche (Asphalt) mit langer Lebensdauer (Wurzelschutz) und geringen Längsneigungen bzw. Neigungsbilanzen geachtet werden. Auch hier wurde der Radverkehr in den vergangenen Jahren gegenüber dem MIV deutlich benachteiligt. Für die Sicherheit entscheidend ist die Gestaltung der Knotenpunkte. Hier besteht ein erhebliches Verbesserungspotenzial mit einer gleichberechtigten bzw. der jeweiligen Verkehrsrelation entsprechenden Vorrangregelung, klaren Sichtbeziehungen und Reduzierung der Kfz-Fahrgeschwindigkeiten.

2.1.3 Abstellanlagen, Serviceeinrichtungen und Verknüpfung mit dem ÖPNV

Vor und nach jeder Fahrt muss ein Fahrrad abgestellt werden – und das möglichst sicher. Daher gehören sichere und ausreichend dimensionierte Abstellanlagen zu einer attraktiven Radverkehrsinfrastruktur, insbesondere an Aufkommensschwerpunkten und den Schnittstellen zum ÖPNV. An diesen können dann auch weitere Serviceeinrichtungen wie Lademöglichkeiten für Elektrofahrräder, Luftpumpen und Werkzeug für einfache Reparaturen angebracht werden.



Abbildung 14: Bike&Ride- und Park&Ride-Anlage am Bahnhof Chorin



Abbildung 15: „Pop Up“ Fahrradabstellanlage mit Serviceeinrichtungen am Karstadt Berlin-Hermannplatz

Von entscheidender Bedeutung für die Ausgestaltung von Fahrradabstellanlagen ist neben einer ausreichenden Dimensionierung der Diebstahl- und Vandalismusschutz. Insbesondere mit der zunehmenden Verbreitung von hochwertigen Fahrrädern wie beispielsweise Elektrofahrrädern. Für ein sicheres Abstellen an den ÖPNV-Schnittstellen (Bike&Ride) werden hierfür auch zunehmend abschließbare Fahrradboxen oder auch Fahrradparkhäuser eingerichtet. Unter anderem zur Förderung der Verknüpfung von ÖPNV und Radverkehr hat der Verkehrsverbund Brandenburg (VBB) die Kompetenzstelle Bahnhof eingerichtet, die u.a. ein Gutachten zum Bedarf an Bike&Ride-Stellplätzen im Land Brandenburg erstellt hat¹⁴.

¹⁴ Siehe: <https://www.vbb.de/unsere-themen/kompetenzstelle-bahnhof-land-brandenburg> , abgerufen am 19.03.2021

2.2 Entwicklungen in Brandenburg / Berliner Umland

Brandenburg hat im Unterschied zu anderen Bundesländern noch kein landesweites Vorrangnetz für den Alltagsverkehr oder eigene Standards für die Radverkehrsinfrastruktur entwickelt. Ein landesweites Netz besteht bisher nur für den Freizeitverkehr mit touristischen Routen, die oftmals umwegig verlaufen und nicht durchgehend mit einer sicheren Infrastruktur ausgestattet sind. Gleichwohl wurde dieser Bedarf erkannt und so ist derzeit eine Potenzialanalyse für Radschnellverbindungen in Bearbeitung.

Radschnellverbindungen sind derzeit schon in Berlin sowie Potsdam in Planungen. Für Wustermark sind hier vor allem die West-Route (RSV 5) in Berlin zwischen dem Berliner Stadtzentrum über die Heerstraße bis zur Landesgrenze bei Dallgow-Döberitz und Weiterführung bis Wustermark von Bedeutung. Über diese Verbindung könnte auch ein Anschluss an die geplante Straßenbahn- oder U-Bahn-Anbindung von Staaken erfolgen.

Über Falkensee besteht zudem mit der Route Nonnendammallee – Falkenseer Chaussee (RSV 8) eine weitere Verbindung in den Bezirk Spandau mit Anbindung der Altstadt Spandau und des Entwicklungsgebiets Siemensstadt 2.0.

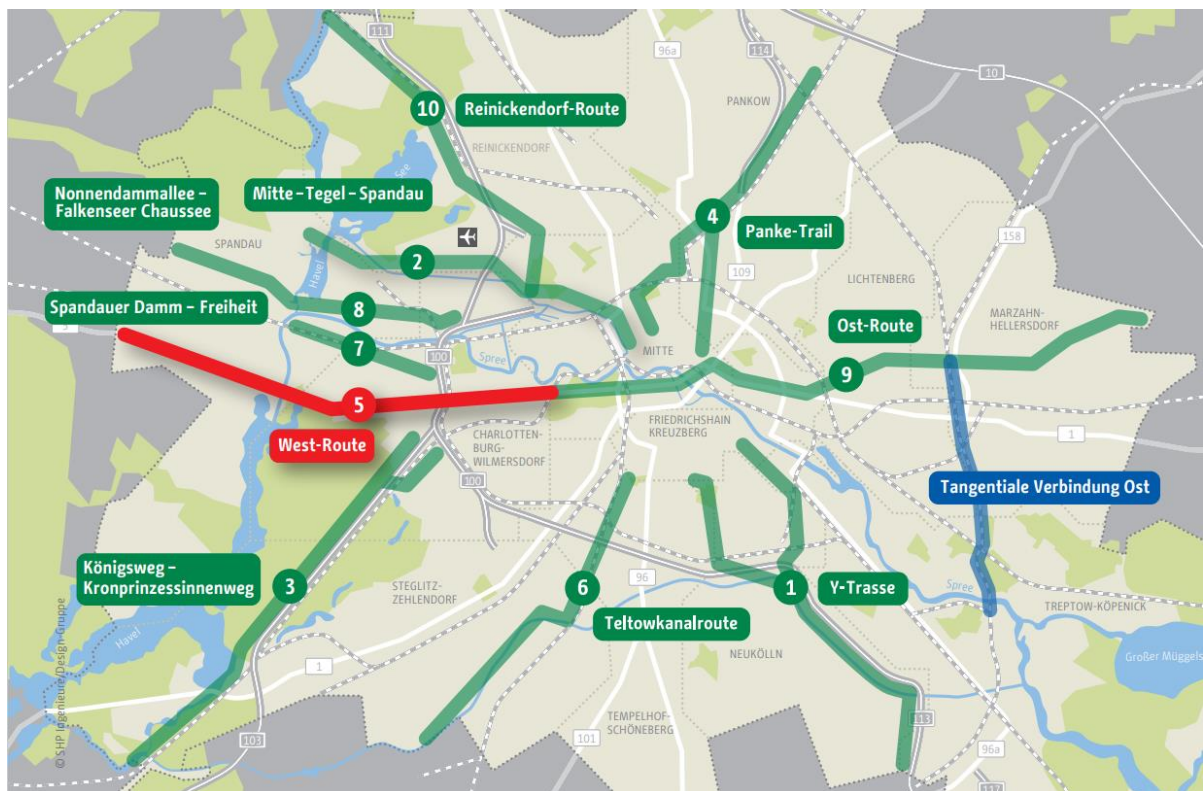


Abbildung 16: Radschnellverbindungen in Berlin¹⁵

Radschnellverbindungen sind besonders hochwertige Radverkehrsanlagen für den Alltagsverkehr und sollen einen direkten und schnellen Zugang aus dem Umland ins Berliner Stadtzentrum bieten. Sie sind für Fahrgeschwindigkeiten von bis zu 30 km/h ausgelegt und sollen Radfahrern möglichst Vorrang geben. Wo möglich, soll die Streckenführung unabhängig vom Autoverkehr erfolgen, grundlegend aber sicher vom Autoverkehr abgetrennt. Die Standardbreite von Radschnellverbindungen beträgt 3,00 m bei Einrichtungswegen und 4,00 m bei Zweirichtungswegen.

¹⁵ Quelle: GB infraVelo GmbH

Auch in Potsdam werden Radschnellverbindungen geplant, u.a. eine Verbindung in den Potsdamer Norden bis Krampnitz. Eine Weiterführung in Richtung Norden über Fahrland bis Priort ist bisher aber nicht vorgesehen. Zwischen Fahrland und der Gemeindegrenze sind bisher keine Radverkehrsanlagen vorhanden und der Radverkehr wird in Mischform mit dem MIV geführt. Diese Verbindung wird auch nur als Hauptroute 2. Stufe eingeordnet, während die Hauptroute 1. Stufe entlang der B 273 und L 204 über Bornim und Marquardt nach Falkenrehde (Anschluss nach Buchow-Karpzow) führt.

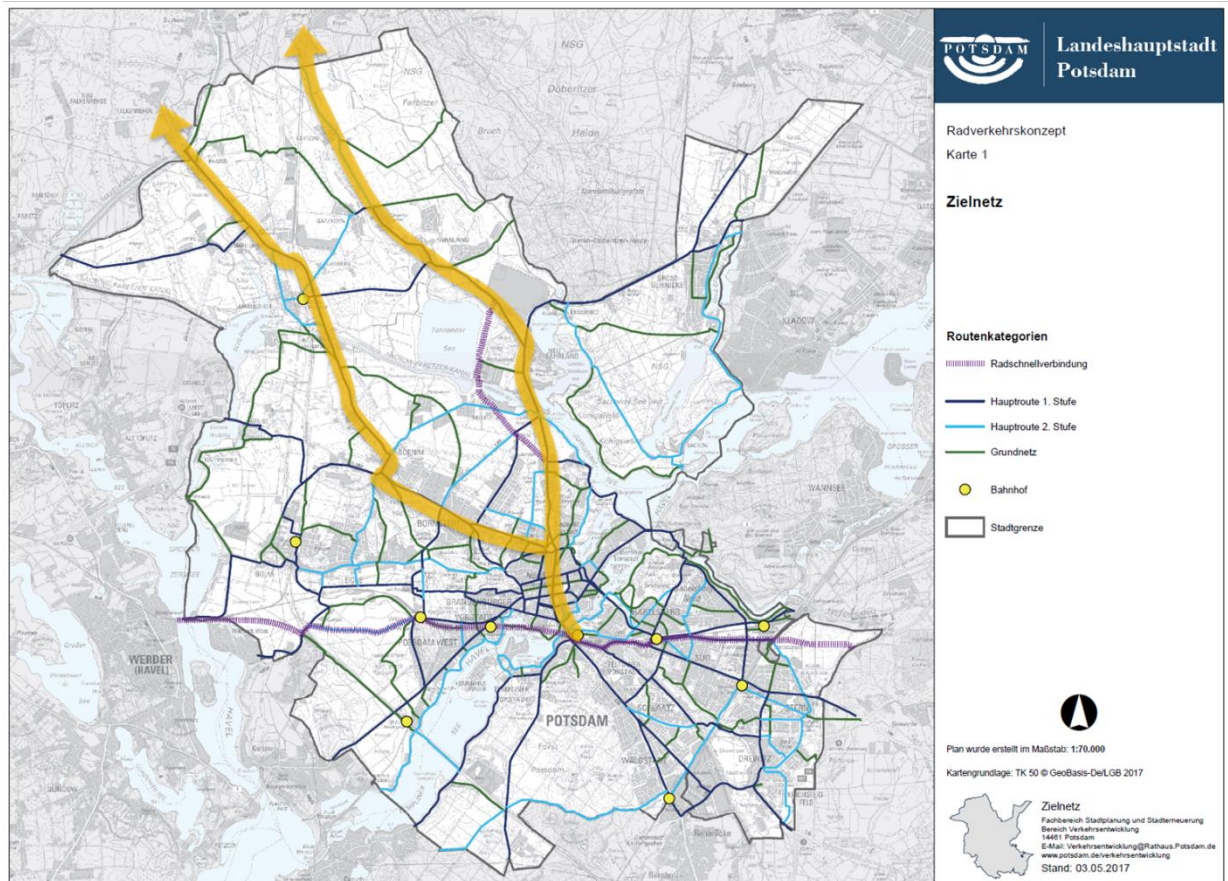


Abbildung 17: Radverkehrskonzept Potsdam – Zielnetz mit den beiden Hauptverbindungen nach Wustermark¹⁶

¹⁶ Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage: Landeshauptstadt Potsdam (2017): Radverkehrskonzept – Karte 1

Die Stadt Falkensee hat 2020 einen Entwurf des Radverkehrskonzeptes aufgestellt. In diesem führt eine Hauptroute im Westen nach Wustermark; weitere Verbindungen sind über Dallgow-Döberitz ebenfalls bis Elstal denkbar.

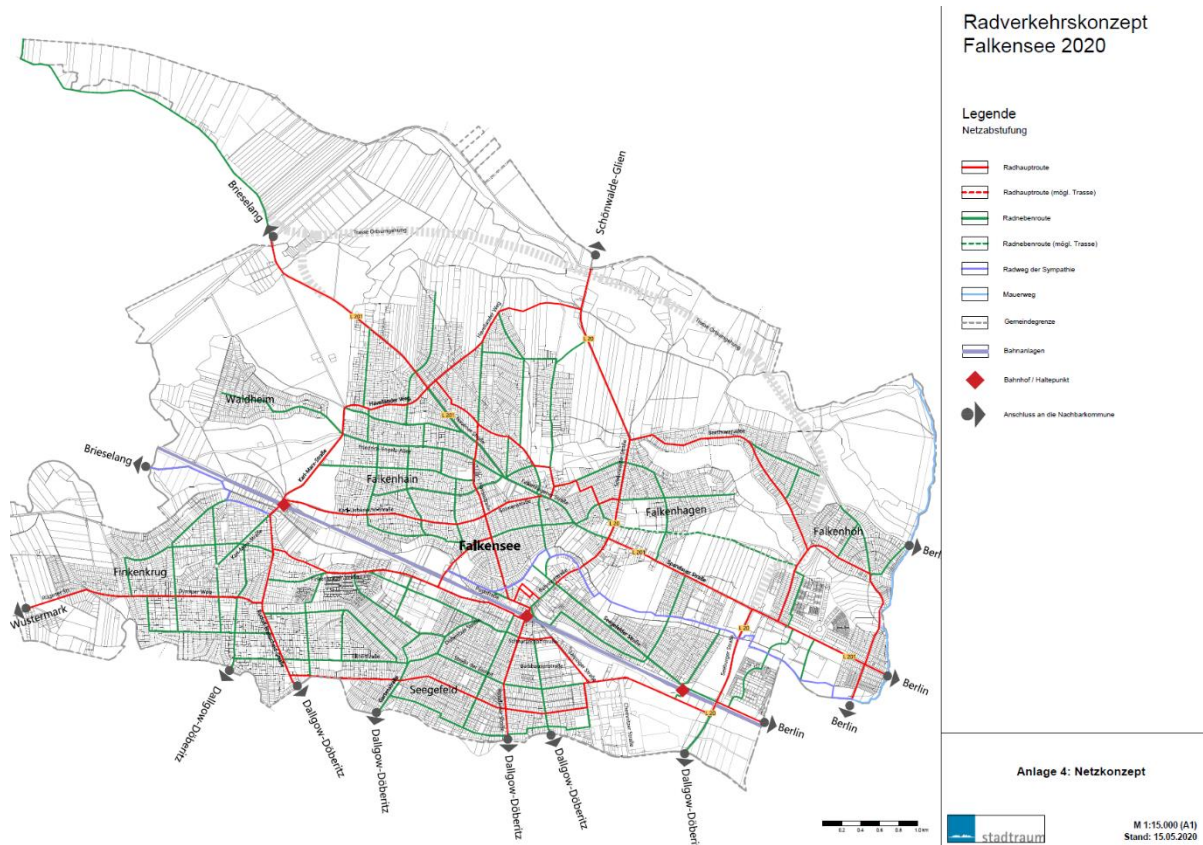


Abbildung 18: Radverkehrskonzept Falkensee 2020 – Netzkonzept¹⁷

Diese vorliegenden Planungen der benachbarten Kommunen werden im Radverkehrskonzept Wustermark berücksichtigt, um die Netze miteinander zu verbinden.

¹⁷ Quelle: Gemeinde Falkensee

3. BESTANDSANALYSE

3.1 Bestehende Planungsgrundlagen

In einem ersten Arbeitsschritt wurden vorhandene Planungsunterlagen zusammengestellt und ausgewertet. Neben den bereits im Kapitel 2 dargestellten Entwicklungen auf Bundes- und Landesebene sowie Planungen benachbarter Gebietskörperschaften waren hierfür insbesondere folgende Fachplanungen der Gemeinde Wustermark relevant:

- Energie- und Klimaschutzkonzept, 2014
- Verkehrsentwicklungsplan Modul 1 und 2, 2019
- Bestandserfassung Status Quo der Radinfrastruktur, 2020

Darüber hinaus wurden bestehende Konzepte zur Gemeindeentwicklung berücksichtigt, bis hin zu konkreten Bebauungsplänen. Hervorzuheben sind hier die Entwicklungen im Bereich des Olympischen Dorfs in Elstal.

Das Energie- und Klimaschutzkonzept verweist bereits auf das Potenzial des Radverkehrs, auch zur Erreichung des Güterverkehrszentrums. Der Optimierung des Radwegenetzes wird hierbei eine hohe Bedeutung zugeschrieben.

Wichtigste Planungsgrundlage für die systematische Erfassung des Status Quo stellte die Bestandsaufnahme der Infrastruktur durch die Gemeinde Wustermark in 2019/2020 dar. Auf zwei Karten wurden hier Führungsformen und Oberflächenbeschaffenheit der Wege dargestellt. Diese Bestandserfassung lieferte bereits wichtige Rückschlüsse für die späteren Handlungserfordernisse.

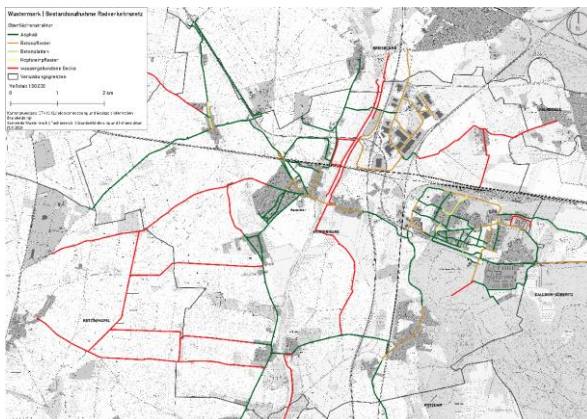


Abbildung 19: Bestand Führungsform

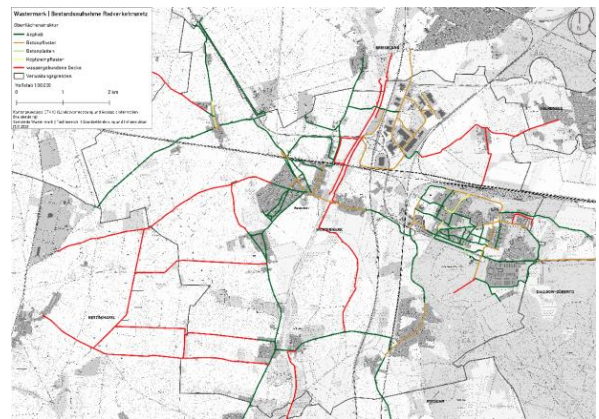


Abbildung 20: Bestand Oberflächenbelag

Überwiegende Führungsform des Radverkehrs in der Gemeinde stellen gemeinsame Geh- und Radwege dar, eigenständige Radwege bzw. getrennte Geh- und Radwege sind nur selten anzufinden. Darüber hinaus wird auf den meisten Straßenabschnitten der Radverkehr im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr geführt, nicht nur in Tempo-30-Zonen, sondern auch auf überörtlichen Straßen wie zwischen Buchow-Karpzow und Priort.

Bei der Auswertung dieser Bestandsaufnahme konnten bereits einige Schwachstellen, Netzlücken und Entwicklungspotentiale identifiziert werden. So sollte beispielsweise eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr mit Kfz bei Tempo 50 vermieden werden, wenn das Radfahren für alle Altersgruppen und Fähigkeitsniveaus ermöglicht werden soll. Hinsichtlich der Beurteilung von Unfallschwerpunkten weist die Untere Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Havelland am 26.05.2021 darauf hin, dass es im Gemeindegebiet derzeit keine Bereiche gibt, welche infolge einer Beteiligung von Radfahrern auffällig sind. Durch die kreisliche Unfallkommission werden einige der vorgetragenen Örtlichkeiten im Zusammenhang mit komplexeren Unfallanalysen jedoch als Schwerpunkt betrachtet und auch hinsichtlich der Verbesserung der Radfahrerführung priorisiert.

3.2 Befahrung

Wichtiger Bestandteil bei der Erfassung des Status Quo und Kern der Bestandsanalyse waren die mehrfachen Befahrungen in der Gemeinde Wustermark. Diese Befahrung wurde mit dem Fahrrad durchgeführt, um eine praxisnahe Bewertung zu ermöglichen. An insgesamt drei Tagen im Februar 2020 wurde das bestehende Netz an Straßen und Wegen systematisch befahren, um einen möglichst genauen Eindruck der vorliegenden Infrastruktur zu erhalten. Komplementiert wurde die Befahrung durch zusätzliche Begehungen und Bereitstellung von Fotos der Bereiche nördlich des Bahnhofs Elstal durch die Gemeinde Wustermark sowie eine gemeinsame Befahrung mit Verwaltungsvertretern im Juni 2020. Vorort-Termine und Befahrungen sind essenziell, um einen guten Eindruck über Topografie, Landschaft und Dimensionen der Gemeinde zu entwickeln. Hierbei wurde vor allem Gefahrenstellen und Hindernisse durch Oberflächenstruktur oder Führungsformen deutlich. Vor allem wurde aber auch das hohe Potenzial der Erschließung aller Ortsteile durch den Radverkehr festgestellt. Flache Topografie, Attraktivität der Landschaft und kurze Wege bieten ideale Voraussetzungen, um das Radfahren zu einem wichtigen Bestandteil aller Verkehrsarten innerhalb der Gemeinde werden zu lassen.



Abbildung 21: Geh- und Radweg, Elstal



Abbildung 22: Geh- und Radweg, Wustermark

Die Befahrungen erfolgten am 10.03 und 11.03 sowie am 12.06.2020 und 17.06.2020 durch jeweils ganztägige Außeneinsätze mit dem Fahrrad.

- 10.03 – Elstal, Olympisches Dorf, Designer Outlet Center
- 11.03 – Wustermark, Dyrotz, GVZ
- 12.06 – Hoppenrade, Buchow-Karpzow, Priort
- 17.06 – Gemeinsame Befahrung von Gutachtern und Verwaltungsvertretern auf den Hauptachsen des gesamten Gemeindegebietes

Untersucht und dokumentiert wurden:

- Führungsform des Radverkehrs
- Oberflächenbelag der Radinfrastruktur
- Netzlücken
- Befahrbarkeit der Radinfrastruktur (u.a. Zustand, Unebenheiten, Einmündungen, Konflikte mit dem Fußverkehr, Haltestellen, ruhender Kfz-Verkehr)

Hierbei wurde Strecken, Abschnitte und Knoten systematisch befahren, dabei fotografisch dokumentiert und teils vermessen. Die Fotodokumentation sind in der Anlage 4 zu finden.

3.3 Identifizierung von Mängeln und Schwachstellen

Das im Kapitel 1.1 dargestellte hohe Potential für den Radverkehr in der Gemeinde Wustermark kann vor allem wegen mangelnder Infrastruktur nicht gehoben werden. Die Infrastrukturmängel lassen in folgende sieben – teilweise miteinander verbundene – Kategorien zusammenfassen:

1. Unterdimensionierte und mangelhaft gepflegte Infrastruktur;

In Teilen werden die (niedrigen) Mindeststandards der ERA unterschritten, schmale Wege, oftmals auch in einem schlechten baulichen Zustand ermöglichen kein sicheres und komfortables Fahren



Abbildung 23: Engstelle im GVZ (Bild li.) und Radwegschäden auf der Potsdamer Str. (Bild re.)

2. Häufiger Wechsel der Führungsform / plötzliche endende Infrastruktur;

An vielen Stellen endet die bestehende Infrastruktur ohne Hinweise zur weiteren Führung bzw. sicherem Übergang in die Weiterführung. Solche Übergänge stellen Gefahrenstellen dar und erschweren die Netzlogik („Wo soll ich als Radfahrer grundlegend fahren?“).



Abbildung 24: Unzureichend dimensionierter und plötzlich endender Radweg in der Zeetower Straße in Wustermark, südlich (Bild li.) und nördlich (Bild re.) der Lehrter Bahn

3. Gemischte Führung mit dem Fußverkehr;

Bei niedrigen Verkehrsaufkommen können Fuß- und Radverkehr gemischt geführt werden; mit der gewünschten Steigerung des Radverkehrs führt dies zu Sicherheitseinschränkungen für den Fußverkehr und bei ggf. ausweichendem Fahren auf der Fahrbahn auch für den Radverkehr. Durch die erforderlichen Abbrems- und Beschleunigungsmanöver für den Radverkehr werden zudem Reisegeschwindigkeit und Fahrkomfort verringert. Schon heute kommt es an innerörtlichen Stellen zu gegenseitigen Behinderungen von Fuß- und Radverkehr.



Abbildung 25: Gemischte Führung des Fuß- und Radverkehrs mit unzureichender Dimensionierung und mangelhafter Aufenthaltsqualität in der Bahnhofsstraße in Elstal (Bild li.) und Berliner Straße in Wustermark (Bild re.)

4. Gemischte Führungen mit dem Kfz-Verkehr;

Während die gemischte Führung von Fuß- und Radverkehr in erster Linie eine Gefährdung für den Fußverkehr darstellt, ist die gemeinsame Führung von Rad- und Kfz-Verkehr eine Sicherheitsgefahr für den Radverkehr. In der Folge werden nicht nur Gesundheit und Wohlbefinden der Radfahrer eingeschränkt, vielmehr vermindert die unzureichende (empfundene) Sicherheit die Radverkehrsnachfrage essenziell. Daher sollte diese Führungsform nur bei sehr geringen Verkehrsaufkommen und geringen Geschwindigkeiten (max. Tempo 30, besser nur in Fahrradstraßen oder verkehrsberuhigten Bereichen) angewendet werden. Bei der gemischten Führung mit dem Kfz-Verkehr kommt es neben den Knotenpunkten (s.u.) auch zu den meisten Unfällen, insbesondere in der Ortslage Elstal.



Abbildung 26: Gemischte Führung des Rad- und Kfz-Verkehrs mit zusätzlich gefährdender Leitplanke im Kuhdammweg – Zufahrt GVZ (Bild li.) und auf der Priorter Str. in Ri. Priort (Bild re.)

5. Unübersichtliche und ungeschützte Knotenpunkte;

Neben der gemeinsamen Führung von Rad- und Kfz-Verkehr schränken insbesondere unsichere Knotenpunkte die Radverkehrsnachfrage ein und sind Unfallschwerpunkte. Die Gestaltung der meisten Knotenpunkte wurde in der Vergangenheit – und auch in Wustermark – primär an den Belangen des Kfz-Verkehrs ausgerichtet, während Fuß- und Radverkehr nur nachrangig betrachtet wurden.

In der Folge bestehen an vielen Knotenpunkte unattraktive lange und unübersichtliche Führungen für den Fuß- und Radverkehr. Zudem besteht durch das hohe Geschwindigkeitsniveau des Kfz-Verkehrs ein hohes Unfallrisiko für Fußgänger- und Radfahrer, was zahlreiche Unfälle an den Knotenpunkten der B5 belegen, u.a. ein tödlicher Unfall am nachfolgend abgebildeten Knoten zwischen

Wustermark und Nauen.



Abbildung 27: Nachrangige und unübersichtliche Führung des Radverkehrs am Knotenpunkt B5/L863/L204 nördlich von Elstal (Bild li.) und am Knoten Zeestower Str. / Kuhdammweg (re.)

6. Nachrangige, umwegige und unattraktive Führung des Radverkehrs;

Im Zuge der in der Vergangenheit hauptsächlich auf den MIV ausgerichteten Straßenverkehrsplanung wird der Radverkehr insbesondere an Knotenpunkte zumeist nachrangig und umwegig geführt, um einen möglich ungehinderten Fluss des Kfz-Verkehrs zu ermöglichen. Für den Rad- wie Fußverkehr hat dies zusätzliche Wartezeiten und Umwege zur Folge. Besonders deutlich wird dies beim straßenbegleitenden Radweg entlang der B5. Unattraktiv ist hier, dass der Radverkehr auf der falschen – fahrbahnzugeneigten – Seite der Lärmschutzwand geführt wird. Dadurch wird nicht nur der Radverkehr einer erheblichen Lärm- und Abgasbelastung entlang der Schnellstraße ausgesetzt, gleichzeitig wird der Lärmschutz durch den größeren Abstand zur Emissionsquelle verringert. Darüber hinaus wird der Radverkehr an den Knotenpunkten um die für den Kfz-Verkehr niveaufreien Knotenpunkte herumgeführt. Hierbei wird der Radverkehr in der Hauptverkehrsrichtung nachrangig gegenüber ein- und ausfahrenden Kfz geführt. In der Summe ergibt sich dadurch zwischen Wustermark und der Landesgrenze mit Berlin ein Umweg von 1,6 km für den Radverkehr (14,2 km anstatt 12,6 km wie für den Kfz-Verkehr).



Abbildung 28: B5 in Elstal (Bild li.) und umwegige sowie unattraktive Radverkehrsführung in der Nauener Straße nahe des Designer Outlets Berlin in Elstal (Bild re.).

Zusammenfassend ist festzustellen, dass in der Gemeinde Wustermark kein zusammenhängendes Radverkehrsnetz mit sicheren und attraktiven Radverkehrsanlagen besteht. Dies betrifft sowohl die Verbindungen innerhalb und zwischen den Ortsteilen Wustermarks als auch mit den Nachbargemeinden.

7. Fehlende, unterdimensionierte und unsichere Abstellanlagen

Das Vorhandensein von gut erreichbaren, ausreichend dimensionierten und sicheren Abstellanlagen ist eine Grundvoraussetzung zur Förderung des Radverkehrs. Einerseits sollten dabei die wichtigsten innerörtlichen Ziele der Gemeinde wie Schulen und Einkaufsmöglichkeiten mit Abstellanlagen ausgestattet werden, um alltägliche Wege der Nahmobilität mit dem Fahrrad bestreiten zu können. Darüber hinaus sollten intermodale Verkehre mit Fahrrad und ÖPNV, insbesondere für Berufspendler an den Bahnhöfen der Gemeinde ermöglicht werden, in dem hier hochwertige und überdachte Fahrradbügel bereitgestellt werden.

Die derzeitige Situation an den drei Bahnhöfen der Gemeinde Wustermark trägt nur bedingt zur Attraktivierung des Radverkehrs bei. An den Bahnhöfen Wustermark und Elstal existierten jeweils nur ca. 50 Vorderradhalter, von denen zum Zeitpunkt der Befahrung fast alle belegt waren und somit nicht zur Verfügung standen. In Priort fehlten Radabstellanlagen gänzlich, einzig am Busbahnhof standen 10 Kombibügel bereit, welche bei der Befahrung ebenfalls alle belegt waren. Wildparken bleibt so für viele Pendler die einzige Option, um das Fahrrad nach Dienstschluss noch an Ort und Stelle vorzufinden. Ungeachtet dessen, werden die Vorderradhalter, auch Einstellbügel genannt, schon seit einiger Zeit nicht mehr empfohlen, da sie Schäden an Felgen und Speichen verursachen können.

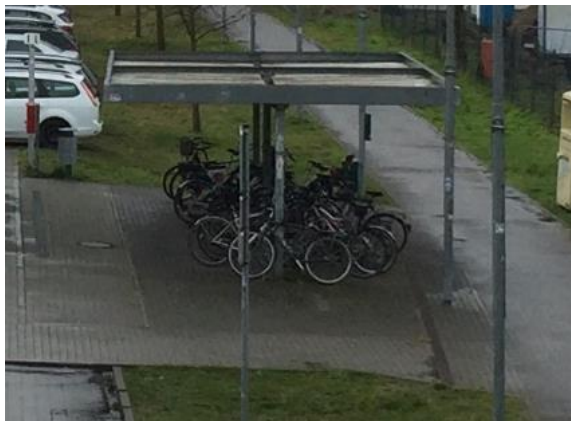


Abbildung 29: Abstellanlagen am Bahnhof Elstal

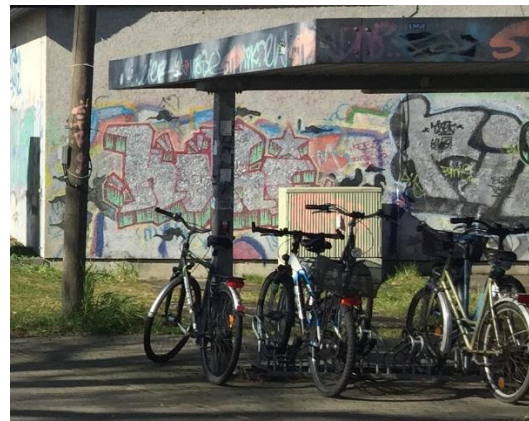


Abbildung 30: Abstellanlagen am Bahnhof Wustermark

An den Schulen und Nahversorgern sind ebenfalls nur wenige und bereits belegte Vorderradhalter vorhanden. Um die Nachfragepotenziale abschöpfen zu können, sind hier deutlich mehr und sichere Abstellmöglichkeiten erforderlich, auch an den Schulen. Vorplätze vor Schulen, Bahnhöfen, Supermärkten und Gemeindezentren sollten daher stets im Sinne der Rad- und Fußfreundlichkeit gestaltet werden und nicht vordergründig für den Kfz-Verkehr.

Darüber hinaus empfiehlt sich die Bereitstellung von Serviceinfrastruktur im Gemeindegebiet wie z.B. Luftpumpen, um auch kleine Wartungs- und Instandhaltungsaufgaben unterwegs zu ermöglichen. Damit wird sichergestellt, dass der Ausflug oder der Weg zur Arbeit nicht durch kleine Pannen oder platte Reifen behindert wird. Als schöner Nebeneffekt werden dabei auch die touristischen Verkehre angezogen und der Radverkehr erhält so genügend Wertschätzung.

4. BETEILIGUNGSPROZESS

Die voran beschriebene Bestandsanalyse der Gutachter wurde von einem umfangreichen Beteiligungsprozess begleitet. Ziel dieses Verfahrens war, sowohl über die Rahmenbedingungen der Planung zu informieren als auch Ideen, Meinungen und Anregungen aus der Perspektive der Bevölkerung aufzunehmen, die für die konkrete Ausgestaltung der Handlungsleitlinien und Maßnahmen relevant sind. Schließlich sind es in erster Linie Wustermarkerinnen und Wustermarker, die später auf der verbesserten Radverkehrsinfrastruktur unterwegs sein werden. Die ursprünglich für Juni 2020 geplante vor-Ort-Veranstaltung zur Einbindung der interessierten Öffentlichkeit konnte aufgrund der besonderen Situation im Kontext der Pandemie nicht stattfinden. Stattdessen fand eine umfangreiche Online-Beteiligung in der Zeit vom 01. Juni bis zum 31. August 2020 statt. Die inhaltliche Strukturierung des digitalen Angebots erfolgte entlang der gleichen Zielausrichtungen, sodass die Beiträge in die fachliche Abwägung zur Radverkehrskonzeption aufgenommen werden konnten. Abgefragt wurde die Relevanz von Wegenetzen, von Service und Infrastrukturanangeboten sowie die Relevanz von Aspekten der Sicherheit. Neben geschlossenen und offenen Fragen gab es auch die Möglichkeit Ideen einzubringen und interaktiv Wegenetze online einzuzeichnen. Hierfür kam das finnische Beteiligungstool von Maptionnaire zum Einsatz.

4.1 Begleitende Öffentlichkeitsarbeit

Im Vorfeld der Beteiligung erfolgte eine umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit zur Bekanntmachung des Angebots, der Zielsetzung im Kontext der Verkehrsplanung und der Rahmenbedingungen. Neben einer Pressemitteilung, die zu einer guten Presseberichterstattung führte und der Bekanntmachung auf der Internetseite der Gemeinde Wustermark wurde außerdem umfangreich im Gemeindegebiet plakatiert.

Die Plakatierungen und Bekanntmachungen führten neben der hohen Beteiligung von Befragten zu einer guten Berichterstattung in Artikeln lokaler Zeitungen. Neben der Märkischen Oderzeitung und der Märkischen Allgemeinen erschienen Beiträge auf Social Media Plattformen wie Facebook und YouTube.



Abbildung 31: Plakat für die Online-Beteiligung



Abbildung 32: Bekanntmachung auf der Homepage der Gemeinde¹⁸



Abbildung 33: Beitrag in der Märkischen Oderzeitung¹⁹

¹⁸ Quelle: www.wustermark.de

¹⁹ Quelle: <https://www.moz.de/lokales/falkensee/onlinebeteiligung-radverkehrskonzept-in-wustermark-49154862.html>

Wustermark / Wustermark

21:24 Uhr / 26.05.2020

Onlinebefragung zu Radwegen

Wie steht es mit dem Radverkehr in der Gemeinde Wustermark? Dazu werden die Bürger im Juni online befragt, um mehr Informationen für ein Radwegekonzept zu sammeln.



Wustermark. Die Gemeinde Wustermark erarbeitet gegenwärtig mit dem Ingenieur- und Managementberatungsunternehmen Ramboll im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans ein Radverkehrskonzept. Ein wichtiger Bestandteil hierbei ist die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger. Alle Interessierten sind nun eingeladen, ihre Meinung im Rahmen einer Onlinebeteiligung vom 1. bis zum 28. Juni 2020 unter folgendem Link einzubringen: mpt.link/wustermark-radverkehr.



ANZEIGE

Abbildung 34: Beitrag aus der Märkischen Allgemeinen Zeitung²⁰

²⁰ Quelle: <https://www.maz-online.de/Lokales/Havelland/Wustermark/Wustermarker-Onlinebefragung-zu-Radwegen>

**Anke Domscheit-Berg** ✓
4. August · 🌐

In der Sommerpause toure ich immer durch meinen Wahlkreis und mache dort auch die ein oder andere Veranstaltung mit Gästen. Dieses Jahr ist alles anders, damit wir aber trotzdem zu aktuellen Themen ins Gespräch kommen, habe ich mich mit linken Kolleg*innen getroffen. Letzte Woche mit dem Kommunalpolitiker Tobias Bank in Elstal. Wir unterhielten uns über das Thema Digitalisierung in der Kommune.
Ein konkretes Beispiel wird dazu auch benannt, die Onlinebeteiligung zum Radverkehrskonzept in Wustermark, zu finden unter: <https://www.wustermark.de/start/news/...> .
Viel Spaß mit dem Video.



YOUTUBE.COM
#DialogDigital mit Tobias Bank: Digitale Kommune
In der Sommerpause toure ich immer durch meinen Wahlkreis und mache dort auch die ein od...

 8 3 Mal geteilt

 Gefällt mir  Kommentieren  Teilen

Abbildung 35: Beitrag eines YouTube Videos auf Facebook²¹

²¹ Quelle: https://www.youtube.com/watch?v=y5XoUTrZLyQ&t=1632s&fbclid=IwAR11_uudX_xTKQE365ibUgzbTWaJJi9QAtah0c-qpYsvILdh58rbLhdzgUg

4.2 Fachinformation als Grundlage für die Beteiligung

Für die Erarbeitung des Radverkehrskonzepts erfolgte eine umfangreiche Befahrung des Gemeindegebiets, mit dem Ziel die Potenziale und Defizite sowie besondere konfliktive Räume aufzuzeigen. Diese erste Analyse wurde mit Fotomaterial belegt. Die Dokumentation der Befahrung wurde ebenfalls auf der Website der Gemeinde Wustermark veröffentlicht (Vgl. Anlage 4). Interessierte Bürgerinnen und Bürger konnten sich auf diese Weise im Vorfeld der Beantwortung der Fragen im Online-Beteiligungstool über die Ausgangssituation informieren.

Verkehrsentwicklungsplan

Seit dem Jahr 2018 erarbeitet die Gemeinde Wustermark einen Verkehrsentwicklungsplan in mehreren Teilmodulen. So analysiert das bereits fertiggestellte erste Modul die Rahmenbedingungen auf regionaler und gemeindlicher Ebene, aus denen heraus Verkehre innerhalb Wustermarks entstehen. Das sich derzeit in Erarbeitung befindliche zweite Modul liefert hierauf aufbauend schließlich Ansätze zur Umgestaltung der Elstaler Hauptzugangsachsen im Bereich von Designer Outlet und Karls Erlebnis-Dorf. Während in den ersten beiden Teilen der inhaltliche Fokus noch auf dem motorisierten Individualverkehr liegt, gelangt im dritten Modul der Radverkehr in den Fokus.

- * Modul 1: Synopse der regionalen und gemeindlichen verkehrlichen Planungsrandbedingungen
- * Modul 2: Äußere Anbindung der Ortslage Elstal
- Modul 3: Radverkehr

Modul 3: Radverkehr

Im dritten Modul des Verkehrsentwicklungsplanes werden die gegenwärtigen Ausgangsbedingungen für den Radverkehr systematisch analysiert und hierauf aufbauend Handlungsleitlinien sowie Maßnahmen zur Stärkung dieses Verkehrsträgers innerhalb des Gemeindegebietes entwickelt. Im Rahmen des Konzeptes sollen ein Ziernetz entworfen, Ausbaustandards definiert, konkrete Gestaltungsvorschläge für Schwerpunkträume entwickelt und unter anderem auch servicebezogene Infrastrukturen, etwa in Form von Abstellanlagen und Verleihsystemen, diskutiert werden.

Vom 01. Juni bis 31. August 2020 war es möglich, sich über ein Onlinebeteiligungsformat in die Konzepterarbeitung einzubringen. Hierbei gelangten mehrere Themen in den Fokus. Beispielsweise ging es darum, welche Hauptwegeverbindungen innerhalb der Gemeinde zu Schulen, Arbeitsstätten, Freizeiteinrichtungen und näher gelegenen Einkaufs- und Ortszentren aufgewertet werden sollen. Ein weiterer Schwerpunkt zielte auf die Verknüpfung Wustermarks mit seinen Nachbarkommunen. Dabei waren nicht nur unmittelbare Nachbarortsverbindungen – wie etwa in Richtung Brieselang, Nauen oder Dallgow-Döberitz – sondern auch großräumige Relationen nach Potsdam oder Berlin Bestandteil der Betrachtung. Anregungen zu Abstellanlagen, Verleihsystemen, Reparaturmöglichkeiten oder E-Bike-Ladestationen ließen sich ebenso abgeben. Die Teilnehmenden konnten der Gemeindeverwaltung so mitteilen, welche Serviceeinrichtungen an welchen Standorten entstehen sollen.

Die Ergebnisse der Beteiligungsphase werden im Anschluss ausgewertet und fließen in die Vorbereitung der nächsten Planungsschritte ein. Mit der Fertigstellung des Ergebnisberichtes ist im ersten Halbjahr 2021 zu rechnen. Im Sinne einer transparenten Vorgehensweise werden die Beteiligungsergebnisse und weitere Zwischenstände zum Radverkehrskonzept an dieser Stelle fortlaufend veröffentlicht. So ist bereits die vollständige Dokumentation der Befahrungen des Wegenetzes über die untenstehende Verknüpfung abzurufen.

- * [Dokumentation Befahrungen](#)

Ansprechpartner in der Gemeindeverwaltung

Herr Rehn

Fachbereich II – Standortförderung und Infrastruktur

Telefon: 033234/73243

Mail: [m.rehn\(at\)wustermark.de](mailto:m.rehn(at)wustermark.de)

Abbildung 36: Verkehrsentwicklungspläne als Planungsgrundlage²²

²² Quelle: www.wustermark.de

4.3 Online-Beteiligung mit Maptionnaire

Das Grunddesign des Beteiligungstools ermöglichte eine intuitive und einfache Anwendung. Für jene Bevölkerungsgruppen, die über keinen Internetanschluss oder die entsprechende Ausstattung verfügten, bot die Gemeinde ausgedruckte Fragebögen an. Diese konnten im Bürgeramt ausgefüllt und abgegeben werden. Im Rahmen der gesamten Laufzeit wurden sechs Fragebögen auf diese Weise eingereicht. Mitarbeitende der Gemeinde haben im Anschluss die Informationen aus den Papiervorlagen in das Beteiligungstool übertragen.

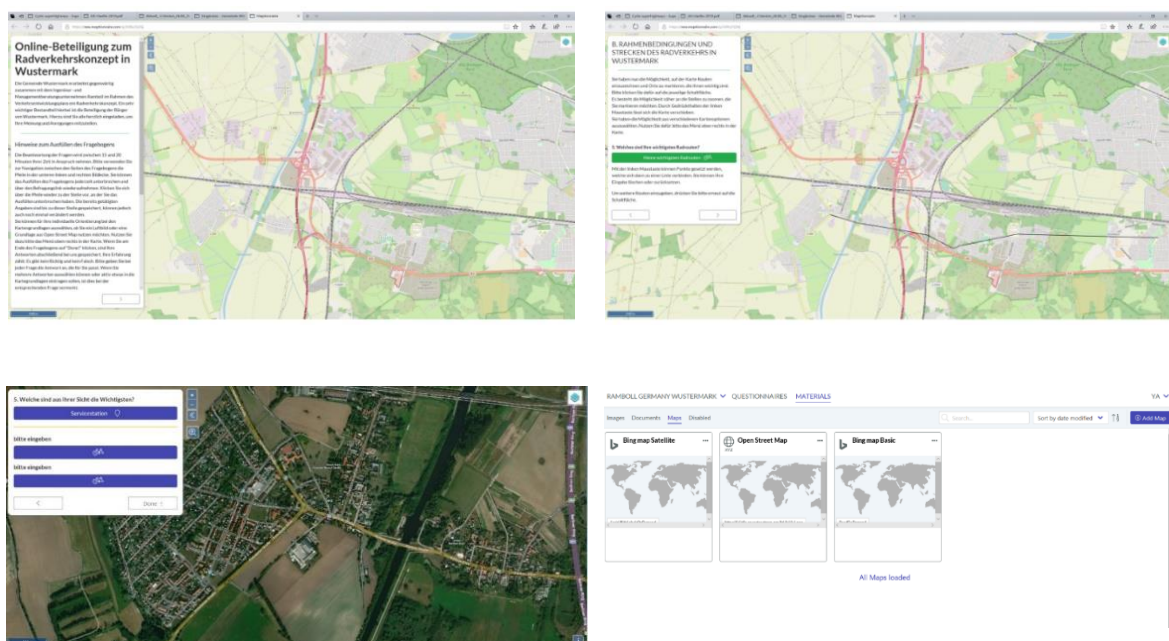


Abbildung 37: Auszug Maptionnaire-Befragung²³

Das Beteiligungstool ermöglichte neben der Beantwortung von geschlossenen Fragen auch die Eingabe von Freitexten bei offenen Fragen, sowie die individuelle Markierung von Wegenetzen und gewünschten Standorten, z. B. für Serviceangebote, mit Hilfe von Zeichenwerkzeugen auf Basis von verschiedenen Kartengrundlagen.

4.4 Auswertungsergebnisse

Insgesamt haben 343 Personen an der Online-Befragung teilgenommen, davon haben 213 sie komplett abgeschlossen. Die Auswertung zeigt, dass es sich bei den Befragten mehrheitlich um regelmäßige Fahrradnutzer handelt, da diese Gruppe unter den Teilnehmenden überrepräsentiert ist. Es gab keine Pflichtangaben, alle Antworten wurden gleichwertig bewertet und berücksichtigt, d. h. auch unvollständig abgeschlossene Befragungen. Ebenso war der Abbruch oder das Überspringen einer Frage jederzeit möglich. Die Online-Befragung ist keine repräsentative Erhebung, sondern ein „Stimmungsbild“. Sie gibt eine „Momentaufnahme“ von Meinungen und Ideen der Teilnehmenden im Beteiligungszeitraum vom 01.06. bis 31.08.2020 wieder. Die Datenauswertung erfolgte rein deskriptiv auf Basis von einfachen Häufigkeiten. Die detaillierte Auswertung ist diesem Bericht als Anlage 5 beigefügt.

²³ Quelle: Maptionnaire

4.4.1 Art der Erhebung

Insgesamt gab es vier Fragetypen:

- Fragen zur Soziodemografie
- Kategorie-Fragen (quantitative Erhebung)
- Offene Fragen (qualitative Erhebung)
- Kartenbasierte Fragen (qualitative und quantitative Erhebung)

4.4.2 Soziodemografische Auswertung

Die größte Altersgruppe der Befragten bilden die 30 – 49-Jährigen, gefolgt von den 50 - 69 Jährigen. Es zeigt sich zudem, dass die Mehrheit der Teilnehmenden in den Ortsteilen Wustermark, Priort und Elstal wohnen.

4.4.3 Fahrradbesitz und Fahrradnutzung

Die Beteiligungsergebnisse zeigen, dass die Teilnehmenden eher über ein Fahrrad (93%) als über einen PKW (72%) verfügen. Über 50% der Befragten gaben zudem an, das Rad mehrmals wöchentlich zu nutzen, was den Stellenwert des Fahrrads für die eigene Mobilität unterstreicht. 16% der Befragten verfügen über ein Pedelec und damit deutlich mehr als im Brandenburger Durchschnitt, wo nur 1% ein Pedelec besitzen²⁴. 210 der insgesamt 343 Beteiligten gaben an, das Rad vorrangig für Fahren zu Freizeitaktivitäten zu nutzen. 196 Personen unternehmen damit vor allem Tagesausflüge. Danach folgt der Einsatz des Rads für Erledigungen im Alltag, wie z.B. Einkäufe tätigen, Gassi-Touren mit dem Hund, Freunde, Familie oder Bekannte besuchen, Fahrten zum Bahnhof / zur Haltestelle, Fahrten zur Arbeit, zur Schule oder zur Ausbildungsstätte.

4.4.4 Gründe gegen eine Nutzung des Fahrrads

Bei den Angaben der Gründe, die gegen eine Radnutzung sprachen, spielte mit 65% der fehlende Ausbau von Radwegen die größte Rolle. Aber auch die Entfernung der zurückzulegenden Strecken im Alltag (36%) sowie die fehlende Verkehrssicherheit (36%) wurden als wesentliche Faktoren gegen die Nutzung des Rads genannt. Weitere Gründe bildeten wetterbedingte und zeitliche Faktoren sowie fehlende Abstellmöglichkeiten. Mit Blick auf die Rolle des Radverkehrs zur intermodalen Mobilität zeigt sich, dass die Attraktivität des Radfahrens gesteigert werden könnte, wenn Fahrpläne von Bus und Bahn erweitert werden würden. Auch wird bemängelt, dass Räder in Bussen und manchen Bahnen nicht mitgenommen werden dürfen, was dazu führe, das Rad gar nicht zu nutzen. Die Auswertung zeigt, dass insbesondere die unzureichende Infrastruktur dazu führt, dass das Fahrrad nicht genutzt wird. Bei einer entsprechenden Infrastruktur ist daher mit einer deutlichen Nachfragesteigerung zu rechnen. Mit der zunehmenden Verbreitung von Elektrofahrrädern können weitere Potenziale auf derzeit zu weiten/zu langen Wegen gehoben werden.

²⁴ Quelle: BMVI (2020): Mobilität in Deutschland – MiD, Regionalbericht Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg

GRÜNDE GEGEN EINE NUTZUNG

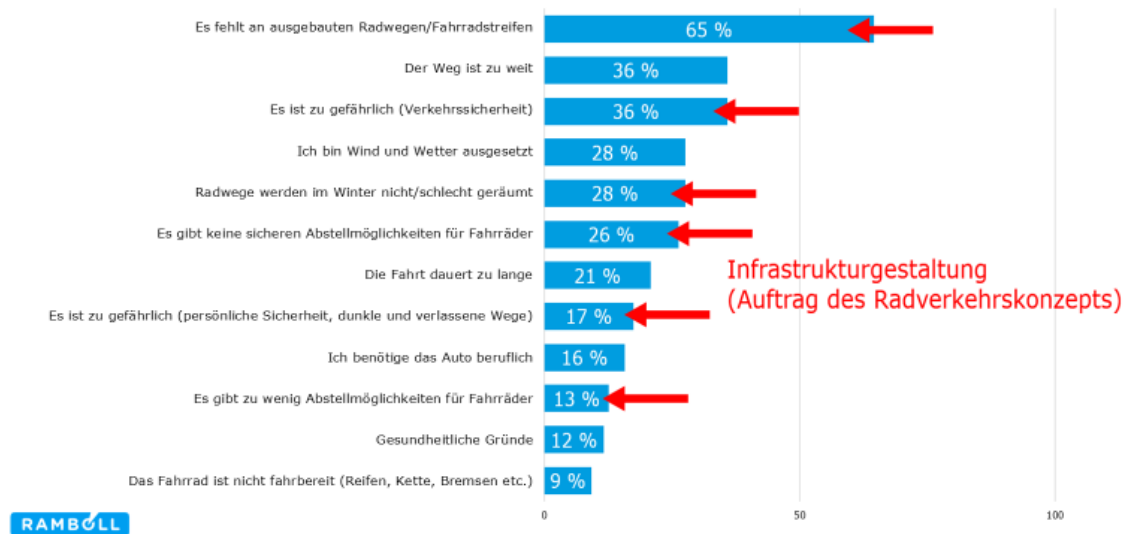


Abbildung 38: Gründe gegen eine Nutzung des Fahrrads

4.4.5 Relevanz von Anschlüssen zu Nachbargemeinden

Für die Beteiligten hat insbesondere die Anbindung an die unmittelbaren Nachbargemeinden eine hohe Relevanz, aber auch zu den nächstgelegenen Oberzentren. 53% der Befragten bewerten den Ausbau von Radverbindungen nach Potsdam als sehr wichtig, Verbindungen nach Berlin stufen insgesamt 45% der Beteiligten als sehr wichtig ein. Anhand der Abfrage über die wichtigsten alltagsorientierten Radrouten lässt sich ein „großes Viereck“ zwischen den Ortsteilen der Gemeinde Wustermark, Elstal, Priort und Buchow-Karpzow ableiten. Die innere Erschließung von Elstal erfolgt über mehrere Routen. Die wichtigsten Ziele bilden die Bahnhöfe Wustermark, Elstal und Priort sowie Siedlungsgebiete mit Schwerpunkten im Bereich Handel, Dienstleistungen und Bildung. Sonderziele bilden das Designer Outlet Berlin, Karls Erlebnis-Dorf und verschiedene Freizeitorte. Entlang des „Vierecks“ konnten sich die Befragten aber auch insgesamt einen Ausbau der Radwegeinfrastruktur vorstellen.

4.4.6 Abstellanlagen und Serviceeinrichtungen

Bei der Abfrage nach zusätzlichen Abstellanlagen stellte sich klar eine Präferenz für die Konzentration an den Bahnhöfen sowie im Zentrum des Ortsteils Wustermark heraus. Weiterer Bedarf besteht in den Ortslagen (vor allem in Elstal und Priort) sowie im Bereich des Erlebnishofes und des Outlet-Centers. Hier wird auch die hohe Übereinstimmung mit den Fahrtzielen der Befragten erkennbar. Bei der Frage nach den Wünschen zu Serviceeinrichtungen ist eine nahezu vollständige Übereinstimmung mit den Standorten der Abstellanlagen und den Fahrtzielen ablesbar.

4.4.7 Freizeitverkehr

Im Kontext von Freizeit und Tourismus regten die Beteiligten neue Verbindungen Richtung Westen ins Havelland an. Um den Tourismus in der Region zu fördern, wurde aber auch darauf hingewiesen, dass die vorhandene Radinfrastruktur optimiert werden sollte. Darüber hinaus wurde beispielsweise vorgeschlagen, die Strecke am Kanal zwischen Buchow-Karpzow und Wustermark auszubauen, wie zwischen Buchow Karpzow und Paretz, so dass jedoch möglichst viel Grün erhalten bleibt. Das ziehe

Rad- und Fußgänger an und verbinde Wustermark gleichzeitig mit der Radstrecke nach Potsdam über Paretz.

4.5 Zusammenfassung

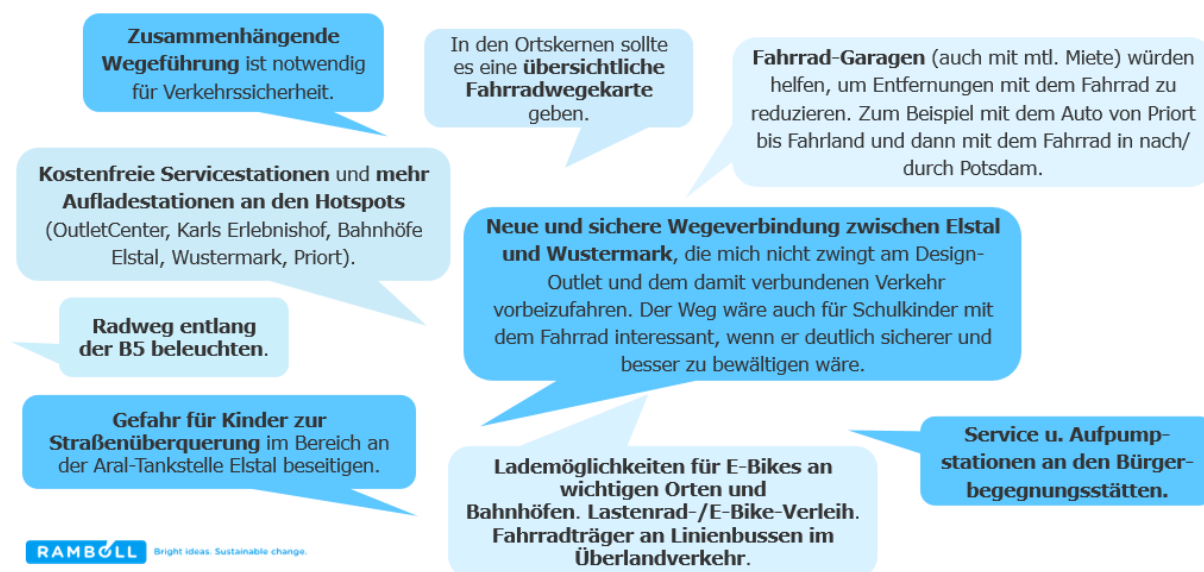
Das Online-Beteiligungsverfahren wurde sehr gut angenommen. Auch wenn das Verfahren nicht repräsentativ ist, bilden die Aussagen der 343 Teilnehmer eine wichtige Grundlage für das Radverkehrskonzept. Diese Aussagen bestätigen, die in der Bestandsanalyse identifizierten Schwachstellen und Mängel. Für die Maßnahmenentwicklung sind zudem die Ortsangaben eine wichtige Grundlage. Insgesamt spielt der Radverkehr sowohl für die innerörtliche Erschließung als auch als Zubringer zum ÖPNV eine zentrale Rolle für die Beteiligten. Radverkehr in Kombination mit einem guten Bahnangebot nimmt für die Befragten an Bedeutung zu. Nach Berlin, so zeigt die Auswertung, ist die Verbindung und Akzeptanz besser, nach Potsdam dagegen nicht. Hier wird eine verbesserte Anbindung explizit gewünscht und erwartet.

Die genannten Gründe, weshalb das Fahrrad derzeit nicht genutzt wird, zeigen, dass mit einer besseren Radverkehrsinfrastruktur wesentliche Potenziale für den Radverkehr gehoben werden können.

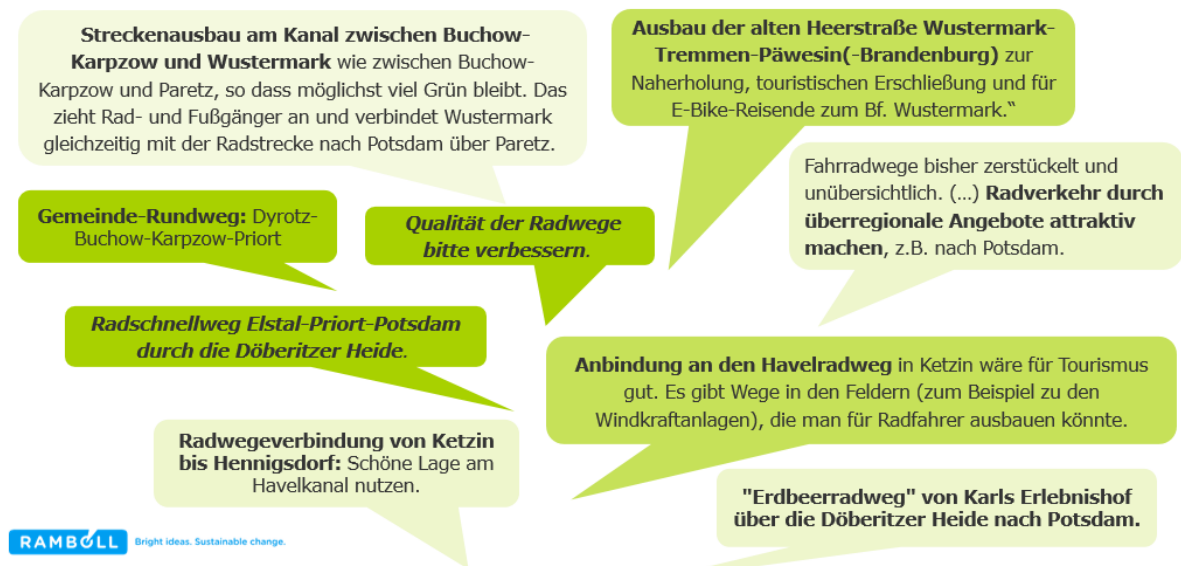
Als zentrale Wegestruktur zur Erschließung der Ortslagen kann ein „großes Viereck“ abgeleitet werden. Hier sind insbesondere die Relationen zwischen den Ortsteilen Wustermark, Elstal, Priort und Buchow-Karpzow von hoher Bedeutung. Innerhalb von Elstal ist die Wegestruktur stark verteilt. Der Knoten B5 - Ausfahrt Elstal-West ist dabei für den Radverkehr besonders wichtig. In Bezug auf den touristisch und freizeitorientierten Radverkehr machen die Beteiligten auf zahlreiche Potenziale im Gemeindegebiet in Verbindung mit dem Havelkanal oder der Döberitzer Heide aufmerksam. Zum einen sollten bestehende Verbindungen besser ausgestattet und vermarktet werden, z. B. ein Erdbeerradweg über die Döberitzer Heide, oder der „Gemeinde-Rundweg“ Dyrotz - Buchow-Karpzow - Priort. Zum anderen sollten Wegeverbindungen zur Anbindung von Wasser- und Naturlandschaften im Gemeindegebiet ausgebaut werden. Hierdurch kann die freizeitorientierte Nutzung von Radwegen und damit der Tourismus in die Region deutlich gesteigert werden.

In den nachfolgenden beiden Abbildungen stellen wir zusammenfassend die Anregungen aus den Freitexten der Online-Beteiligung dar:

ZENTRALE ANREGUNGEN FÜR DIE ALLTAGSORIENTIERTE RADNUTZUNG ZUSAMMENFASSUNG DER FREITEXTANTWORTEN IN DER ONLINE-BETEILIGUNG



ZENTRALE ANREGUNGEN ZUR TOURISTISCH- UND FREIZEITORIENTIERTE RADNUTZUNG ZUSAMMENFASSUNG DER FREITEXTANTWORTEN IN DER ONLINE-BETEILIGUNG



Zusätzlich zum Online-Beteiligungsverfahren wurden Behörden und Träger öffentlicher Belange vom 26.04.2021 bis einschließlich 02.06.2021 sowie die allgemeine Öffentlichkeit vom 07.06.2021 bis einschließlich 14.07.2021 ebenfalls im Rahmen eines TöB-Prozesses zum fertiggestellten Konzeptentwurf beteiligt. Die Auswertung beider Stellungnahmen finden sich im Anhang.

5. HANDLUNGSBEDARF

Die eingangs identifizierten Potenziale für den Radverkehr lassen sich vor allem durch die Schaffung eines kohärenten und attraktiven Radwegenetzes realisieren. Dabei spielt die Schließung von Netzlücken und die Einrichtung ausreichend dimensionierter Fahrwege sowie Serviceeinrichtungen eine besondere Rolle. Für die in der Bestandsanalyse identifizierten Mängel und Schwächen ergibt sich dabei folgender Handlungsbedarf:

1. **Ausreichende dimensionierte und gepflegte Infrastruktur:**
Bei künftigen Um- und Neubauten sind die Mindest- oder besser Regelstandards der ERA einzuhalten. Diese sind als Mindeststandards zu verstehen, mit und für eine zunehmende Verkehrsnachfrage sollten jedoch höhere Standards vorgesehen werden, die in der vrsI. 2022 erscheinenden Aktualisierung der ERA zu erwarten sind. Auch jetzt schon sind nach der ERA höhere Standards möglich. Für eine attraktive Radverkehrsinfrastruktur geben die Regelwerke der erfolgreichen Radverkehrssysteme in den Niederlanden und Dänemark eine gute Orientierung.
2. **Lückenloses Radverkehrsnetz mit seltenem Wechsel der Führungsform:**
In einem kohärenten Radverkehrsnetz darf es keine Netzlücken mit plötzlich endender Infrastruktur geben. Mittelfristig sind daher alle Netzlücken zu schließen, kurzfristig sind an diesen Netzlücken zumindest sichere Überleitungen zwischen den Führungsformen einzurichten. Bei der langfristigen Netzplanung sollten möglichst wenige Wechsel der Führungsformen vorgesehen werden, um ein sicheres und einfaches Radfahren zu ermöglichen.
3. **Getrennte Führung von Fuß- und Radverkehr:**
Mit zunehmender Steigerung der Radverkehrsnachfrage sind Fuß- und Radverkehr getrennt voneinander zu führen. Dadurch wird sowohl das Radfahren einfacher und zügiger, insbesondere werden aber Beeinträchtigungen und Unsicherheiten für Fußgänger vermieden. Eine getrennte Führung von Fußgängern und Radfahrern ist insbesondere innerhalb der bebauten Gebiete anzustreben.
4. **Getrennte Führung von Rad- und Kfz-Verkehr:**
Außerhalb von verkehrsberuhigten Bereichen (in denen Schrittgeschwindigkeit für alle Verkehrsteilnehmer gilt) und Fahrradstraßen (in denen der Radverkehr bevorrechtigt ist und Kfz-Durchgangsverkehr zu unterbinden ist) sollte der Radverkehr getrennt vom Kfz-Verkehr geführt werden, um ein sicheres Radfahren für alle Menschen vom Schul- bis Rentenalter zu gewährleisten.
5. **Sichere und attraktive Knotenpunktgestaltung:**
Beim Um- und Neubau von Knotenpunkten sind künftig alle Verkehrsteilnehmer gleichwertig zu betrachten und für diese sichere und attraktive Verkehrsführungen zu gewährleisten. Der möglichst ungehinderte Fluss des Kfz-Verkehrs darf nicht mehr alleiniges Gestaltungskriterium sein. Für eine sichere und attraktive Führung des Fuß- und Radverkehrs (und damit der Gesamtleistungsfähigkeit des Knotens) sind daher auch Einschränkungen des Kfz-Verkehrsflusses einzuplanen.
6. **Direkte und gleichberechtigte Führung des Fuß- und Radverkehrs:**
Nicht nur an Knotenpunkten sind künftig alle Verkehrsteilnehmer gleichwertig zu betrachten. Ziel muss eine möglichst direkte Führung des besonders Umwege-empfindlichen Fuß- und Radverkehrs sein. Dies betrifft viele Knotenpunkte und die Verbindung zwischen Wustermark und Berlin entlang der B5.

7. Sichere und ausreichend dimensionierte Abstellanlagen und Serviceeinrichtungen:

An allen drei Bahnhöfen der Gemeinde sollten stets sichere, hochwertige und überdachte Radbügel in ausreichender Anzahl zur Verfügung stehen. Die Anzahl richtet sich nach den Pendlerdaten und berücksichtigt dabei die Erwartungen zukünftiger Entwicklungen beim Anteil des Radverkehrs. Ebenfalls sollten Gemeindezentren, Nahversorger, Schulen und Kitas, sowie Standorte von Arbeitsplätzen mit Radabstellanlagen ausgestattet werden, um vor allem die alltäglichen Wege gut mit dem Rad bewerkstelligen zu können. Ähnlich wie in der momentan ausschließlich auf den Kfz-Verkehr ausgerichteten Stellplatzsatzung der Gemeinde, können Zielgrößen auch für Radverkehr festgelegt werden.

Darüber hinaus empfiehlt sich die Bereitstellung von Serviceinfrastruktur wie z.B. Luftpumpen, um auch kleine Wartungs- und Instandhaltungsaufgaben unterwegs zu ermöglichen.

6. MAßNAHMEN

6.1 Zielnetz

Auf Grundlage der in der Bestandsanalyse und im Beteiligungsprozess identifizierten Potenziale und Schwachstellen wurde in einem iterativen Prozess mit Vertretern der Gemeindeverwaltung Wustermark Hauptverbindungen für ein Zielnetz abgeleitet. Die nachfolgende Abbildung verdeutlicht das Ergebnis auf Kartengrundlage der im Beteiligungsprozess identifizierten Verbindungen:

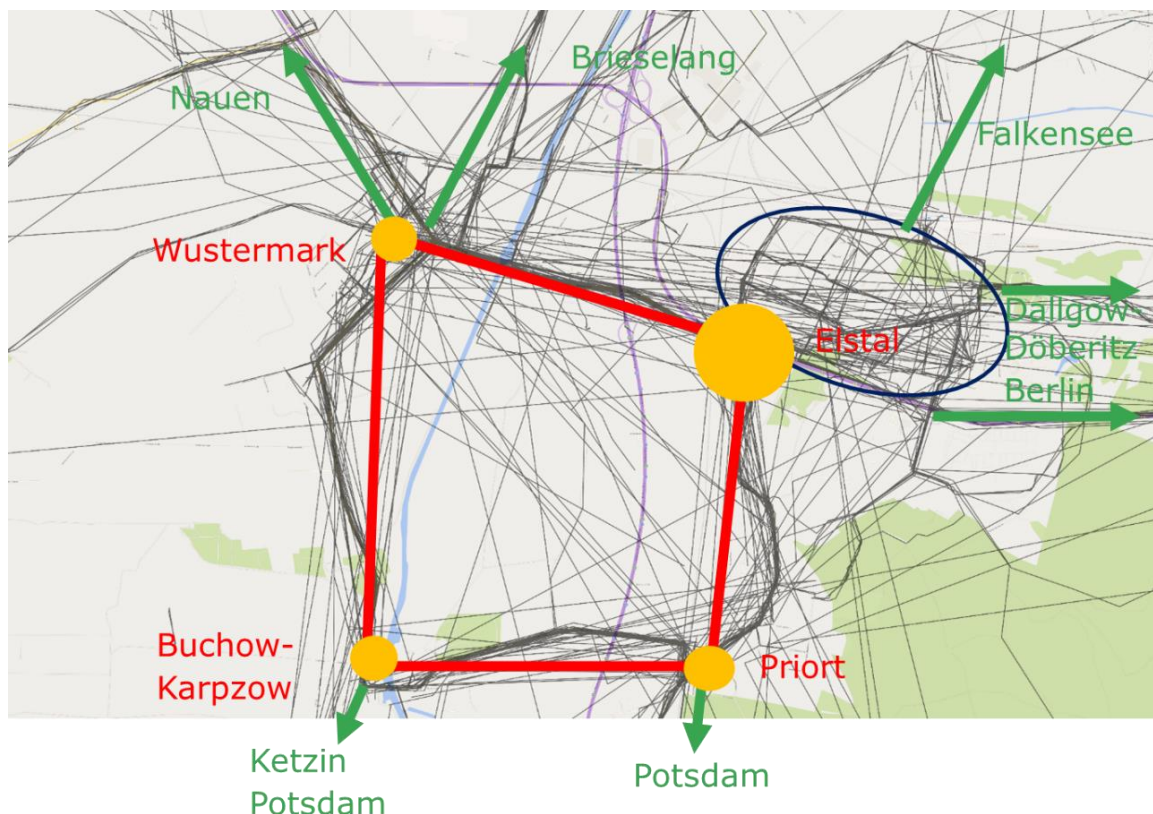


Abbildung 33: Hauptverbindungen für ein Radverkehrs-Zielnetz in der Gemeinde Wustermark

Das Zielnetz besteht aus den folgenden Kernelementen:

- **„Großes Wustermarker Viereck“:**
Das große Wustermarker Viereck bildet die vier wichtigen Relationen zwischen den Ortsteilen Wustermark, Elstal, Priort und Buchow-Karpzow ab.
- In den vier Ortsteilen bilden wichtige Knoten die **Scharniere** dieses Wustermarker Vierecks; der bedeutendste ist dabei der Knoten Elstal.
- Im größten Ortsteil der Gemeinde, Elstal bestehen zahlreiche Binnenrelationen, die einer detaillierten und differenzierten Netzentwicklung bedürfen.
- An den Knoten bzw. über das Binnennetz in Elstal bestehen **Anbindungen zu den Nachbargemeinden** Nauen, Brieselang, Falkensee, Dallgow-Döberitz (und weiter nach Berlin), Potsdam und Ketzin.

Aus diesen Kernelementen wurde folgendes Zielnetz abgeleitet:

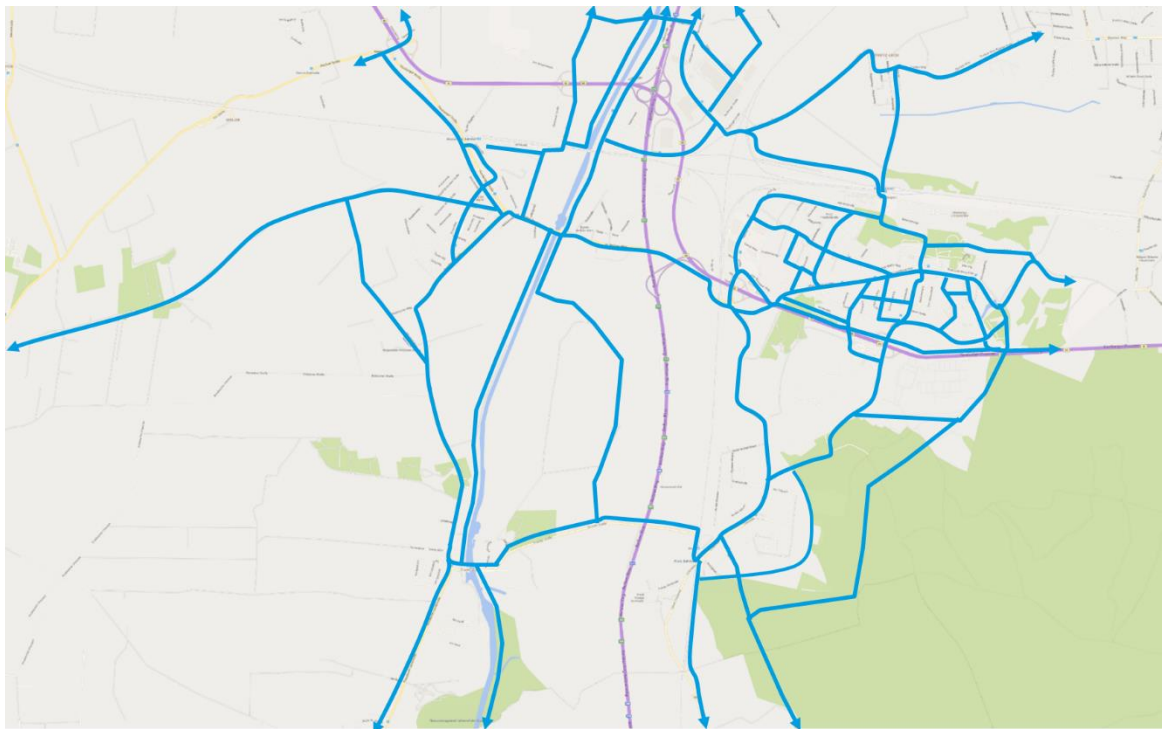


Abbildung 39: Zwischenzeitlicher Arbeitsstand des Zielnetzes für den Radverkehr in Wustermark – Gesamt

In einem nächsten Schritt wurden Hauptrouten innerhalb des Zielnetzes entwickelt, die die wichtigsten Verbindungen innerhalb des „Wustermarker Vierecks“, in der Ortslage Elstal sowie den Anbindungen an die Nachbargemeinden abdecken:

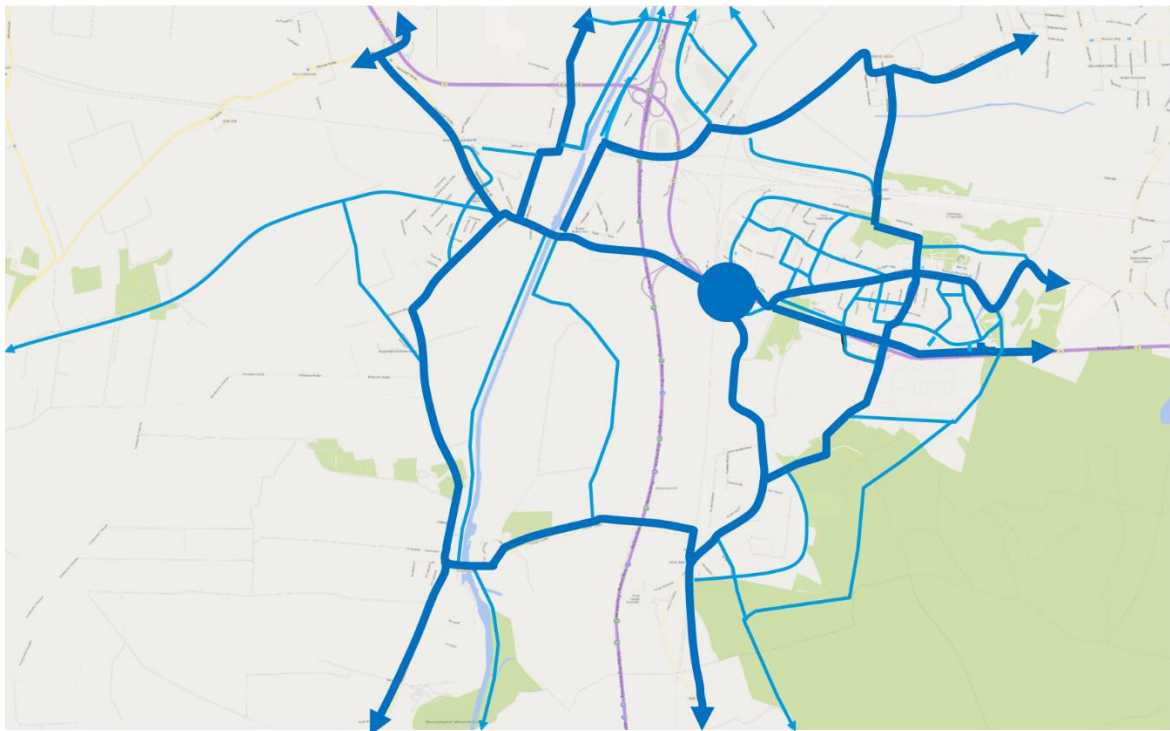


Abbildung 40: Zwischenzeitlicher Arbeitsstand des Zielnetzes für den Radverkehr in Wustermark – Haupt- und Nebenrouten

Hauptrouten sind die wichtigsten Routen zwischen den Ortsteilen und Wohnlagen, sowie die Verbindungen zu den Nachbargemeinden im Landkreis und darüber hinaus (u.a. Verbindungen nach Potsdam und Berlin). Wegen der großen Verkehrspotenziale sollten Hauptrouten bei Neu- oder Ausbau besonders berücksichtigt werden. Auf den Hauptrouten sollte der Radverkehr weitestgehend vom Kfz-Verkehr getrennt werden oder bevorzugt in Fahrradstraßen geführt werden. Ebenso sollte in Ortsbereichen der Radverkehr auch vom Fußverkehr getrennt werden. Gemischte Radwege sollten auf Hauptrouten nur außerhalb der Ortsbereiche mit geringem Fußverkehrsaufkommen angeordnet werden.

Nebenrouten ergänzen die Hauptrouten sowohl innerhalb der Ortsteile als auch auf Verbindungen mit geringeren Verkehrspotenzialen oder auch als vorwiegend für den Freizeitverkehr genutzte Verbindung mit geringerer Bedeutung für den Alltagsverkehr. In mehreren Workshops von Gutachtern und der Gemeindeverwaltung zum Zielnetz wurden die Vorschläge diskutiert und schrittweise weiterentwickelt. Dabei wurden auch aus dem Zielnetz die Ausbaubedarfe abgeleitet.

Ein Teil des Zielnetzes ist bereits in einem akzeptablen Zustand und kann vorerst so übernommen werden. Bei einer deutlichen Steigerung der Radverkehrsnachfrage sind aber auch diese ggf. auszubauen. Zahlreiche Abschnitte bedürfen Anpassungen bzw. einer Lückenschließung und sind entsprechend umzugestalten. Schließlich gibt es Strecken mit einer wichtigen Verbindungsfunktion, die aber keine gut befahrbare und sichere Infrastruktur aufweisen. Darüber hinaus existieren Vorstellungen für neue Relationen, wie z.B. einzelne Abschnitte zwischen Priort und Elstal Ost, welche komplett neu für den Rad- und Fußverkehr erschlossen werden sollen. So gliedert sich das Zielnetz insgesamt in Hauptrouten auf dem „Wustermarker Viereck“, sowie Nebenrouten jenseits der wichtigsten Verbindungen. Die Hauptrouten sind hierbei besonders für die überörtlichen Verkehre zwischen den Ortsteilen und zu den Nachbargemeinden bedeutsam. Auf diesen Hauptwegen sollte der Ausbau prioritär vorangetrieben werden. Eine detaillierte Karte des Zielnetzes mit den Ausbaubedarfen befindet sich in der Anlage 6.

6.2 Abstellanlagen und Serviceeinrichtungen

Die Lage der zusätzlichen Abstellanlagen und Serviceeinrichtungen (Vgl. Kapitel 2.1.3) kann sehr gut aus dem Beteiligungsprozess abgeleitet werden. Diese konzentriert sich auf die drei Bahnhöfe und Wustermark, Elstal und Priort und die jeweiligen Ortskerne sowie einzelne Aufkommensschwerpunkte wie die Schulstandorte, das Designer Outlet Berlin und Karls Erlebnis-Dorf. Detaillierte Informationen zum Bedarf an Abstellanlagen befinden sich in Anlage 8. Darin enthalten sind auch Abstellanlagen im GVZ. Dort wurde in der Befragung nur ein geringer Bedarf genannt, der aber wegen der hohen Arbeitsplatzquote mit einer hohen Anzahl von Einpendlern vorhanden ist.

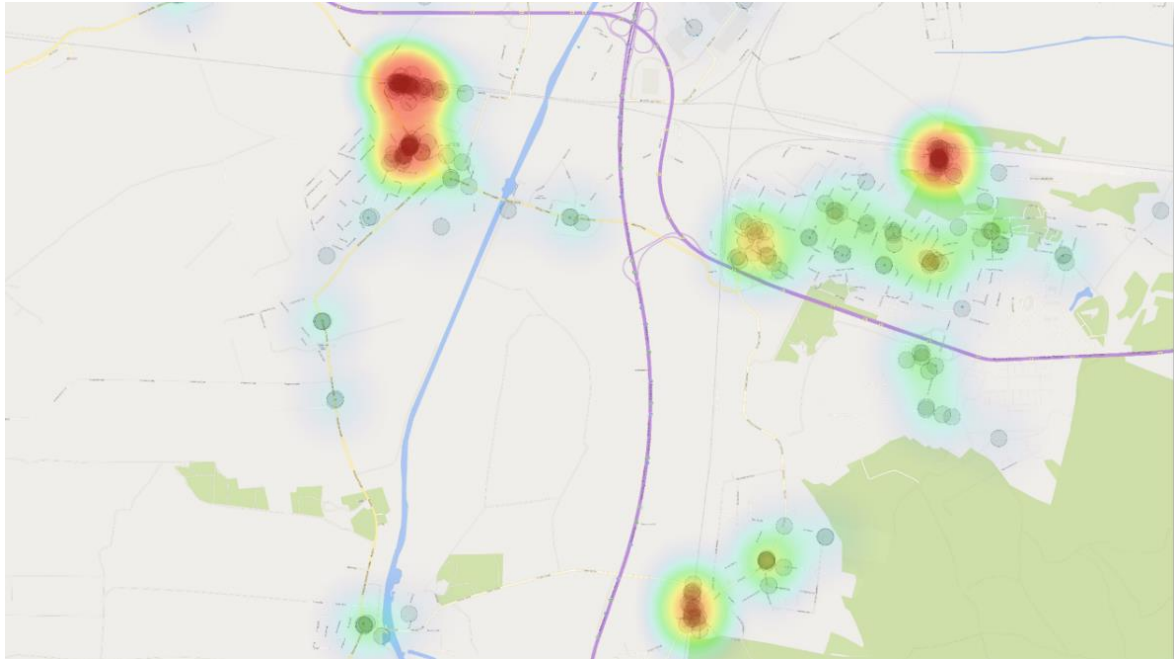


Abbildung 41: Bedarfslokalisierung Abstellanlagen

Serviceeinrichtungen können in Ergänzung zu den größeren Abstellanlagen entwickelt werden. Erste Standorte könnten die beiden aufkommensstärksten Bahnhöfe Wustermark und Elstal sein; ebenso an Zielorten wie dem Ortszentrum Wustermark, dem Designer Outlet Berlin oder Karls Erlebnis-Dorf in Kombination mit öffentlichen Einrichtungen oder privaten Unternehmen.

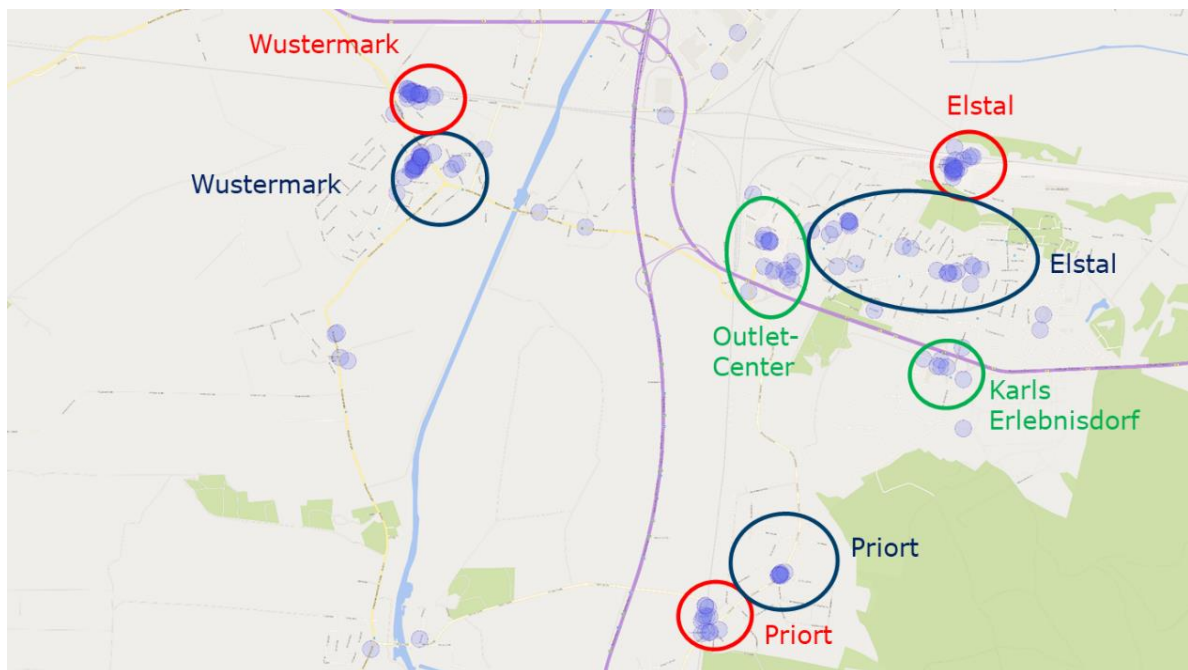


Abbildung 42: Bedarfslokalisierung Serviceeinrichtungen

7. UMSETZUNG

7.1 Priorisierung und Umsetzungsprogramm

Die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes umfasst die im Kapitel 6 dargestellten Maßnahmen zu

- Netzinfrastruktur,
- Abstellanlagen und
- Serviceeinrichtungen; sowie ein dazu begleitendes
- Marketingkonzept und Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Priorität für die baulichen Maßnahmen der Netzinfrastruktur ergibt sich aus den Ausbaunotwendigkeiten (Vgl. Anlage 6) und dem Sicherheitsrisiko des jeweiligen Abschnitts. Die einzelnen Maßnahmen sind in Steckbriefen in Anlage 7 beschrieben. Diese bilden den Kern des Radverkehrskonzeptes und verstehen sich als Brücke zwischen dem Zielnetz und den noch erforderlichen Detailplanungen. Für einzelne Vertiefungsbereiche wurde bereits erste Detailbetrachtungen angestellt, s. Anlage 9.

Bei den Abstellanlagen und Serviceeinrichtungen haben die ÖPNV-Verknüpfungsstellen eine hohe Priorität. Abstellanlagen sollten aber darüber hinaus an allen potenziellen Zielen (und auch Quellen bei öffentlichem Wohnungsbau) sukzessive erweitert bzw. modernisiert werden. Der Beteiligungsprozess bietet hierfür eine sehr gute Grundlage und könnte auch in ähnlicher Form in der Umsetzungsphase fortgeführt werden. So haben einige Gemeinden Meldedialoge²⁵ für kleinteilige Abstellanlagen eingerichtet, in denen Bürger potenzielle Standorte für Fahrradbügel nennen können. Die Verwaltung prüft diese Vorschläge in einem einfachen Verfahren und richtet nach Möglichkeit dann Fahrradbügel an diesen Standortvorschlägen ein.

Aus diesen baulichen Maßnahmen mit seinen finanziellen Erfordernissen (Vgl. Kapitel 7.3) ist dann im Abgleich mit den verfügbaren Haushaltsmitteln der Gemeinde Wustermark unter Berücksichtigung von Fördermöglichkeiten (Vgl. Kapitel 7.4) ein Umsetzungsprogramm in Jahresscheiben (z.B.

²⁵ Ein Beispiel hierfür ist der Meldedialog Fahrradbügel des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg in Berlin: <https://fixmyberlin.de/meldungen/radbuegel/friedrichshain-kreuzberg/karte>

für die Jahre 2021 – 2030) aufzustellen. Die Umsetzung der Maßnahmen mit hoher Priorität sollte dabei möglichst bis zum Jahre 2025 erfolgen; die Vorschläge mit mittlerer Priorität sollten bis 2030 und mit geringer Priorität ab 2030 realisiert werden. Sobald das Umsetzungsprogramm aufgestellt ist, sollte hierzu ein begleitendes Marketingkonzept aufgestellt werden. Die im Rahmen dieses Konzepts entwickelten Maßnahmen, Formate und gestalterischen Elemente (Design von Plakaten und Homepage) des Beteiligungsprozesses sind hierfür eine gute Grundlage und sollten auch zur Wiedererkennung aufgegriffen werden.

Zudem regen wir an, nach ersten sichtbaren Meilensteinen in der Umsetzung niedrigschwellige Beteiligungsformate durchzuführen, um die Bürgerschaft in der Umsetzungsphase mitzunehmen. So könnten zum Beispiel vor Ort Begehungen mit der interessierten Öffentlichkeit organisiert werden und in dabei flankierend auch weitere Umsetzungsmaßnahmen angekündigt werden.

7.2 Monitoring und Fortschreibung

Das Umsetzungsprogramm sollte jährlich evaluiert werden, um dazustellen, in welchem Maße die angestrebte Umsetzung erfüllt werden konnte. Die Erfolgskontrolle sollte aber nicht nur die bauliche Umsetzung beinhalten, sondern auch die Auswirkung der Maßnahmen. Hierzu können kontinuierliche Zählungen die reelle Nachfrageentwicklung belegen. Ebenfalls kann die Zufriedenheit der Bürger kontinuierlich erhoben werden. Hierfür bietet sich eine Weiterentwicklung des durchgeführten digitalen Beteiligungsverfahrens an, z. B. durch eine einfache Online-Umfrage, oder auch eine Teilnahme am Fahrradklimatest des ADFC.

Im Abgleich mit der Umsetzungs- und Erfolgskontrolle und weiteren exogenen Faktoren ist ggf. eine Fortschreibung des Umsetzungsprogramms erforderlich z.B. bei neuen Siedlungsentwicklungen oder geänderten Verkehrsströmen.

7.3 Finanzbedarf

Der geschätzte finanzielle Gesamtbedarf zur Realisierung der empfohlenen Maßnahmen beläuft sich auf ca. 13 Mio. €.

Tabelle 2 gibt eine Übersicht der in den Steckbriefen (Anlage 7) beschriebenen Maßnahmen mit einer Grobkostenschätzung, die in der weiteren Maßnahmenplanung zu untersetzen ist. Hinzu kommen rund 1,3 Mio. € für Abstellanlagen, wenn sie überwiegend überdacht ausgeführt werden.

Kostenschätzung der möglichen, zu realisierenden Maßnahmen:

Nr.	Ortsteil	Straße	Netz	Maßnahme	Länge	Priorität	Kostenschätzung
A	Elstal	Olympisches Dorf	Nebenroute	Fahrradstraßen	-	Hoch	-
B	Wustermark	Kreisverkehr	Hauptroute	Umgestaltung im Hinblick auf Radverkehr	-	Hoch	-
C	Elstal	Rosa-Luxemburg-Allee	Hauptroute	Fahrradstr. / getrennte Geh- u. Radwege	-	Hoch	-
D	Priort	Chaussee	Hauptroute	Getrennte Radwege	-	Hoch	-
1	Buchow-Karpzow	Priorter Str.	Hauptroute	Gemeinsamer Geh- und Radweg	2200m	Hoch	1.000.000 €
2	Buchow-Karpzow	Potsdamer Landstr.	Hauptroute	Getrennte Radwege	400m	Hoch	180.000 €
3	Buchow-Karpzow	Priorter Str. (west)	Hauptroute	Getrennte Radwege	600m	Hoch	80.000 €
4	Dyotz-Luch	Duisburger Str.	Hauptroute	Fahrradstr	1900m	Hoch	750.000 €
5	Dyotz-Luch	Dyrotzer Weg	Hauptroute	Fahrradstr	350m	Hoch	60.000 €
6	Dyotz-Luch	Mittelweg	Hauptroute	Fahrradstr	1300m	Hoch	400.000 €
7	Dyotz-Luch	Rügener Str.	Hauptroute	Fahrradstr	900m	Hoch	100.000 €
8	Dyrotz	Berliner Allee	Hauptroute	Getrennte Radwege	750m	Gering	100.000 €
9	Dyrotz	Havelkanal (nord)	Hauptroute	Gemeinsamer Geh- und Radweg	1000m	Hoch	350.000 €
10	Dyrotz	Havelkanal (süd)	Nebenroute	Gemeinsamer Geh- und Radweg	3400m	Mittel	1.100.000 €
11	Elstal	Alter Spandauer Weg	Hauptroute	Umbau	250m	Hoch	60.000 €
12	Elstal	Bahnhofstr.	Hauptroute	Gemeinsamer Geh- und Radweg	1300m	Mittel	300.000 €
13	Elstal	Eisenbahnersiedlung	Nebenroute	Fahrradzone	4500m	Mittel	180.000 €
14	Elstal	südlich der B5	Hauptroute	Gemeinsamer Geh- und Radweg	1300m	Hoch	430.000 €
15	Elstal	Athener Weg	Hauptroute	Fahrradzone	2500m	Mittel	100.000 €
16	Elstal	Tunnel unter der B5	Nebenroute	Erneuerung Oberbau	150m	Mittel	60.000 €
17	Elstal	Nauener Str.	Nebenroute	Umbau	850m	Hoch	570.000 €
18	Elstal	Neue B5 Querung	Hauptroute	Umbau	300m	Mittel	500.000 €
19	Elstal	parallel Eulenspiegelring	Hauptroute	Gemeinsamer Geh- und Radweg	300m	Hoch	120.000 €
20	Elstal	nördl. Bahntrasse	Nebenroute	Gemeinsamer Geh- und Radweg	1650m	Hoch	550.000 €
21	Elstal	Radweg an der B5	Hauptroute	Beleuchtung	2400m	Hoch	320.000 €
22	Hoppenrade	Potsdamer Str.	Hauptroute	Getrennte Radwege	850m	Hoch	360.000 €
23	Priort	parallel Bahntrasse	Hauptroute	Gemeinsamer Geh- und Radweg	1050m	Hoch	500.000 €
24	Priort	Feldweg	Nebenroute	Gemeinsamer Geh- und Radweg	3350m	Gering	1.100.000 €
25	Priort	Heidequerung (west)	Hauptroute	Gemeinsamer Geh- und Radweg	200m	Hoch	100.000 €
26	Priort	Heidequerung (ost)	Hauptroute	Gemeinsamer Geh- und Radweg	950m	Hoch	330.000 €
27	Wernitz	Ketziner Str.	Nebenroute	Gemeinsamer Geh- und Radweg	1800m	Hoch	600.000 €
28	Wernitz	Knoten Hamburger Str.	Nebenroute	Neubau Knoten	-	Hoch	500.000 €
29	Wustermark	Zeestower Str. (nord)	Hauptroute	Gemeinsamer Geh- und Radweg	300m	Hoch	150.000 €
30	Wustermark	Alter Brandenburger Weg	Nebenroute	Gemeinsamer Geh- und Radweg	2900m	Mittel	1.200.000 €
31	Wustermark	Trampelpfad am Bahnhof	Nebenroute	Gemeinsamer Geh- und Radweg	360m	Hoch	in Planungen
32	Wustermark	Brandenburger Str.	Nebenroute	Fahrradstraße	750m	Mittel	50.000 €
33	Wustermark	Hoppenrader Allee	Nebenroute	Fahrradstraße	750m	Gering	50.000 €
34	Wustermark	Kuhdammweg	Hauptroute	Gemeinsamer Geh- und Radweg	1100m	Hoch	500.000 €
35	Wustermark	Potsdamer Str.	Hauptroute	Gemeinsamer Geh- und Radweg	900m	Hoch	400.000 €
36	Wustermark	Zeestower Str. (süd)	Hauptroute	Getrennte Radwege	180m	Hoch	100.000 €
37	Wustermark	Neue Havelquerung	Hauptroute	Gemeinsamer Geh- und Radweg	100m	Hoch	N.N.
Gesamt							13.200.000 €

Tabelle 2: Finanzbedarf für die Netzinfrastruktur

7.4 Fördermöglichkeiten

Zur Stärkung des Radverkehrs gibt es auf Ebene des Bundes, des Landes Brandenburg sowie des Landkreises Havelland eine Vielzahl an Förderprogrammen für investive Ausgaben in die Radverkehrsinfrastruktur. Neben der Verbesserung des Alltagsradverkehrs werden auch Maßnahmen im touristischen Wegenetz gefördert. Die nachfolgend dargelegten Förderprogramme geben einen ersten Überblick über die vielfältige Förderlandschaft und bedürfen im Einzelfall einer konkreten Überprüfung der Anspruchsberechtigung.

7.4.1 Landkreis Havelland

Der Landkreis Havelland fördert seit Beginn des Jahres 2020 den Bau und Ausbau von Bike&Ride-Anlagen mit 60% bis 80% der zuwendungsfähigen Ausgaben sowie bis zu 50% der Planungskosten. Die konkreten Fördermodalitäten werden in der **Richtlinie zur Förderung von Investitionen in Infrastruktur des ÖPNV in den Städten und Gemeinden des Landkreises Havelland und von Fahrzeugen des ÖPNV** dargelegt.

7.4.2 Land Brandenburg

Die zunehmende Bedeutung des Radverkehrs für das Land Brandenburg verdeutlichen die Radverkehrsstrategie 2030 sowie die daran angelehnten Förderprogramme. Damit haben sich die Mittelzuwendungen für den Radverkehr durch die Landesregierung in den vergangenen Jahren kontinuierlich erhöht. Folgende Förderprogramme stehen derzeit zur Verfügung:

- Mit der **Richtlinie zur Förderung von Investitionen im kommunalen Straßenbau zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden des Landes Brandenburg** (Rili KStB Bbg 2020) wird der Um- und Ausbau von Wegen für den Radverkehr, die dem Alltagsverkehr dienen, mit bis zu 80% gefördert. Finanzschwache Kommunen und strukturschwache Regionen können eine Förderung von bis zu 90% beantragen. Die Gemeinde Wustermark ist jedoch derzeit nicht als finanzschwache Kommune gelistet. Die Mittel zur Umsetzung entstammen dem Sonderprogramm „Stadt und Land“. Eine Kumulierung der Förderung mit Drittmitteln ist zulässig. Die Förderperiode endet mit Ablauf des Jahres 2023.
- Radabstellplatzanlagen, Fahrradboxen, Fahrradparkhäuser sowie Bike-Sharing-Anlagen an Bahnhöfen werden bis Ende 2024 mit bis zu 90% durch das Land Brandenburg in der **Richtlinie zur Förderung von Investitionen für den Öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg** (RiLi ÖPNV-Invest) finanziell gefördert.
- Die Anschaffung neuer Lastenfahrräder mit einer Zuladungskapazität von mindestens 40 Kilogramm wird bis Dezember 2022 durch das Land Brandenburg in der **Richtlinie zur Förderung von Lastenfahrrädern** (RiLi LaFa Bbg) geregelt. Es werden sowohl normale als auch elektrisch angetriebene Lastenfahrräder mit max. 2.500 EUR bzw. 4.000 EUR oder max. 50% der zuwendungsfähigen Ausgaben gefördert, sofern sie dem Transport von Waren, Material oder Personen dienen. Lastenräder, die der Allgemeinheit kostenlos zur Verfügung gestellt werden, können eine erhöhte Förderung von bis zu 80% erhalten.
- In der Gemeinschaftsaufgabe **„Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“** von Bund und Land wird die Modernisierung und Errichtung von Radwegen mit besonderem strategischem Interesse für den Tourismus mit 50% bis 95% der zuwendungsfähigen Ausgaben gefördert. Der Förderschwerpunkt liegt insbesondere auf den definierten Regionalen Wachstumskernen (RWK) sowie auf definierten Radwegen mit besonderer touristischer Bedeutung. Hierbei ist jedoch genau zu prüfen, ob die Förderfähigkeit für die Gemeinde Wustermark gegeben ist.
- Im Rahmen der **Förderung von Maßnahmen zur baulichen Schul- und Spielwegesicherung** des Landes Brandenburg werden der Bau und Ausbau von Radwegen sowie von Brücken für Fußgänger und Radfahrer gesondert gefördert. Das Ziel der zu fördernden Maßnahmen muss die Beseitigung unfallgefährdeter Schwerpunkte oder die Verbesserung der

Wegeverhältnisse für Kinder und Schüler sein. Die Höhe der Förderung beträgt bis zu 75% der förderfähigen Kosten.

7.4.3 Bundesebene

Auf Bundesebene stellt insbesondere das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) umfangreiche Förderprogramme für den Radverkehr bereit. Durch das 2019 verabschiedete Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung wurden die bisherigen Fördermittel für den Radverkehr um zusätzliche 900 Mio. EUR auf insgesamt 1,46 Mrd. EUR bis zum Jahr 2023 erhöht. Folgende Förderprogramme werden auf Bundesebene angeboten:

- Durch das **Sonderprogramm „Stadt und Land“** stellt der Bund den Ländern im Rahmen einer Verwaltungsvereinbarung bis 2023 circa 660 Mio. EUR für die Attraktivierung und den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur zur Verfügung. Der Förderungsgegenstand ist vielseitig und umfasst u.a. den Neu-, Um- und Ausbau einer flächendeckenden Radverkehrsinfrastruktur, das Errichten von Abstellanlagen oder die technische Optimierung des Verkehrs. Die Fördermodalitäten für das Land Brandenburg werden derzeit noch durch das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) erarbeitet. Im Land Brandenburg erfolgt die Umsetzung des Sonderprogramms über die Förderrichtlinie Kommunaler Straßenbau (KStB) und ÖPNV Invest.
- Der Neu-, Um- und Ausbau von eigenständigen sowie straßenbegleitenden Radschnellverbindungen, die erst nach 2022 oder ohne Bundesförderung überhaupt nicht realisiert werden würden, können im Rahmen der **Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege 2017 – 2030** mit 75% bis 90% der förderfähigen Kosten gefördert werden. Der verbleibende Anteil kann aus Landes- oder kommunalen Mitteln aufgebracht werden. Für eine Förderung muss nachgewiesen werden, dass die Maßnahme ein hohes Potenzial von mehr als 2.000 Radfahrten pro Tag im Querschnitt erwarten lässt. Die Förderperiode läuft bis zum Jahr 2030.
- Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) fördert bis zum Ende des Jahres 2022 Verbesserungen für den Alltagsradverkehr und der Radverkehrsinfrastruktur mit 40% bis 60% der Ausgaben im Rahmen der **Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie“**. Teil des Förderprogramms ist auch die gemeinsame Bike&Ride-Initiative des BMU und der Deutschen Bahn, die sich das kurzfristige Ziel von 100.000 zusätzlichen Bike&Ride-Stellplätzen bis Dezember 2022 gesetzt hat.
- Innovative Projekte im Radverkehr, die insbesondere richtungsweisende infrastrukturelle Maßnahmen oder die Verknüpfung des Radverkehrs mit anderen Verkehrsmitteln beinhalten, können im Rahmen der **Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland** von Kommunen beim BMVI eingereicht werden. Die Förderanteile liegen bei 75% bzw. 90% (für finanzschwache Kommunen) der zuzuwendenden Gesamtausgaben. Im Zuge der COVID-19-Pandemie wurde die Förderhöhe bis Ende 2021 befristet auf 80% bzw. 100% erhöht. Insgesamt läuft das Förderprogramm bis Dezember 2026.
- Auch das BMU unterstützt innovative Leuchtturm-Projekte zur Stärkung des Radverkehrs durch den eigenen Förderaufruf **Klimaschutz durch Radverkehr**. Voraussetzung für den Erhalt der Mittelzuwendungen von 75% bis 90% der förderfähigen Ausgaben ist ein klarer treibhausgasmindernder Effekt sowie eine hohe Kosteneffizienz des zu fördernden Vorhabens. Fördergegenstand können die Radverkehrsinfrastruktur, begleitende Ingenieursleistungen oder Ausgaben für Öffentlichkeitsarbeit sein. Gefördert werden keine Einzelmaßnahmen, sondern ausschließlich Maßnahmenpakete. Bewerber durchlaufen ein zweistufiges Auswahlverfahren und können bis zum 31. Oktober 2023 eine Förderung beantragen.
- Der **fahrradtaugliche Ausbau von Betriebswegen an Bundeswasserstraßen** wird seit dem Jahr 2020 mit 90% vom Bund gefördert, insofern die Verkehrssicherungspflicht und der Restkostenanteil durch die betroffene Kommune übernommen wird.

7.4.4 Fazit

Die zuvor aufgelisteten Förderprogramme verdeutlichen das vielfältige Förderpotenzial von Radinfrastrukturmaßnahmen, Radabstellanlagen sowie begleitender intermodaler Mobilitätskonzepte. Bedingt durch die COVID-19-Pandemie werden befristet teils erhöhte Zuschüsse gewährt. Erfahrungen aus der Vergangenheit zeigen, dass die für die Förderung des Radverkehrs zur Verfügung stehenden Projektmittel oftmals nicht vollständig abgerufen und ausgeschöpft werden. Insbesondere durch die zusätzlichen umfangreichen Fördermittel auf Bundesebene im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung sind die derzeitigen Aussichten für die Bewilligung von Projektmitteln zur Stärkung des Radverkehrs als sehr positiv anzusehen.

8. ÄNDERUNGEN GEGENÜBER DEM ERSTEN ENTWURF

Gegenüber dem Endbericht vom 04.04.2021 wurden in den folgenden Steckbriefen (Anlage 7) Änderungen und Ergänzungen vorgenommen:

- 1
- 2
- 4
- 5
- 7
- 9
- 10
- 14
- 16
- 20
- 21
- 22
- 25
- 26
- 27
- 29
- 30
- 35
- 36

Außerdem wurden die Stellplatzbedarfe der drei in der Gemeinde Wustermark befindlichen Bahnhöfe angepasst (Anlage 8).

Die genauen Anpassungen finden sich in der Auswertung der Stellungnahmen wieder.

Diese sind ebenfalls im Anhang zu finden.

Zudem wurde der Streckenabschnitt 14, die neue Verbindung südlich und parallel der B5 zu einer Hauptroute hochgestuft.

ANLAGEN

- Anlage 1: Bestandsaufnahme Radverkehrsnetz – Führungsform (Gemeinde Wustermark)
- Anlage 2: Bestandsaufnahme Radverkehrsnetz – Oberflächenstruktur (Gemeinde Wustermark)
- Anlage 3: Bestandsaufnahme Radverkehrsnetz – Beiblatt (Gemeinde Wustermark)
- Anlage 4: Dokumentation der Befahrung
- Anlage 5: Präsentation zur Bürgerbeteiligung
- Anlage 6: Zielnetz mit Ausbaubedarf – Gesamtplan
- Anlage 7: Steckbriefe Netzelemente
- Anlage 8: Steckbriefe Abstellanlagen und Serviceeinrichtungen
- Anlage 9: Detailbetrachtungen
- Anlage 10: Auswertung der Stellungnahmen im Rahmen der Beteiligung von Behörden und Trägern öffentlicher Belange (Zeitraum: 26.04.2021 bis einschließlich 02.06.2021)
- Anlage 11: Auswertung der Stellungnahmen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit (Zeitraum: 07.06.2021 bis einschließlich 14.07.2021)