

Radwegekonzept

für die

Barnimer Feldmark

Autor: Regionalpark Barnimer Feldmark e.V.

Bearbeiter: Sibylle Lösch
Frank Müller
Heidrun Neitzel

Stand: Endfassung November 2011
gefördert von: Landkreis Barnim, Stadt Werneuchen
sowie Gemeinde Ahrensfelde



INHALTSVERZEICHNIS

1. Einleitung	3
2. Ausgangssituation.....	3
2.1. Gebietscharakteristik	3
2.2. Planerische Grundlagen	5
3. Zielstellung und Herangehensweise.....	7
4. Ergebnisse.....	9
4.1. Stärken und Schwächen	9
4.2. Quell- und Zielgebiete	10
4.3. Wegeanalyse	12
5. Handlungsempfehlungen.....	18
5.1. Vision	18
5.2. Wegebau	18
5.3. Förderung und Finanzierung	19
5.4. Beschilderung	24
5.5. Zusammenfassung und Ausblick.....	25



1. Einleitung

Der Regionalpark Barnimer Feldmark e.V. versteht sich als Motor der Entwicklung der gleichnamigen Region, welche durch planerische Zusammenarbeit der beiden angrenzenden Länder Berlin und Brandenburg definiert wurde. Mit der vorliegenden Arbeit wird der zunehmenden Bedeutung des Radtourismus Rechnung getragen, das Wachstum dieser Sparte des Tourismus¹ darf nicht an der Region vorbeigehen. In Kombination mit den Ansprüchen der Anwohner sollen aus der Bestandsaufnahme letztlich Handlungsvorschläge abgeleitet werden, die eine Verbesserung des Radwegenetzes in der Feldmark zur Folge haben und die Vermarktung als Radregion berechtigen.

Das Konzept soll als Anstoß für konkretes gemeindliches Handeln verstanden werden, es enthält keine verbindlichen Vorgaben.

2. Ausgangssituation

2.1. Gebietscharakteristik

2.1.1. Landschaft

Das vorherrschende Landschaftsbild ist eine offene ackerbaulich geprägte Kulturlandschaft mit vielen Alleen, Obstplantagen und nur kleineren zusammenhängenden Waldgebieten (bis auf den Gamengrund). Es finden sich neben Kiefernforsten vor allem Mischwälder mit Eichen, Buchen und - insbesondere als wegbegleitende Bäume - Robinien. Die ebene Weitläufigkeit der eiszeitlich geformten Landschaft wird durch einzelne Fließe und Kleingewässer aufgelockert, die häufig von Büschen und sogar Erlenbrüchen umstanden sind und als Rückzugsräume für das reichlich vorkommende Niederwild und Rehwild dienen.

Für die Feldmark sind kleinere Orte mit Dorfcharakteristik typisch, immer wieder findet man das klassische Brandenburger Angerdorf mit Bauernhäusern aus der Gründerzeit und einem Dorfteich, der mehr oder minder funktionstüchtig ist. Insbesondere die Kirchen hier sind vielgestaltig und in ihrer Feldsteincharakteristik sehenswert. Die Orte sind gut vernetzt durch Landstraßen bzw. landwirtschaftlich-forstliche Nutzwege u.a. sogenannte KAP-Straßen².

Eine besondere Prägung erfährt dieses Gebiet im Südosten durch die Stadtkante Berlins, die relativ unvermittelt in das ländliche Brandenburg übergeht.

¹http://www.mwfk.brandenburg.de/sixcms/media.php/4055/Landestourismuskonzeption_BB2011bis2015.pdf

²KAP = Kooperative Abteilung Pflanzenproduktion vor 1990



2.1.2. Besiedlung und Infrastruktur

Abb. 1: Siedlungskerne in der Feldmark mit Landkreisgrenze Barnim und Märkisch-Oderland



Quelle: WITO Barnim

Die Feldmark wird begrenzt durch Waldgebiete im Osten und Norden, die Stadtgrenze Berlins im Südwesten sowie die Siedlungsachsen Richtung Bernau im Westen und Richtung Strausberg im Süden. Die Besiedlungsstruktur ist gekennzeichnet durch den Stadtrand Berlin mit der dichtbesiedelten und infrastrukturell sehr gut erschlossenen Gemeinde Ahrensfelde (13.000 Ew) im Südwesten, der Siedlungsachse bis Bernau (36.000 Ew) bzw. Strausberg (26.000 Ew) und dem Ort Werneuchen in der Mitte (<8.000 Ew) (Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, Stand 31.12.2010). Nach Nordosten hin nimmt die Siedlungsdichte und damit auch die infrastrukturelle Ausstattung deutlich ab, das Gebiet ist eindeutig ländlich, die Orte haben deutlich weniger als 2000 Ew.

Der öffentliche Nahverkehr verliert in dieser Richtung ebenfalls an Dichte: die Regionalbahn OE25 führte bis vor einigen Jahren bis Tiefensee, nunmehr endet sie – trotz umfangreich sanierten Gleise – bereits in Werneuchen. Weiterführende Buslinien gibt es zwar (887, 895, 908) aber der Transport von Fahrrädern ist damit nicht anzubieten.

Bemerkenswert ist in bezug auf das Radfahren die größere Häufigkeit von Ausweichwegen abseits der Landstraßen, je näher man den Siedlungsachsen / -kernen kommt. Im nordöstlichen Teil der Feldmark stehen dem Radfahrer vorwiegend die Landstraßen zur Verfügung,



welche dann allerdings auch weniger frequentiert sind, wenn auch von PKW mit teils sehr hoher Geschwindigkeit.

2.2. Planerische Grundlagen

Der Regionalpark Barnimer Feldmark ist kein Park im Sinne einer landschaftlichen Schutzkategorie oder der Erholung. „Seit 1998 ist der Aufbau von Regionalparks ein verbindliches gemeinsames Planungsziel beider Länder, das im Landesentwicklungsprogramm (LEPro) und im Landesentwicklungsplan für den engeren Verflechtungsraum Brandenburg-Berlin (LEP eV) festgelegt wurde.“³ Er ist ein Konstrukt der Raum- und Regionalplanung, welches erst durch die Arbeit von Akteuren mit Leben erfüllt wird. Der gleichnamige Verein – im Jahre 1997 gegründet – bemüht sich seitdem mit einer Vielzahl von Maßnahmen (vorwiegend öffentlich gefördert) um die Entwicklung der Barnimer Feldmark. Die Vernetzung mit allen aktiven Institutionen, Unternehmen und öffentlichen Einrichtungen soll zum einen das Umsetzen der Ziele der Regionalentwicklung ermöglichen, zum andern aber auch das Selbstbild als zusammengehörige Region fördern.

Abb. 2: Gebietskulisse des Regionalparks Barnimer Feldmark



Das vorliegende Radwegekonzept steht nicht in luftleerem Raum, es fußt auf verschiedenen Ideen, Entwürfen und Planungen, nicht zuletzt soll es eine praktische Leitlinie werden für die Umsetzung der Tourismuskonzeption des Landes Brandenburg.

Schon seit Ende der 90er Jahre gibt es mehrere konzeptionelle und planerische Arbeiten, die sich mit Wegen und Wegenetzen im Gebiet befassen, aber bisher noch kein Radwegekonzept für die Barnimer Feldmark.

³ <http://gl.berlin-brandenburg.de/imperia/md/content/bb-gl/publikationen/regionalparks.pdf>



Folgende Vorlagen wurden gesichtet und einbezogen:

Konzeption	Auftraggeber	Bezug zur Feldmark / Bemerkungen
Tourismuskonzeption Brandenburg 2011	Land Brandenburg	kein direkter Bezug aber Nennung des Radtourismus als Wachstumssparte für den Tourismus in Brandenburg
Vier-Wege-Netz-Konzeption des Landkreises Barnim	LK Barnim	bezieht sich allgemein auf den Barnim, Vorschläge zu Wegekategorien, Wegebaumaßnahmen, Einstufung von Radwegen
Radwegeerfassung im Kommunalen Nachbarschaftsforum Nord und Ost	Kommunale Nachbarschaftsforen Nord und Ost	Gebiet der Feldmark wird mit einbezogen, relativ ungenau im Detail
Radwegekonzept Falkenberg-Höhe	Gemeinde Falkenberg-Höhe	direkter Anschluss an Regionalpark-Gebiet
Radwegekonzept MOL 2002	Landkreis Märkisch-Oderland	Gebietsüberschneidung,
Inline-Skating im Landkreis Barnim - eine Machbarkeits- und Ist-Analyse des Barnimer Wegenetzes	WITO Barnim mbH in Zusammenarbeit mit HNEE und Campus barum 50+	empfohlen wird die Strecke zwischen Mehrow und Eiche, ausbaubar nach Blumberg , Löhme und Börnicke
Beschluss Werneuchen 2010	Stadtverordnetenversammlung Werneuchen	u.a. Ausbau Strecken Weesow-Börnicke und Krummensee-Blumberg empfohlen, Bepflanzung mit Obstbäumen an alten Alleestrecken soll erneuert werden, Ausschilderung mittelfristig geplant, Einfluss auf Radweg an B158 Werneuchen-Tiefensee
diverse Fahrradkarten aus verschiedenen Verlagen		gute Grundlage aber tw. Fehler immer weiter übernommen
Internetseiten, u.a. ADFC		kein passendes Kartenmaterial, eher buchbare Tourenempfehlungen
Reitwege- und Skaterwegeerfassung des RP Barnimer Feldmark e.V.	Regionalpark Barnimer Feldmark e.V.	Reitwanderempfehlungen, ohne Bezug auf Radwege, Skaterwege auf vorh. Radwegen

Im Oktober 2010 wurde durch den Regionalpark Barnimer Feldmark e.V. eine Radverkehrskonferenz organisiert (Programm im Anhang). Als wichtigstes Ergebnis ist festzuhalten, dass zum einen eine fachliche Vernetzung stattfand und zum andern die derzeitigen Bedingungen bezüglich des Neubaus und der Pflege von Radwegen im Land Brandenburg klar wurden. Die Aussagen insbesondere des Landesbetriebes Straßenwesen zur Finanzierung von Radwegen



an Kreis- und Landesstraßen waren u.a. die Tatsache der Verdoppelung der Kosten pro m² Radweg auf 80 € in den letzten Jahren sowie die Mittelreduzierung der Landesregierung für den Ausbau von Radwegen.

3. Zielstellung und Herangehensweise

Das Ziel der vorliegenden Radwegekonzeption ist die Darstellung der Barnimer Feldmark als Radregion, die qualifizierte Verbindung der Wege zu einem Wegenetz und die Bestimmung der Möglichkeiten zur Verbesserung der aktuellen Lage. Letzteres bezieht sich v.a. auf die Wegequalität und auf Baumaßnahmen, die im Ergebnisteil vorgeschlagen werden.

Die Herangehensweise ist als pragmatisch zu bezeichnen, es wird kein idealtypisches Radwegenetz als Vorlage für Handlungsempfehlungen erdacht, sondern der Ist-Stand als Ausgangsposition bestimmt, mit Hilfe der Bewertungsmatrix und der Ziel- und Quellgebietsanalyse bewertet und anhand dessen ein **qualifiziertes Wegenetz** hergeleitet. Dies geschah im Austausch mit verschiedenen Experten, u.a. Raimund Jennert als Verantwortlicher für den Radtourismus in der TMB (Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH, Infrastrukturorientierte Produktentwicklung und Qualitätsmanagement), Thomas Gill (Sachkundiger Einwohner im Ausschuss Wirtschaft und Soziales Werneuchen) und Detlef Kaden, Anbieter von regionalen Touren. Für die Erfassung der Radwege wurden die Wege größtenteils abgefahren, aber auch vorhandenes Wissen Einheimischer genutzt. Ziel- und Quellgebiete wurden anhand Kartenmaterials und Erfahrungen analysiert.

3.1.1. Ist-Stand Erfassung - Fragenraster:

1. Welche Radwege i.S. befahrbarer Wege gibt es im Gebiet
2. Welche Qualität zeigen diese Wege – Bewertung nach Belag, Verkehrssituation und Attraktivität
3. Welche Schwierigkeiten bestehen bei der Befahrung mit dem Fahrrad

Mit Hilfe einer Matrix wurden die Wege bewertet bezüglich der entscheidenden Eigenschaften: Oberfläche / Verkehrssicherheit / Attraktivität. Dafür wurden Punkte zwischen 0 und 20 vergeben und summiert. k.o.-Kriterien liegen vor, wenn gefährliche oder unpassierbare Stellen auf der Strecke liegen und ein zumutbares Ausweichen nicht möglich ist.

Die Auflistung der Wege im Gebiet findet sich als Tabelle im Anhang.



Abb. 3: Bewertungsmatrix

System: Oberflächenbeschaffenheit	20
Verkehrssicherheit	20
Attraktivität	10
Höchstpunktzahl	50
<i>kursiv: ko-Kriterien unabhängig von Gesamtpunktzahl</i>	

Punkt-zahl	Oberflächenbeschaffenheit	Verkehrssicherheit	Attraktivität
0	<i>Feldwege mit nahezu unpassierbaren Stellen</i> <i>Pflasterwege ohne Randweg</i>	<i>Radfahrer können durch Leitplanken oder Böschung nicht ausweichen</i> <i>starker Verkehr ohne Radspur</i>	keine oder kaum Landschaftsstrukturen, Weg durch Gewerbegebiete o.ä. Radweg an Bundesstraße o.ä.
5	Befahrbar aber viele Unebenheiten bzw. Löcher Pflasterwege mit schmalen Randweg	viel Verkehr, über 5 Autos pro Minute Radfahrer kann ggf. ausweichen	wenig Abwechslung, lange gleichförmige Strecken Strecken wie "0" aber zwischendurch mit interessanteren Abschnitten
10	Feldweg gut befahrbar, wenig Unebenheiten oder Löcher, wenig Schotter KAP-Straße schlechte Qualität, wenige und kurze Schiebstellen	relativ wenig Verkehr 5-10 Autos pro Minute PKW mit bis zu 100km/h unterwegs	feldmarktypische Landschaft mit Gehölzen und Fließen interessante Dorfbilder, Sehenswürdigkeiten
15	fester Feld- oder Waldweg, keine Schiebstellen und kein tiefer Sand Asphalt mit wenig Bruchstellen und Löchern, kaum Wurzelschäden KAP-Straße/ Plattenweg	5-10 Autos pro Stunde mit max. 70km/h	
20	Asphalt ohne nennenswerte Schäden	nur Land- und forstwirtschaftlicher Verkehr, evtl. beschränkter Radweg	

3.1.2. Analyse Ziel- und Quellgebiete

Zunächst erfolgte eine Unterteilung in die Kategorien „Alltag“ und „Tourismus“, die sich in einigen Punkten gleichen in anderen aber sehr unterscheiden, v.a. bezüglich der Entfernungsbewältigung. Als „Quellgebiet“ werden die Gebiete bezeichnet, aus denen ein Großteil der Nutzer der Radwege herkommen. „Zielgebiete“ sind Punkte von besonderem Interesse, für die Radfahrer bereit sind, eine bestimmte Strecke zu fahren. Die Quell- und Zielgebiete wurden in den beiden Kategorien analysiert und ausschnittsweise in Karten verzeichnet.

3.1.3. Herleitung des Wegenetzes:

1. Über welche Wege sind die Orte bzw. Zielpunkte gut vernetzt
2. Welche Verbindungen sind dadurch verzichtbar
3. Welche Qualität haben diese Wege – worin bestehen die Mängel

Innerhalb des qualifizierten Wegenetzes zeigen sich Mängelstrecken, definiert als Lücken, welche durch deutliche Einschränkungen in der Befahrbarkeit gekennzeichnet sind. Diese Lücken werden nach Dringlichkeit bewertet und entsprechende **Lückenschlüsse vorge-schlagen**. Diese sind eingestuft in drei Zeitkategorien für die Umsetzung: kurz-, mittel- und langfristig. Den Lückenschlüssen sind die zuständigen Gemeinden /Landkreis sowie Handlungsempfehlungen mit grobem Kostenrahmen zugeordnet.



4. Ergebnisse

4.1. Stärken und Schwächen

„Der Regionalpark Barnimer Feldmark weist im Bereich der Naherholung und des Tagestourismus ein außerordentliches Lagepotenzial auf. Unmittelbar angrenzend an die Berliner Großsiedlungen Lichtenberg, Hohenschönhausen, Marzahn und Hellersdorf und an die Siedlungsachsen Berlin-Bernau und Berlin-Strausberg verfügt die Region über ein Einzugs potenzial von rund einer halben Million Menschen. Dazu kommt ein großes Potenzial an Berlinern, Brandenburgern und Touristen, die über den öffentlichen Nahverkehr (S-Bahn bis Ahrensfelde, Strausberg und Bernau sowie Regionalbahn der ODEG bis Werneuchen) sowie über die gute Anbindung für den motorisierten Individualverkehr (Berliner Ring A 10, B158, B2 und B1/5) den Regionalpark schnell und komfortabel erreichen können.“ (Quelle: Entwicklungskonzept Regionalpark Barnimer Feldmark 2020, Brandenburger Teil, 2007)

Stärken:

- Keine großen Anstiege
- Kleine und große Touren sind möglich
- Sehenswerte Dörfer und Kirchen etc.
- Anbindung an S2, S7 und S5 sowie OE 25
- Berlin als riesiges Quellgebiet für Tagestouristen
- Zur Stärke machen: ackerbaulich geprägte Kulturlandschaft

Schwächen:

- Region versteht sich derzeit noch nicht als Radregion
- Kein durchgehendes Beschilderungskonzept
- Kappung der Bahn ab Werneuchen
- Sehr unterschiedliche Wegequalitäten.



4.2. Quell- und Zielgebiete

Demzufolge muss die Analyse der Quell- und Zielgebiete in zwei Kategorien erfolgen:

- A - Alltagsverkehr
- B - Tourismus

A Alltagsverkehr





Der Alltagsverkehr beschränkt sich in der heutigen durchmotorisierten Zeit auf Kreise von etwa 5 bis max. 10 km um Wohnorte (= Quellgebiet) oder mit bestimmten Anziehungspunkten (= Zielgebiet).

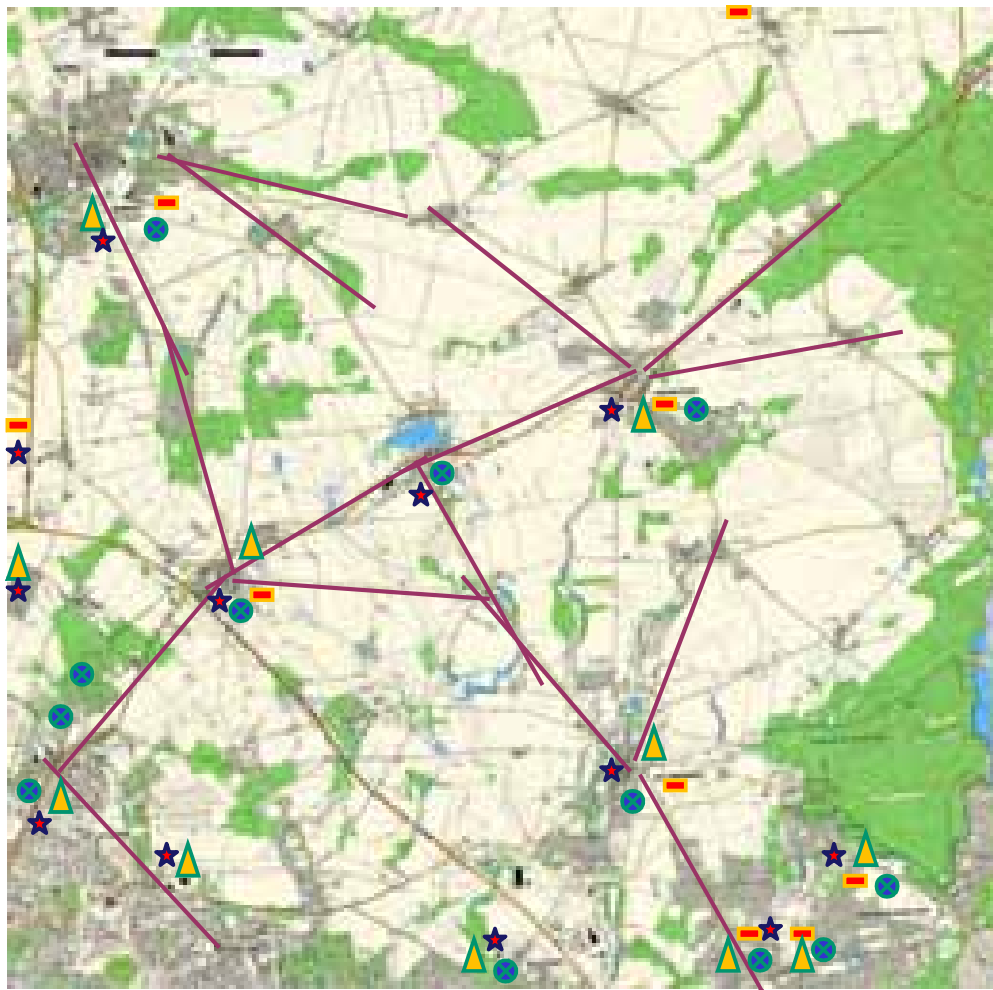
Zielgebiete für den Alltagsverkehr sind u.a.:

- Einkaufsmöglichkeiten und Poststellen
- Bahnhöfe
- Öffentliche Einrichtungen wie Schulen, Kindergärten, Bibliotheken, Behörden, Ärzte
- größere Betriebe mit mehr als 100 Angestellten.

Abb. 4: Beispiele für den Radius des Alltagsverkehrs 5km

Legende:

-  Schule
-  Bahnhof
-  Post
-  Arbeitsstätte





B **Tourismus**

Für den touristischen Verkehr ergibt sich ein etwas anderes Bild. Touristische Zielgebiete sind

- naturräumliche Besonderheiten,
- Sehenswürdigkeiten, kulturelle Ausflugsziele, Veranstaltungen,
- attraktive Hofläden und Selbstpflücke sowie hochwertige gastronomische Einrichtungen.

Im folgenden werden Beispiele genannt, die Aufzählung ist nicht vollständig.

Als **naturräumliche** Eigenart sind die Häufigkeit und die Schönheit der Alleen auffallend. Mittlerweile stellen auch die in den 90er und 2000er Jahren angelegten Windschutzhecken landschaftlich reizvolle Wegebegleitungen dar.

Als Seen sind die Gamenseekette und die Hausseen in Krummensee und Seefeld-Löhme zu nennen, wobei letztere in der Liste der Badeseen des Landes Brandenburg nicht aufgeführt sind⁴.

In **kultureller** Hinsicht sind v.a. die Parks zu nennen, allen voran der Lennépark in Blumberg. Die Parks in Hirschfelde und Börnicke sind potenzielle Ziele, die aber noch einer konzeptionell fundierten Entwicklung und kontinuierlicher Pflege bedürfen. In Blumberg gibt es ein Schulmuseum, in Altlandsberg ist die Altstadt mit der Schlosskirche nebst schönem natürlichem Außengelände sehenswert. Bernau mit seiner Stadtmauer und Ortsteilen und eingeführten Veranstaltungen (bspw. Hussitenfest) hat mittlerweile Strahlkraft bis Berlin.

Eine Besonderheit ist das Angebot „Regiomobil –mit Elektromobilen durch die Feldmark“, es besitzt sogar ein gewisses Alleinstellungsmerkmal in Brandenburg. Einen festen Platz hat sich das Campingangebot in Tiefensee erobert, es richtet sich aber nicht an Tagestouristen.

Ausbaufähig für die Eigendarstellung der Feldmark erscheint die Vielfalt und Schönheit der Feldsteinkirchen und –mauern. Zum einen sind sie über die gesamte Feldmark verteilt und zum andern bieten sie Anknüpfungspunkte für Informationen zur Siedlungshistorie und weiteren kulturellen Hintergründen der Region. Eine Öffnung der Kirchen zu bestimmten Anlässen wäre wünschenswert.

Ein typisches Merkmal für die Feldmark sind die Angebote zur **Selbstpflücke**. Hier in der Feldmark liegt ein Hauptanbaugebiet für Kern- und Steinobst Brandenburgs. Mit der entsprechenden Qualität in Service und Kundenfreundlichkeit ist das ein günstiger Anknüpfungspunkt für Tagesausflügler aus Berlin. Desweiteren findet der konsumwillige Besucher **Hofläden** fast überall in der Region, wo neben besagtem Obst v.a. Gemüse und Fleisch angeboten werden.

⁴ Quelle: <http://www.luis.brandenburg.de/v/badestellen/V7100040/default.aspx#Landkreis%20Barnim>



Abb. 5: Touristische Quell- und Zielgebiete im Regionalpark (Auswahl)



4.3. Wegeanalyse

4.3.1. Bestehende Radwege

Zum besseren Verständnis werden die Radwege je nach ihrer Bedeutung untergliedert:

- ❖ Fernradwege nach ADFC-Kriterien
- ❖ Regionale Touren und
- ❖ lokale Radwege.








Bisher durchquert kein zertifizierter **Fernradweg** die Barnimer Feldmark. Weit südlich verläuft der Europaradweg ER1, dessen Zubringer ZR1 in der Region kreuzt, nordwestlich durch den Naturpark Barnim verläuft der Fernradweg Berlin-Usedom. Die Tour Brandenburg führt östlich des Gebietes durch Strausberg.

Die neue Regionalparkradroute „Rund um Berlin“ ist zwar bereits abgestimmt in ihrem Verlauf und durchquert als erste das Gebiet der Feldmark, ist aber noch nicht beschildert und zertifiziert und darum noch nicht offensiv in der Vermarktung.



Abb. 6: Radfernwege im Nord-Osten Brandenburgs (Stand 2008)



- | | | | |
|---|-----------------------------|---|----------------------|
|  | Verbindungsradweg |  | Oder-Havel-Radweg |
|  | Tour Brandenburg |  | Radweg Berlin-Usedom |
|  | Europaradweg 1 |  | Havel-Radweg |
|  | Historische Stadtkerne Tour | | |

Quelle: Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH



Regionale Radtouren gibt es einige, teilweise vom Regionalpark Barnimer Feldmark mitentwickelt, so z.B. die Barnimer Feldmarktour, Eiszeittour, Bauerntour etc., teilweise durch die Landkreise initiiert, wie z.B. der Theodor-Fontane-Radweg durch den LK Märkisch-Oderland.

Die Route „Historische Stadtkerne“ tangiert die Feldmark südlich an der Linie Strausberg – Altlandsberg.

Diese Touren sind relativ frei in der Definition, jedermann kann sie erfinden und anbieten, da sie keinen Standards unterliegen. Die Existenz und Vermarktung dieser Strecken bürgt demnach bisher nicht für die Qualität der Wege, es sind thematisch geleitete Touren ohne Zertifizierung.

Die **lokalen Radwege** beziehen sich fast ausschließlich auf den Alltagsverkehr. Es sind die günstigsten Verbindungen zwischen Orten mit lokaler Bedeutung, z.B. zwischen Wohnort und Schule oder Einkaufsmarkt. Günstig bedeutet hier zum einen kurz, zum andern aber auch möglichst unbehelligt vom starken Verkehr auf den Landstraßen. So kann sich der Alltagsverkehr sowohl auf Teerstraßen bewegen als auch Feldwege nutzen.

Entgegen der Annahme, dass der sogenannte Alltagsradler eine größere Toleranz hätte gegenüber der Wegequalität ist es nach repräsentativen Umfragen eher andersherum, genau diese Nutzergruppe erwartet einen gut befahrbaren attraktiven Weg, wird er doch unter Umständen fast täglich genutzt. (Quelle: Radverkehrsanalyse Brandenburg 2011) Die lokalen Radwege bewegen sich im zuvor genannten Umkreis von ca. 5k bis max. 10 km um Wohnorte (siehe Abb. 4) .

Die Gemeinden haben hier eine besondere Pflicht ihren Anwohnern gegenüber, die Lebensqualität auch in diesem Bereich zu sichern, vor allem die Sicherheit von Schulwegen dauerhaft herzustellen.

Im Anhang findet sich die Matrix mit der ausführlichen **Wegebewertung** von Radwegen und Ortsverbindungen in der Barnimer Feldmark.



4.4. Qualifiziertes Wegenetz mit Lückenschlüssen

Auf der Basis der Wegebewertung (s.o.) wurde ein Netz von Ortsverbindungen ausgewählt, auf welches sich auch im wesentlichen die Handlungsvorschläge beziehen. Diese Wege haben sich als günstigste Verbindungen erwiesen. Dieses Netz soll als Diskussionsgrundlage dienen für die Präsentation als Radregion und als Angebot an die einheimischen Radfahrer.

Abb. 7: Übersicht Qualifiziertes Wegenetz





In der folgenden Abbildung sind Hauptrichtungen markiert, zum einen Tangenten und zum andern Strahlenachsen durch das Gebiet als tragende Säulen im Wegenetz.

Abb. 8: Tangenten und Strahlenachsen im Wegenetz

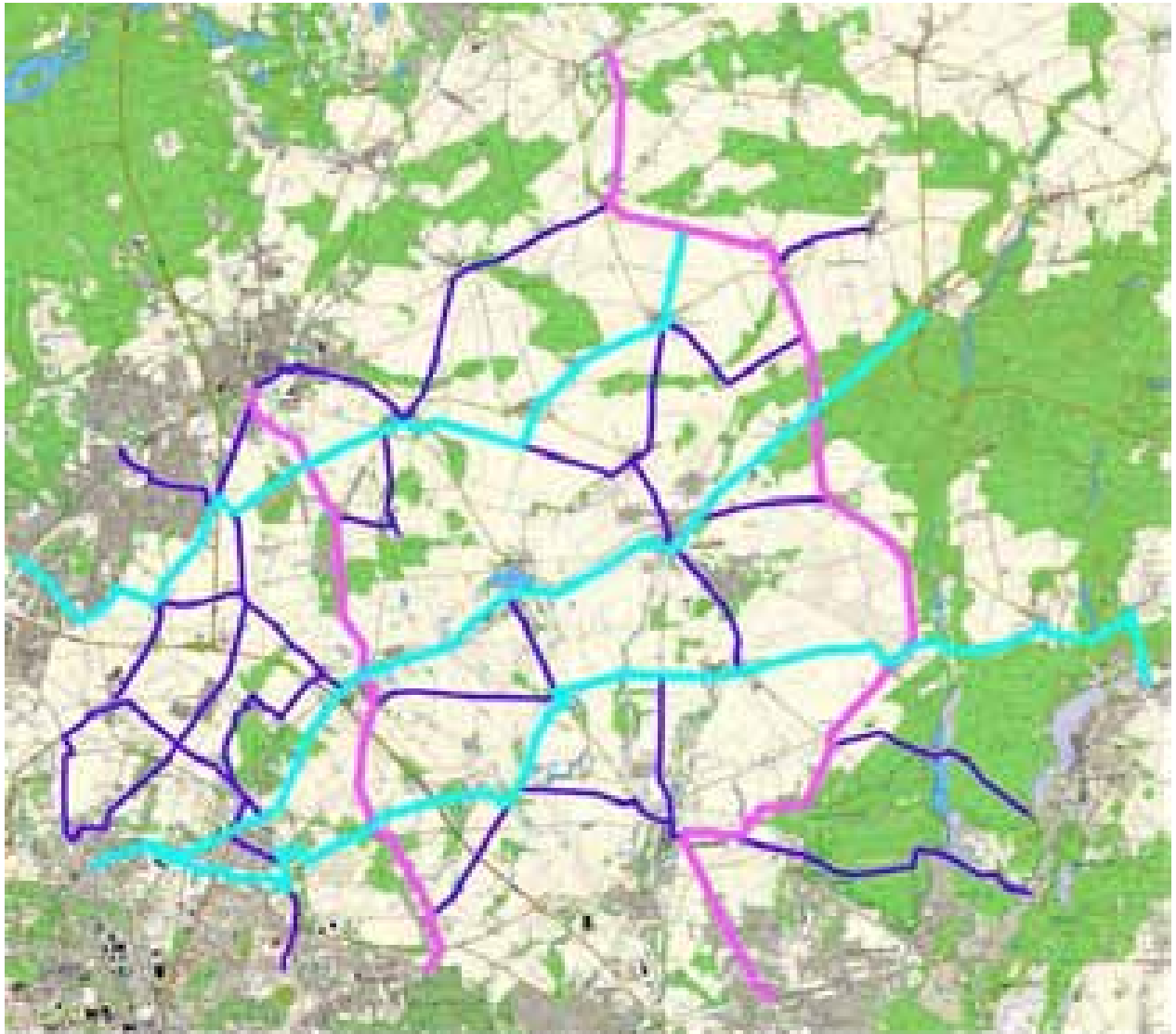




Abb. 9: Qualifiziertes Wegenetz mit Mängelabschnitten / Lückenschlüssen



In diesem Wegenetz wurden die Mängelstrecken, welche zur Verbesserung vorgeschlagen werden, in gelb markiert. In der Kombination mit der ausführlichen Wegebewertung erschließt sich die Auswahl der Lücken.

Dieses Wegenetz richtet sich nach den derzeitigen Gegebenheiten und kann nach Bedarf angepasst werden, z.B. wenn durch die Durchführung einer Baumaßnahme die Qualität einer anderen Ortsverbindung deutlich erhöht wurde.



5. Handlungsempfehlungen

5.1. Vision

Die Barnimer Feldmark bietet Kulturlandschaft und Fläche, die Bezeichnung Feldmark drückt dies schon aus. Dies sollte viel mehr in den Vordergrund gerückt und thematisch ausgebaut werden. Es ist nicht empfehlenswert, den bekannten und durchgestylten Fahrradregionen wie Spreewald, Fläming oder weiter westlich Münsterland hinterher zu eifern, dafür sind die Anforderungen zu hoch und die Fördermittel mittlerweile zu knapp.

Eine selbstbewusste Vision für die Radregion Barnimer Feldmark könnte lauten:

„Die Barnimer Feldmark ist eine Landschaft mit Weitblick, gut erschlossen durch gepflegte Rad-Wege für ihre Einwohner und Besucher. Es gibt schnelle Verbindungen, erholsame und sichere Radwege und ursprüngliche Feldwege, die tiefer in die Landschaft führen und sie in ihrer Eigenheit nahebringen.“

Dies bedeutet im Einzelnen:

- ⇒ die Gemeinden haben die Ansprüche der Radfahrer bei jeder Entscheidung bezüglich von Wegen im Blick. Sie engagieren sich für die Weiterentwicklung von Attraktivität und Sicherheit von Radwegen.
- ⇒ Bei Investitionen ist das Ziel nicht flächendeckend 5-Sterne-Radwege zu schaffen sondern prioritär attraktive Ortsverbindungen, die gefahrlos von allen Radfahrern genutzt werden können.
- ⇒ Zielgruppen sind v.a. die Alltagsradfahrer, Tagesausflügler sowie Radtouristen mit Interesse an der Region. Für Mountainbiker oder leistungsorientierte Rennfahrer werden ausgewählte Angebote geschaffen und kommuniziert.
- ⇒ Radfahrer werden gut informiert und geleitet, Wege ohne sinnvollen Anschluss oder missverständliche bzw. ganz fehlende Hinweise sind nicht akzeptabel.

Dass ein gut ausgebautes und kommuniziertes Radwegenetz wirtschaftliche Vorteile bringt, hat sich schon oft in der Praxis bewiesen und wurde jüngst in der Märkischen Allgemeinen Zeitung anhand von Studien veröffentlicht.

5.2. Wegebau

Das Radwegenetz der Region hat verschiedene Aufgaben:

1. Hauptzweck ist die **Sicherung von Verkehrswegen** für Radfahrer
 - Vorrang hat die Anlage und Pflege von selbstständigen Radwegen
 - keine Randstreifen auf Straßen
 - Unfallverhütung durch gesicherte Querungsstellen (v.a. für Kinder⁵)

⁵ http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/foerderfibel/rgrundlagen/120033_Brandenburg_Schul_und_Spielwegesicherung_2010.pdf



2. **Touristisches Angebot** für Einwohner und Besucher

- Qualifiziertes Wegenetz als Grundlage von Touren
- Intelligente und konsistente Beschilderung (s.u.) als Voraussetzung für Wegeleitung
- Anschluss an Fernradwege herstellen
- Freischnitt und Pflege von Wegen
- Attraktivität erhöhen durch Rastplätze und Pflanzungen
- Pflege und Erhaltung von Alleen als Markenzeichen der Feldmark

3. Nutzung durch **landwirtschaftlichen Verkehr**

- Eigentumsrechte und -pflichten beachten
- Beanspruchung durch starke Maschinen einplanen

Teilweise nutzen auch **Reiter und Wanderer** die gleichen Wege, bei entsprechender Wegegestaltung ergibt dies kaum Probleme. Für Reiter ist es ausschlaggebend, dass ihre Pferde auf natürlichem Grund laufen können, durchasphaltierte Radwege ohne Übergang sind keine Einladung an diese Nutzergruppe. Sobald eine Mittel- oder Nebenspur nutzbar ist, wird dies als akzeptabel angesehen. Das Überpflügen durch landwirtschaftliche Betriebe und damit das Verschwinden von traditionellen Pfaden und Wegen stellt nach eigener Aussage das weitaus größere Problem dar.⁶

5.3. **Förderung und Finanzierung**

Die Gestaltung und damit Kostenintensität von Neubau und Gestaltung von Radwegen variiert erheblich. Das Land Brandenburg veranschlagt Kosten bis zu 80 € pro m² Radwegbau. „Statt der noch 2006 angesetzten Kostenansätze in Höhe von 90.000 Euro je Kilometer müssen heute durchschnittlich etwa 160.000 bis 180.000 Euro angesetzt werden.

Die Baukosten sind vor allem in den Positionen Baugrundverbesserung und Entwässerung, bei Gewässerquerungen und Querungshilfen gestiegen. Höhere Kosten ergaben sich auch aufgrund aufwendiger Hang- und Böschungssicherungen, wegen des Einbaus von Wurzelbrücken, beim Baumschutz sowie wegen erhöhter Ausgaben bei naturschutzbedingten Ausgleichs- und Ersatzkosten und für den Grunderwerb.“ (Quelle: MIL Brandenburg⁷)

Die Gemeinde Ahrensfelde hingegen geht von einem Kostenschnitt von ca. 44 € pro m² aus (Neubau des Radweges Blumberg- Krummensee brutto inkl. Planungs- und Untersuchungskosten und Bauüberwachung). Es liegt an den Bauträgern, in welcher Breite und Form ein Radweg gebaut wird, die förderrelevanten Vorschriften dafür sind ohnehin gelockert, angesichts der angespannten Finanzlage im Land sind Kompromisse leichter.

⁶ Quelle: N. Franke, Reiterhof Sonnenhof

⁷ <http://www.mil.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.138504.de>



Straßenbegleitende Radwege

Hier muss noch unterschieden werden zwischen *selbstständigen Radwegen*, die nicht Teil einer Straße sind und *Randstreifen* als Spur vorwiegend für Radfahrer. Außerhalb von Ortschaften sind selbstständige Radwege Voraussetzung für einen sicheren Radverkehr. Randstreifen werden grundsätzlich weniger anerkannt als Bereich ausschließlich für Radfahrer und mitunter als Ausweichspur oder Parkraum genutzt.

Die Förderung des Baus selbstständiger Radwege an wichtigen Landes- und Bundesstraßen liegt grundsätzlich in der Verantwortung des Bundes, welcher die Verwaltung aber wiederum an den Landesbetrieb Straßenwesen delegiert hat. „Im Jahr 2007 wurden Bedarfslisten für Radwege im Ministerium und nach Abstimmung mit den Kreisen erarbeitet. Darin waren Vorhaben zusammengefasst, die ursprünglich bis 2011 realisiert werden sollten. Allerdings ließen sich nicht alle diese Maßnahmen umsetzen.“⁸ Dies wird begründet mit dem Anstieg der Kosten pro km von 90.000 € im Jahr 2006 auf 160.000 bis 180.000 € im Jahr 2011.

Nach Filterung der im Jahr 2011 aktualisierten Maßnahmen⁹ sind folgende Bauvorhaben für das Gebiet relevant:

Straßennr.	Landkreis	von	nach	km
B2	BAR	Lindenberg	A10	3,128
B1	MOL	Fredersdorf	L338	2,011
L200	BAR	OT Gehrenberge	Bernau	2,423
L200	BAR	A10	Schwanebeck	0,653
L23	MOL	L33	Gielsdorf	1,822
L30	MOL	Fredersdorf	Altlandsberg	1,461

Quelle: Bauprogramm der Radwege 2011 – 2015, <http://www.mil.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.138504.de>

In Brandenburg sind die Landesstraßen im Zusammenhang mit dem Entflechtungsgesetz in verschiedene Kategorien eingestuft, neben dem Leistungs- und Grundnetz, welche alle verkehrswichtigen Bundes- und Landesstraßen umfassen, gibt es das sogenannte *Grüne Netz*, dieses erfasst alle weniger wichtigen Landesstraßen. Für diese Straßen gibt es derzeit gesonderte Fördermöglichkeiten, da das Land Brandenburg (MIL) sehr daran interessiert ist, die Straßen dauerhaft an Kommunen zu übereignen. In diesem Falle können die Kommunen, wenn sie als Baulastträger fungieren, einen Ausbau mit bis zu 90% des förderfähigen Anteils fördern lassen. Der Bau von straßenbegleitenden Radwegen ist darin mit einem Fördersatz bis zu 75% enthalten, wenn nicht ohnehin in der Planung des Landesbetriebs Straßenwesen (LS) vorgesehen.¹⁰¹¹¹²

⁸ <http://www.mil.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.138504.de>

⁹ Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg (LS), Frau Hübner

¹⁰ http://www.parldok.brandenburg.de/parladoku/w5/drs/ab_3700/3794.pdf Frage 5 und 13

¹¹ Fr. Netz, Landesbetrieb Straßenwesen, mdl.



Das Procedere ist folgendes: die Kommune beantragt die Förderung des Bauvorhabens bis spätestens März des laufenden Jahres, im Laufe des Kalenderjahres wird der Antrag vom LS und dem MIL bewertet nach Dringlichkeit, bei Haushaltsbestätigung - üblicherweise im Januar des Folgejahres – wird der Antrag bestätigt oder abgelehnt.¹³

Parallel dazu gibt es die „Richtlinie des MIR zur Verwendung von Fördermitteln zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden des Landes Brandenburg - Teil kommunaler Straßenbau (Rili KStB Bbg)“¹⁴, welche u.a. „Radwege insbesondere zur Schulwegsicherung“ fördert. Dabei handelt es sich grundsätzlich um selbstständige Radwege an Bundes- und Landesstraßen. Grunderwerb und Planungskosten sind nicht förderfähig.

Eine Übersicht aus dem Nationalen Radverkehrsplan zu Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten zeigen die folgenden Tabellen:

Förderfibel Radverkehr – Ergebnisübersicht für Brandenburg

Anzeige der wichtigsten Finanzierungs- bzw. Fördermöglichkeiten		
Bezeichnung	Rechtsgrundlage	Finanzierungstyp
<u>Radwege an Landesstraßen</u>	Brandenburgisches Straßengesetz (BbgStrG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. März 2005 (GVBl.I/05 S.218), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 29. Oktober 2008 (GVBl.I/08, [Nr. 15] , S.266, ber. GVBl./08 S.316)	Finanzierung
<u>Landesbauordnung, Abstellplatzpflicht für Fahrräder in Gemeindefestsetzung</u>	Brandenburgische Bauordnung (BbgBO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. September 2008 (GVBl.I/08, [Nr. 14], S.226), § 43	Finanzierung
<u>Radwege an Bundesfernstraßen</u>	Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes (Schreiben des BMVBS vom 17.10.2008)	Finanzierung
<u>Kommunaler Straßenbau (Rili KStB Bbg)</u>	Richtlinie des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung zur Verwendung von Fördermitteln zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden des Landes Brandenburg - Teil kommunaler Straßenbau - (Rili KStB Bbg) vom 13.03.2007 (Amtsblatt für Brandenburg Nr. 18/2007), zuletzt geändert durch Erlass vom 16.02.2009 (Amtsblatt für Brandenburg Nr. 15/2009)	Förderung
<u>Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“</u>	Richtlinie des Ministeriums für Wirtschaft zur Förderung der wirtschaftsnahen kommunalen Infrastruktur im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur" - GRW - (GA-I) vom 24.03.2009 und 07.05.2009, Abschnitt 2.2.1	Förderung
<u>Schul- und Spielwegsicherung</u>	Grundsätze zur Förderung von Maßnahmen zur baulichen Schul- und Spielwegesicherung in Brandenburg vom Mai 2010 (MIL)	Förderung

Bemerkung: „Förderung“ ist grundsätzlich mit einem Eigenanteil (Kofinanzierung) durch Träger verbunden.

¹² siehe Bauprogramm der Radwege bis 2015 <http://www.mil.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.138504.de> und Anhang

¹³ siehe Rili des MIL im Anhang

¹⁴ <http://www.mil.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.147733.de>



Sonstige Möglichkeiten:

Anzeige der sonstigen Finanzierungs- bzw. Fördermöglichkeiten		
Bezeichnung	Rechtsgrundlage	Finanzierungstyp
<u>Radwege an Bundeswasserstraßen</u>	Mitteilung des BMVBS Referat SW 24 am 26.04.2007 in Verbindung mit Erlass vom 16.11.2006/EW 21/EW 20/52.05.00/12 VA 06	Finanzierung
<u>Beiträge für Verkehrsanlagen nach Kommunalabgabengesetz (KAG)</u>	Kommunalabgabengesetz für das Land Brandenburg (KAG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. März 2004, zuletzt geändert durch Gesetz vom 27.05.2009, GVBl. I, S. 160, § 8	Finanzierung
<u>Städtebauförderung</u>	Städtebauförderungsrichtlinien des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung (StBauFR) vom 09.07.2009 (Amtsblatt für Brandenburg Nr. 31 vom 12.08.2009)	Förderung
<u>Förderung des ländlichen Raumes: kleine touristische Infrastruktureinrichtungen</u>	Richtlinie des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft über die Gewährung von Zuwendungen für die Förderung der integrierten ländlichen Entwicklung (ILE) und LEADER vom 13. November 2007, geändert am 2. September 2008, am 11. Februar 2009 und am 9. Dezember 2009, Teil C	Förderung
<u>nachhaltige Stadtentwicklung</u>	Richtlinie zur nachhaltigen Stadtentwicklung (NSER), Runderlass des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft vom 14. Juni 2010	Förderung
<u>Nichtinvestive Maßnahmen im Rahmen des NRVP</u>	Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans, vom 1. Juni 2005 AG RV/3134.3/1-2	Förderung
<u>Erschließungsbeitrag (§§ 127 bis 135 BauGB)</u>	Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), §§ 127 bis 135	Finanzierung

Quelle: Deutsches Institut für Urbanistik im Auftrag des Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
<http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/foerderfibel/index.php>

Nicht straßenbegleitende Radwege

In der Feldmark erfüllen Wege oft mehrere Funktionen:

- Transportwege für den landwirtschaftlichen oder forstlichen Verkehr
- Wald-, Wiesen- und Feldzufahrten
- Wanderwege
- Reitwege
- ausgewiesene Rad(wander)wege.



Die Radwanderwege sind überwiegend Teil der Fernradwege, siehe Kapitel 4.3.1. Wanderwege beziehen sich häufig auf die für den Radverkehr ohnehin nicht geeigneten Waldwege. Intensiv genutzte Reiterwege sind ebenfalls für den Radfahrer nicht nutzbar, da die Oberfläche dies nicht zulässt. Insbesondere aber die landwirtschaftlichen Wege sind gleichzeitig meistens für Radfahrer günstig, was sich auch im qualifizierten Wegenetz niederschlägt.

In Hinsicht auf Verbesserungen und eventuelle Baumaßnahmen sollten folgende Hinweise generelle Beachtung finden:

- Bei Wegabschnitten mit größeren Unebenheiten reicht evtl. auch ein Abschleppen und Verdichten, was die Kosten erheblich mindert.
- Eine praktische und sinnvolle Alternative zu „5-Sterne-Radwegen“ mit Asphalt in entsprechender Breite kann der Spurwegbau mit Beton sein, denn im Vergleich Asphalt zu Beton schneidet v.a. langfristig der Beton um Längen besser ab: ¹⁵ Weitere Daten dazu im Anhang.

Die Fördermöglichkeiten bestehen hier v.a. mit der Förderrichtlinie ILE¹⁶ im Teil II D. Zu bedenken ist die Frist der laufenden Förderperiode 2007-2013, da schon mit der nächsten Förderperiode die Einstufung Brandenburgs auf erheblich niedrigere Förderquoten hinausläuft (derzeit ist der Nordosten noch Konvergenz-Gebiet, nachfolgend ist mit einer Abstufung zum phasing-out Gebiet zu rechnen).

Fernradwege sind theoretisch förderfähig über die Mittel aus der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ – Förderung der wirtschaftsnahen kommunalen Infrastruktur – GRW, aber lt. Aussage der dafür zuständigen Investitionsbank des Landes Brandenburg (ILB) ist auch dort die Mittelausstattung knapp und v.a. Anträge auf Mängelbeseitigung bei Zertifizierungsprozessen von Fernradwegen haben noch Aussicht auf Förderung¹⁷, für neue Fernradwege sind die Chancen hingegen sehr beschränkt.

Die Finanzierung von Maßnahmen außer dem Wegebau muss im Einzelnen eruiert werden, Neupflanzungen in Alleen und Streuobstbäumen kann bspw. durch Mittel aus den Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen bei der Unteren Naturschutzbehörde beantragt werden.

¹⁵ Vielen Dank an Ingenieurbüro Grünplanung, Hr. Nowak für den wertvollen Hinweis! <http://www.gruenplanung.com/>

¹⁶ <http://www.mil.brandenburg.de/sixcms/detail.php/456138>, Antrag unter http://www.mil.brandenburg.de/cms/media.php/lbm1.a.3310.de/Antrag%201_ILE-LEADER_01-2011.pdf

¹⁷ Fr. Gragert, ILB mndl., <http://www.foerderdatenbank.de/Foerder-DB/Navigation/Foerderrecherche/suche.html?get=3c5b4887d329ea3278f53079cd65e206;views;document&doc=2191>



5.4. Beschilderung

Nach Aussage von Experten ist die beste Netzplanung hinfällig, wenn nicht eine konsistente Beschilderung folgt. Als Leitfaden dabei ist die aktuelle HBR („Hinweise zur wegweisenden Beschilderung des Radverkehrs“) zu verwenden, eine Initiative der Landesregierung für eine einheitliche Beschilderung in Brandenburg.¹⁸

Bei allen Neuanlagen und Ausbesserungen sind die Richtlinien zu beachten. An einem Schilderstandort dürfen niemals zwei verschiedene Systeme angebracht werden.

Knotenpunktsystem

Eine spezielle Art der Beschilderung, die bereits in anderen Regionen Deutschlands und Belgiens erfolgreich umgesetzt wird, ist die Knotenwegweisung oder (synonym) Knotenpunktsystem. Kern des Systems ist die Definition von Knotenpunkten in einem Wegenetz und die gut sichtbare Ausweisung der Knoten.

Alle unterschiedlichen Radwege sind in einem übersichtlichen System miteinander verbunden. Die Stellen, an denen sich die Radwege kreuzen, sind die Knotenpunkte.

Abb. 9: Beispiel für einen Knotenpunkt



Quelle: http://www.derselfkant.de/pdf_touren/knotenpunktsystem.pdf

Deutlich sichtbar ist die Kombination von Ortswegweisung, darunter Einschüben für Logos und dem Knotenpunkt weit sichtbar oben auf dem Pfahl. In Brandenburg ist die Grundfarbe

¹⁸ <http://www.mil.brandenburg.de/sixcms/detail.php/bb1.c.138485.de>



allerdings grün. Die Farben für das Knotenpunkt-Dreieck an der Pfahlspitze sind nicht definiert, das obliegt den Regionen selbst und sollte in sinnvoller Absprache erfolgen. Laut Aussage des Verantwortlichen der Landesmarketingorganisation TMB Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH Herrn Jennert ist keine einheitliche landesweite Einführung des Systems geplant, so können die Regionen selbst entscheiden, ob sie das System jetzt einführen.

Die Vorteile der Knotenwegweisung sind v.a. folgende:

- sehr übersichtlich
- Verfahren wird fast unmöglich, da an jeder Kreuzung von mind. 2 verschiedenen Radwegen ein Knotenpunkt steht, zusätzlich gibt es kleinere Zwischenwegweiser
- Nutzer orientieren sich nicht mehr nur an Orten, die bekanntlich ja mehrere Wege-Kreuzungen haben, sondern an den Knotenpunkten, die eindeutig sind
- flexible Tourenangebote sind möglich durch Verknüpfung von Knotenpunktzahlen
- sehr passendes System für Regionen, die nicht ausgesprochene Destinationenpunkte haben sondern viel Fläche
- Praxistauglichkeit hat sich bewiesen in Belgien und NRW.

Auch die Beschilderung ist eine Maßnahme, die förderfähig ist, insbesondere über die Mittel aus ILE und Leader. Antragsteller dafür kann der Regionalpark Barnimer Feldmark e.V. sein als Verbund von Akteuren der ländlichen Entwicklung. Da nach dem Jahr 2013 in einer neuen EU-Förderperiode die Vorzugs-Fördergebiete sehr weit nach Osten rücken und Brandenburg in eine neue Förderkategorie mit deutlich niedrigeren Fördersätzen fällt, ist es nicht empfehlenswert, Anträge und Handeln weit über den Horizont von 2013 zu schieben.

5.5. Zusammenfassung und Ausblick

Im Ergebnis der hier vorliegenden Analyse lässt sich sagen, dass die Barnimer Feldmark ein großes, teilweise noch offenes Potential für den Radverkehr besitzt und dieses unbedingt nutzen sollte.

Durch Maßnahmen in verschiedenen Feldern kann die Feldmark eine bedeutende Aufwertung erfahren und sich als Radregion profilieren:

- ⇒ das qualifizierte **Wegenetz** sollte kontinuierlich überprüft und angepasst werden
- ⇒ sinnvolle **Baumaßnahmen** bringen Lückenschlüsse in das Wegenetz und Sicherheit für Alltagsradler
- ⇒ eine kluge **Ausschilderung** bietet eine sichere Wegeleitung für Touristen



- ⇒ perspektivisch soll der **Anschluss an wichtige Fernradwege** erreicht werden (z.B. Tour Brandenburg, Regionalparkradroute Rund um Berlin)
- ⇒ landschaftsgestaltende Maßnahmen (**Pflanzungen** von Hecken und Alleen sowie Streuobstwiesen und **Einrichtung von Rastplätzen**) machen die Wege durch die Region spannend und attraktiv
- ⇒ die Eigenart der Feldmark wird erhalten und unterstützt
- ⇒ passende Themen für Tourenangebote erleichtern den Zugang für **Vermarktungsaktivitäten**.

Zu beachten ist, dass die Wege und die Beschilderung von den Gemeinden und von den Landkreisen gepflegt werden müssen, z.B. 12 Jahre bei Erhalt einer EU-Förderung.

Bezüglich der **Planung** von Radwegen in Verlauf und Ausschilderung steht der Regionalpark Barnimer Feldmark e.V. im kontinuierlichen Austausch mit dem Landkreis Barnim und auch mit dem Landkreis Märkisch-Oderland. Diese Zusammenarbeit soll als tragende Säule weiter fortgesetzt und ausgebaut werden.

Die vorliegende Radwegekonzeption ist als Grundlage für eine weiterführende Entwicklung dieses in der Landestourismuskonzeption Brandenburg 2011-2015 als Wachstumssparte genannten Bereiches zu verstehen und soll als Diskussionsgrundlage für die Beteiligten dienen.