



Altlandsberg
Angermünde
Bad Freienwalde (Oder)
Beelitz
Beeskow
Belzig
Brandenburg an der Havel
Dahme/Mark
Doberlug-Kirchhain
Gransee
Herzberg (Elster)
Jüterbog
Kremmen
Kyritz
Lenzen (Elbe)
Luckau
Lübbenau/Spreewald
Mühlberg/Elbe
Nauen
Neuruppin
Peitz
Perleberg
Potsdam
Rheinsberg
Templin
Treuenbrietzen
Uebigau-Wahrenbrück
Werder (Havel)
Wittstock/Dosse
Wusterhausen/Dosse
Ziesar

Aktionsprogramm

»Fahrradfreundliche historische Stadtkerne im Land Brandenburg«

Veranstaltung: Erfahrungsaustausch
Datum: 18. März 2009
Ort: Altes Rathaus in Potsdam
Teilnehmer: rd. 80, Vertreter aus den Mitgliedsstädten, Experten und Interessierte
u.a. aus den Bereichen Stadterneuerung, Verkehr und Tourismus
Mitgliedsstädte: 24* der 31 Mitgliedsstädte
(*Teilnehmende Städte nebenstehend farbig gekennzeichnet)



Das diesem Bericht zugrundeliegende Vorhaben wurde mit Mitteln des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung unter dem Aktenzeichen SW 24-3134.3/1-3.VBo808 gefördert. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt beim Autor.



■ 1. Einführung

Im Rahmen des Aktionsprogramms »Fahrradfreundliche historische Stadtkerne im Land Brandenburg« wurde am 18. März 2009 ein Erfahrungsaustausch in Potsdam durchgeführt, zu dem Vertreter aus allen 31 Mitgliedsstädten sowie weitere Experten und Interessierte u. a. aus den Bereichen Stadterneuerung, Verkehr und Tourismus eingeladen waren. Insgesamt nahmen Vertreter aus 24 der 31 Mitgliedsstädte an der Veranstaltung teil.

Das Aktionsprogramm »Fahrradfreundliche historische Stadtkerne im Land Brandenburg« verfolgt im Wesentlichen drei Ziele: die Förderung des Radverkehrs als Bestandteil einer nachhaltigen Verkehrspolitik in den Stadtkernen, die Stärkung des Fahrradtourismus und die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, Angebote und Dienstleistungen für den touristischen und alltäglichen Radverkehr.

Im bisherigen Projektverlauf haben die Städte mittels eines standardisierten Erhebungsbogens Ihre Stadtkerne auf Fahrradfreundlichkeit getestet. Zudem wurden Vor-Ort Befahrungen und Recherchen durchgeführt, gute Beispiele

und fahrradfreundliche Ansätze ermittelt sowie die Schnittstellen zum städtebaulichen Denkmalschutz betrachtet. Der Erfahrungsaustausch diente einerseits der Einordnung und Bedeutung des Themenfelds Radverkehr sowie der Vermittlung ausgewählter Zwischenergebnisse aus dem Projekt und andererseits dem Ideenaustausch zwischen den Städten und weiteren Experten mit dem Ziel, gemeinsame Handlungsansätze und Strategien zu entwickeln.





■ Fachvorträge

Die Veranstaltung wurde durch Minister Dellmann vom Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg eröffnet. Minister Dellmann verweist zunächst auf den erreichten Ausbaustand des Radwegesetzes im Fahrradland Brandenburg. Nun gilt es, die historischen Innenstädte fahrradfreundlicher zu gestalten und damit auch den Alltagsradverkehr zu fördern. Minister Dellmann begrüßt die Initiative der Arbeitsgemeinschaft und sagt die Unterstützung der Landesregierung zu.

Eine Einführung zum Vorgehen, zu den Inhalten und Zielen des Aktionsprogramms »Fahrradfreundliche historische Stadtkerne im Land Brandenburg« erfolgte durch Herrn Knappe, Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft »Städte mit historischen Stadtkernen« des Landes Brandenburg.

Die Fachbeiträge von *Herrn Fiedler, Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung* und *Frau Tiffe, Tourismus-Marketing GmbH* zum Alltagsradverkehr und zum Radtourismus im Land Brandenburg verdeutlichen die Wichtigkeit der

Thematik Radverkehr. Herr Fiedler referiert als Vorsitzender der IMAG Radverkehr (Interministerielle Arbeitsgruppe Radverkehr) wie sich das Thema Radverkehr innerhalb der Landesverwaltung einordnet und welchen Beitrag die Straßenbauverwaltung zur Förderung des Alltagsradverkehrs leistet. Herr Fiedler verdeutlicht die aktive Mitwirkung der Straßenbauverwaltung an strategischen Grundsatzfragen zum Radverkehr auf Bundes- und Landesebene. Projektaktivitäten und Pilotvorhaben werden initiiert und begleitet, zudem wird die kommunale Ebene bei der Umsetzung von Radwegekonzepten unterstützt. Durch den kontinuierlichen Ausbau der straßenbegleitenden Radwegeinfrastruktur konnten seit 1990 etwa 1.700 km Radwege an Bundes- und Landesstraßen fertig gestellt werden. Ziele der Maßnahmen sind die Erhöhung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehrsaufkommen, die Verbesserung der Verkehrssicherheit und ein Beitrag zum Klimaschutz. Als Grundlage für eine weitere erfolgreiche Arbeit benennt Herr Fiedler die Intensivierung der Kommunikation und des öffentlichen Dialogs sowie die verstärkte Zusammenarbeit zwischen kommunalen Baulastträgern und Landesstraßenverwaltung.



■ Ablauf Erfahrungsaustausch

- 10.00 Uhr* Begrüßung und Einführung in das Thema Radverkehr
Reinhold Dellmann, Minister für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg
- 10.10 Uhr* Einleitung zum Aktionsprogramm: Projektziele, Bausteine, Vorgehen
Michael Knappe, Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft »Städte mit historischen Stadtkernen« des Landes Brandenburg
- 10.20 Uhr* Beitrag der Straßenbauverwaltung zur Förderung des Alltagsradverkehrs im Land Brandenburg
Edgar Fiedler, Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg
- 10.40 Uhr* Bedeutung des Fahrradtourismus im Land Brandenburg
Andrea Tiffe, Tourismus-Marketing GmbH
- 11.00 Uhr* Vorstellung bisheriger Projektergebnisse: Fahrradfreundlichkeit der 31 historischen Stadtkerne im Alltagsradverkehr und im Fahrradtourismus
Beate Bahr, complan Kommunalberatung
Jan Schiefer, PROJECT M GmbH
Axel Dörrie, Landeshauptstadt Potsdam
Ursel Ochs, Stadt Dahme
- 12.00 Uhr* Mittagspause



Frau Tiffe weist auf die zunehmende Bedeutung des Fahrradtourismus aber auch auf die wachsende Konkurrenz hin. Das Land Brandenburg zählt inzwischen zu den beliebtesten Radreiseregionen bundesweit, doch für eine nachhaltig erfolgreiche Marktpositionierung ist ein stetiger Ausbau der Serviceleistungen und Angebote erforderlich. Daraus leiten sich für die historischen Stadtkerne ganz besondere Chancen im Fahrradtourismus ab.

Nach den beiden Einführungsvorträgen, stellen die Projektbearbeiter des Aktionsprogramms »Fahrradfreundliche historische Stadtkerne im Land Brandenburg« ausgewählte Zwischenergebnisse vor. Grundlagen der Ausführungen von *Frau Bahr, complan Kommunalberatung* und *Herrn Schiefer, Project M GmbH*, waren Vor-Ort-Befahrungen, Gespräche, Recherchen und die Auswertung der Fragebögen, mit denen die Mitgliedsstädte ihre Fahrradfreundlichkeit im Rahmen des Aktionsprogramms erhoben haben.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass zwar einige gute Ansätze in den Städten zur Radverkehrs-

förderung beitragen, insgesamt aber noch ein hinreichender Handlungsbedarf besteht.

Ergänzend zu den Projektergebnissen berichten Herr Dörrie aus der Landeshauptstadt Potsdam und Frau Ochs aus der Stadt Dahme/Mark von Ihren Bemühungen und Erfolgen, den Radverkehr in ihren Städten zu fördern. Herr Dörrie verdeutlicht die unterschiedlichen Anforderungen an die Radroutenplanung für Alltagsradler und den touristischen Radverkehr. Wichtig für ein systematisches Vorgehen ist eine konzeptionelle Grundlage zum Radverkehr. Schließlich benennt Herr Dörrie noch Probleme bei der Umsetzung im Detail und zeigt Lösungsansätze.

Frau Ochs stellt die Strategie der Stadt Dahme vor, die Themen Fahrrad und barrierefreier Tourismus eng zu verzahnen. Ein wichtiger Impuls für Dahme ist die Fläming Skate, die über den Innenstadtrundkurs durch die Stadt führt. Frau Ochs lädt das Publikum zu einer Stadtbesichtigung ein und zeigt anhand von Bildern fahrradfreundliche und barrierefreie Gestaltungsmöglichkeiten im historischen Stadtkern

und stellt zudem die vorhandenen fahrradbezogenen Serviceangebote der Stadt vor.

Die Präsentationen der Fachbeiträge stehen als Pdf-Dokumente im Internet unter <http://www.ag-historische-stadtkerne.de>* zur Verfügung.

Herr Schweinberger, Abteilungsleiter für Stadtentwicklung und Wohnungswesen im Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung verwies schließlich noch auf den baukulturellen Gebäudebestand in den Stadtkernen, der in Verbindung mit dem Radverkehr und Radtourismus neuen Nutzungen zugeführt werden kann. Das Ministerium steht neuen Ideen und Konzepten offen gegenüber und weist auf die Unterstützungsmöglichkeiten hin.

*<http://www.ag-historische-stadtkerne.de/Aktivitaeten/fahrradprojekt2009/erfahrungsaustausch.html>



■ Arbeitsgruppen

In den drei Arbeitsgruppen Radverkehr und Denkmalschutz, Barrierefreiheit und Serviceangebote für Fahrrad und Radfahrer konnten die Teilnehmer aktiv zum Erfahrungsaustausch beitragen, rege diskutieren und Lösungsansätze und Strategien ermitteln. Die Diskussionsrunden stellten einen ersten Ideenaustausch dar und werden in die weitere Projektbearbeitung einfließen.

Arbeitsgruppe 1

Radverkehr und Denkmalschutz

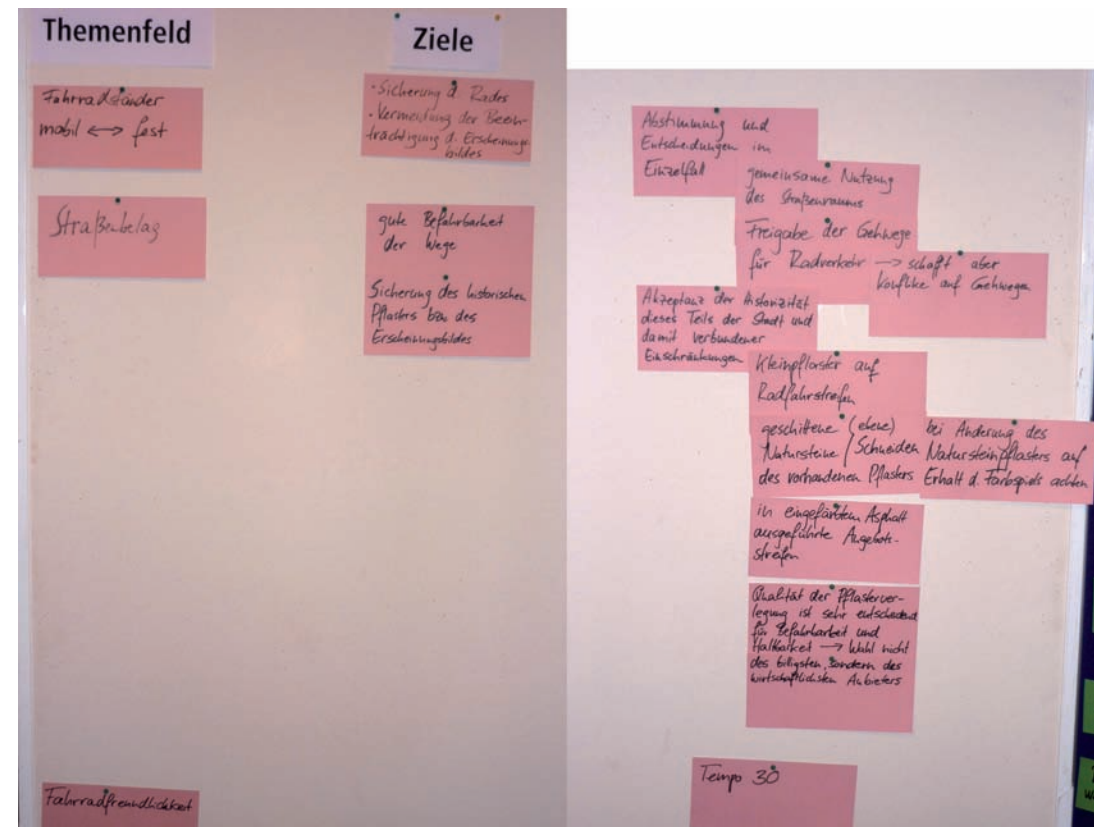
In der Arbeitsgruppe wurden drei Themenfelder diskutiert: die Wahl der Fahrradabstellanlagen und des Straßenbelages sowie die Fahrradfreundlichkeit des historischen Stadtkerns im Allgemeinen.

Bezüglich der Fahrradabstellanlagen bestehen zwei Ziele. Zum einen sollen die Anlagen der Sicherung des Rades dienen und auch für Räder mit Gepäck funktionstüchtig sein. Zum anderen soll eine Beeinträchtigung des Erscheinungsbildes vermieden werden. Für letzteren Aspekt weisen die mobilen Abstellanlagen einen entscheidenden Vorteil auf, denn sie sind

bei Bedarf jederzeit problemlos entfernbar. Da es sich aber in der Regel um Vorderradklappen handelt, ist ihre Eignung zur Sicherung des Fahrrades eingeschränkt. Eine Sicherung gegen Diebstahl ist bei einem nur in sich selbst mit einem Schloss versehenen Rad ebenso wenig gegeben wie beim Anschließen des Vorderrades am Ständer. Andere Möglichkeiten gibt es bei Vorderradklappen nicht. Für Fahrräder mit Gepäck sind mobile Abstellanlagen besonders ungeeignet, da das Rad hierin nicht standsicher ist, und zudem gerade bei beladenem Rad Vorderradklappen Schäden am Vorderrad verursachen können.

Die anwesenden Vertreter der Städte haben die Fahrradabstellan-

lagen im historischen Stadtkern bisher kaum als Problem wahrgenommen. Daher wurden Lösungsansätze, die beiden Zielen angemessen gerecht werden, nicht vorgestellt. Gerade im Hinblick auf die Vermarktung der Radrouten durch die historischen Stadtkerne muss geeig-





neten Abstellanlagen jedoch stärkere Aufmerksamkeit geschenkt werden.

Breiten Raum nahm die Diskussion um den Straßenbelag im historischen Stadtkern und seine Eignung für den Radverkehr ein. Ziele sind die Sicherung des historischen Pflasters bzw. des historischen Erscheinungsbildes - je nach den örtlichen Gegebenheiten - und die gute Befahrbarkeit der Wege durch Radfahrer. Zunächst wurde deutlich, dass die Denkmalpflege mit den bisher wenig thematisierten Anforderungen des Radverkehrs und damit verbundenen Eingriffen in die vorhandene Substanz in gleicher Weise umgeht wie mit sonstigen Eingriffen: Aufgrund der Verschiedenartigkeit der örtlichen Gegebenheiten sind auch hier stets Abstimmungen und Entscheidungen im Einzelfall vorzunehmen. Dabei kann keine Methode grundsätzlich favorisiert oder prinzipiell ausgeschlossen werden.

Die Vertreter der Städte stellten die Pflasterung mit Natursteinen im historischen Stadtkern nicht in Frage. Sie wünschen, dass die Historizität dieses Teils der Stadt akzeptiert wird und innerhalb dieses Rahmens nach Lösungen für

den Radverkehr gesucht wird. Unter Umständen müssten dabei Einschränkungen bei der Ebenheit des Untergrundes hingenommen werden. Wegen dieser übereinstimmenden Grundüberzeugung wurden im Folgenden ausschließlich mit Naturpflaster realisierbare Lösungsvarianten vorgestellt und diskutiert. Insbesondere wurden als geeignet angesehen: kleinformatische Pflastersteine auf Radfahrstreifen, geschnittene Natursteine bzw. Schneiden des vorhandenen Pflasters (wobei aus Sicht der Denkmalpflege bei jeder Änderung des Natursteinpflasters auch auf den Erhalt des Farbspiels zu achten ist), in eingefärbtem Asphalt ausgeführte Angebotsstreifen auf bisherigen Sandwegen in den Randbereichen des historischen Stadtkerns (z.B. ehemalige Wallanlagen).

Die Freigabe der Gehwege für den Radverkehr wurde verworfen, da dies Konflikte auf den Gehwegen schafft. Als entscheidend für die Befahrbarkeit und Dauerhaftigkeit der Wege im historischen Stadtkern wurde die Qualität der Pflasterverlegung betont. Hier dürfe nicht der billigste Anbieter gewählt werden, sondern derjenige, der aufgrund sehr guter Qualität

sich auf Dauer als der wirtschaftlichste erweist. Diese Qualität (Vorsortieren der Steine, Fugenausführung u.a.) ist in den Leistungskatalog aufzunehmen.

Vorgeschlagen wurde, den Stadtkern fahrradfreundlich zu gestalten, indem das zugelassene Tempo reduziert (Tempo-30-Zone) und der Straßenraum gemeinsam genutzt wird. Der Anspruch einer guten Befahrbarkeit des Untergrundes bleibt jedoch bestehen, auch wenn keine separaten Radwege angelegt werden.



Arbeitsgruppe 2

Handlungsansatz Barrierefreiheit für Radfahrer und andere Nutzergruppen

Die Thematik der Barrierefreiheit wird im Großen und Ganzen noch zu wenig in der Planung und Umsetzung von Maßnahmen beachtet und umgesetzt, obwohl die Bedeutung zunehmend erkannt wird. Barrierefreiheit ist kein radspezifisches sondern ein übergreifend bedeutsames Thema, dass allen Nutzergruppen zugute kommt: vom Kinderwagenfahrer, Skater, Radfahrer, alten und sehbehinderten Menschen bis zum klassischen Rollstuhlfahrer. Mit Projekten und Aktionen kann auf die Wichtigkeit einer barrierefreien Stadtplanung aufmerksam gemacht werden. Konfliktpotenziale mit denkmalpflegerischen Anforderungen bestehen in innerstädtischen historischen Bereichen u.a. in der Nutzung von Kopfsteinpflaster oder dem Einbau von Aufzügen in denkmalgeschützten Gebäuden.

Wichtig ist, die Betroffenen in Entscheidungsprozesse einzubinden und Entscheidungsträger für die Thematik Barrierefreiheit zu sensibilisieren. Informationsabende können

dazu ebenso beitragen wie Veranstaltungen, die nicht nur eine bestimmte Zielgruppe ansprechen. Barrierefreiheit könnte zudem als Förderkriterium gelten. In Bezug auf die Fahrradfreundlichkeit ist ein lückenloses Wegenetz anzustreben sowie separate Wege für den Radverkehr oder Geschwindigkeitsreduzierungen.





Arbeitsgruppe 3

Serviceangebote für Fahrrad und Radfahrer

Die Arbeitsgruppe 3 widmete sich dem weitläufigen Thema der Serviceangebote rund um den Radfahrer und ums Fahrrad. In diesem Bereich bestehen zahlreiche Möglichkeiten und Potentiale zur gemeinsamen Umsetzung in den Mitgliedsstädten der Arbeitsgemeinschaft.

In der Diskussion wurden u.a. die Themenfelder Wegweisung, Abstellanlagen, Netzwerke, Radservice, Beherbergung und Gastronomie sowie Marketing thematisiert.

Hinterfragt und diskutiert wurde, inwiefern sich vorhandene touristische Leitsysteme mit der fahrradtouristischen Beschilderung gem. HBR kombinieren lässt, ohne dass ein zu großer unübersichtlicher Schilderwald entsteht. Darüber hinaus verdeutlichte die Diskussion in Bezug auf verschiedene fahrradfreundliche Serviceangebote, dass örtliche Unternehmer eingebunden und motiviert werden müssen. Dazu zählen u.a. die Mitgliedschaft bei Bett&Bike, Informationsangebote, die Vermittlung zur nächsten Beherbergung, zum nächsten Fahr-

radladen, zu Touristeninformation etc. Optimal wäre in jeder Stadt eine Radservicestation, die mehrere Funktionen verbindet und in der sämtliche Informationen zusammenlaufen. Diese multifunktionalen Radlertreffs können u.a. in Verbindung mit Gastronomie, mit der Touristinformation, mit Museen, mit Fahrradverleihstationen und Reparaturservice kombiniert sein. In Verbindung mit Gastronomie sind z.B. erweiterte Öffnungszeiten vom Fahrradverleih bis zum Reparaturservice möglich, die sonst nicht wirtschaftlich umzusetzen sind.

In diesem Zusammenhang ist auch die Vernetzung regionaler Unternehmer von großer Bedeutung. Hier könnten z.B. radfreundliche Unterkünfte- und/oder gastronomische Einrichtungen, Fahrradläden usw. in der nächsten Stadt vermittelt werden. Alles in allem muss der Radfahrer sich in den Städten willkommen fühlen. Um lokale fahrradfreundliche Aktivitäten anzuregen, können Informationsveranstaltungen ebenso wie Flyer für die entsprechenden Leistungsträger angeboten werden. Schließlich wurde noch die gezielte Vermark-





tung des Fahrradtourismus und der entsprechenden Serviceangebote angesprochen. Die Historische Stadtkernroute soll aktiv beworben und u.a. in den ADFC Tourenkatalog aufgenommen werden. Weitere Marketingprodukte wie Flyer, Kartenmaterial etc. sind zu entwickeln. Zudem sollten Informationen zu den touristischen Routen und Serviceangeboten im Internet verfügbar sein, sowohl auf der Webseite der Arbeitsgemeinschaft als auch auf den Tourismuseiten des Landes und in allen Mitgliedsstädten. Angeboten wurde ferner eine Verlinkung über die Seite „Mit dem Rad zur Arbeit“

