

## AG Radverkehr Wildau dritte Sitzung - Protokoll

Datum: 20. Mai 2021  
Uhrzeit: 17:00 h – ca. 19:20 h  
Ort: Videokonferenz

### Teilnehmende

Herr Cleemann	Bürger
Herr Kähler	ADFC, ( <i>sachkundiger Einwohner Kreistag LDS für Fraktion Grüne</i> )
Herr Kolb	Stadtverwaltung Wildau / Protokollant
Frau Krebs	Stadtverordnete – Fraktion Die Linke
Herr Kröning	Wildauer Wohnungsgenossenschaft e.G. WGW
Herr Nerlich	Stadtverordneter – Fraktion BFW Bürger für Wildau / Grüne, Vorsitzender Ausschuss Bildung und Soziales
Herr Reif-Dietzel	Bürger / ADFC
Herr Rudolph	TH Wildau, Prof. Dr.Ing.
Frau Schulz	Stadtverordnete – Fraktion SPD, Vorsitzende Ausschuss Umwelt und kommunale Ordnung
Herr Weidler	Stadtverordneter – Fraktion CDU / FDP
Herr Wetterichs	Bürger

**Kommentiert [ORD1]:** Guter Hinweis aus  
Transparenzgründen, in der AG Radverkehr jedoch in der  
Funktion als Sprecher der ADFC Regionalgruppe KW  
eingebunden

### Verteiler

gem. Teilnehmerliste sowie an die weiteren Mitglieder/Interessierte der AG: Hr. Godetz; Fr. Hein;  
Frau Jordan; Herr Kather; Herr Prof. Kohlen; Herr Kollert; Hr. Scheiner; Fr. Schimmrigk; Hr. Schulze

### Agenda / TO

1. Aktuelles
  1. Vorstellung Prof. Dr. Rudolph TH Wildau
  2. Radwegeführung L401/L30 (Wildau <> Niederlehme)
  3. Berichte der Teilnehmenden
2. Schwerpunktthemen:
  1. BahnRadweg Eichwalde <> KW
  2. (gering)investive Maßnahmen 2021 zur Wegeausbesserung / Tiefbauprogramm
  3. Vorgehen Maßnahmen- / Investitionsliste
  4. Bike & Ride Stellplätze am S Wildau
  5. Planung Stadtradeln 2021
3. Weitere Themen
  1. Radverkehrskonzept Wildau
  2. AG-Radtour am 28.08.
  3. Sonstiges und Ausblick

### Intro:

Herr Reif-Dietzel begrüßt als Moderator die Teilnehmer der Sitzung und gibt seiner Hoffnung Ausdruck, bald wieder in Präsenz in persönlicher Atmosphäre tagen zu können, zumal die Video-Verbindungen nicht dauerhaft stabil aufgebaut werden können und die Übertragung von Bild und Ton nicht gleichmäßig gewährt werden kann. Mit den von Herrn Reif-Dietzel vorbereiteten Themenfolien wird die Agenda veranschaulicht. Die Unterlage wird dem Protokoll angehängt.

Vorab stellt Herr Reif-Dietzel eine Studie der Stadt Portland, US Bundesstaat Oregon zur Typisierung Radfahrender und ihrer Motive vor, die vom ADFC und DStGB (Deutscher Städte u. Gemeindebund) publiziert und als auf die Bundesrepublik übertragbar eingeschätzt wurde und ca. 2/3 der Bevölkerung als dem Radfahren gegenüber positiv eingestellt aufzeigt. Dieser große Gruppe der potenziell Radfahrenden gelte es, ein Angebot mit attraktiven und sicheren Radwegen zu machen.  
- Stichwort „sicheres Radfahren von 8 bis 80 (Jahren)“.

## TOP 1 Aktuelles

### 1. Vorstellung Prof. Dr. Ing. Rudolph TH Wildau

Herr Dr. Ing. Christian Rudolph ist seit 01. 04. 2021 Professor an der TH Wildau für den Stiftungs-Lehrstuhl – gefördert durch das BMVI - des Master-Studiengangs 'Radverkehr in intermodalen Verkehrsnetzen' am Fachbereich Ingenieur- und Naturwissenschaften an der TH Wildau.

Der Studiengang wird konsekutiv zu ingenieurtechnischen Bachelorstudiengängen mit Bezug zu Verkehrsproblematik – z.B. Personenverkehrsmanagement, Verkehrssystemtechnik, Infrastruktursystemtechnik – angeboten. Forschungsschwerpunkte von Prof. Rudolph sind die Stärkung der Integration des Radverkehrs im Gesamtverkehrssystem und des Fahrrads als Fahrzeug und Transportmittel im Alltagsverkehr.

Herr Reif-Dietzel begrüßt Herrn Dr. Rudolph, äußert Stolz darüber, dass die TH und damit Wildau jetzt eine solche Institution beheimatet und wünscht einen regen Austausch und gegenseitiges Befruchten im Hinblick anstehender Aufgaben und Ziele.

### 2. Radwegeführung L401/L30 (Wildau <> Niederlehme)

Es wird Unverständnis und Ärger über die dort installierte Verkehrsführung für die Radfahrenden geäußert, die zu mehrfachem Queren der Fahrbahnen gezwungen sind, um sich konform mit der Straßenverkehrsordnung StVO und ihrer normgerechten Ausschilderung zu bewegen. Dies stellt sich in der Alltagspraxis als umständlich, wenig nachvollziehbar und nutzerunfreundlich, aber aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde vermutlich als alternativlos - um bei den derzeit gegebenen örtlichen Gegebenheiten doch den Gesetzesnormen zu entsprechen - dar. Ein Problem wären laut Herrn Kolb die zu geringen Querschnittsprofile, mit denen aktuell zu wenig Platz für einen Zweirichtungsverkehr verfügbar ist. Die Eigentumsverhältnisse wären zu überprüfen. Die Mitglieder der AG bitten Herrn Kolb als Vertreter der Verwaltung, diese bis zur nächsten Sitzung prüfen zu lassen. Prof. Rudolph verweist darauf, nicht nur die StVO sondern auch die Flüssigkeit des Verkehrs für alle Teilnehmer zu beachten. Es herrscht Einigkeit hinsichtlich der unbefriedigenden Situation. Lösungsansätze sind mittels dargestellten Vorschlag (Verbreiterung auf ca. 175 m Länge für Zweirichtungsverkehr, Ausbau LSA) formuliert, müssen aber bzgl. Zuständigkeit, Umsetzbarkeit, Ressourcenverfügbarkeiten noch geprüft werden.

*Redaktioneller Hinweis: die Flächen im Mündungsbereich L30 / L401 sind allesamt im Eigentum des Landes Brandenburg bzw. der Bundesrepublik Deutschland, zudem grenzt unmittelbar das Gemarkungsgebiet der Stadt Königs Wusterhausen an. Über die dortigen Eigentumsverhältnisse liegen der Stadt Wildau keine Informationen vor.*

### 3. Berichte der Teilnehmenden

Beiträge zu diesem TOP überschneiden sich und sind häufig inhaltlich verschränkt mit TOP 2.1. 'BahnRadweg Eichwalde <> KW', weshalb sie im Folgenden dort mit protokolliert sind.

**Kommentiert [ORD2]:** Anmerkung Reif-Dietzel: Diese sind laut Geoportal Wildau nicht relevant; wohl aber die im Besitz des Landes und des Bundes. Hier bedarf es Ankäufe oder besser / einfacher noch Gestattungsverträge zur Flächennutzung.

## TOP 2 Schwerpunktthemen

### 1. BahnRadweg Eichwalde <> KW

Am 30. April d.J. fand unter Beteiligung aller Verwaltungsspitzen, von Politiker\*innen, Verwaltungsangehörigen und Bürgerinnen und Bürgern der zugehörigen Kommunen die Fahrradexkursion des Regionalausschusses ZEWS mit ca. 30 Personen zur Erkundung des avisierten, die Bahntrasse begleitenden Radwegprojekts von Eichwalde bis KW statt, um die potentielle Streckenführung und auch schon kritische Abschnitte in Augenschein zu nehmen. Das Projekt stieß dabei auf äußerst positive Resonanz - auch der politisch Verantwortlichen. Positiv festgestellt wurde, dass ein Teil der vorgesehenen Streckenführung über kommunale Flächen verlaufen kann, problematisch sind die privaten Bereiche, wofür es hinsichtlich der Eigentumsverhältnisse oder der Beteiligungsmotivation Lösungen zu entwickeln gilt. Um das Vorankommen dieses interkommunalen Vorhabens zu forcieren wird die Gemeinde Zeuthen federführend die Förderung/Übernahme von Planungskosten durch den Kreisstrukturfonds beantragen.

Herr Nerlich bestätigt die positive aufgeschlossene Stimmung zu diesem Projekt und den postulierten Willen der Umsetzung. Hinsichtlich der Wildauer Anteile der Strecke verweist er auf schon in Ansätzen vorhandene Wegeführungen, die es zunächst mit einfachen Mitteln (Einsatz Bauhof) zu ertüchtigen gilt und auf die problematischen Eigentumsituationen, auch südlich der Autobahn.

Herr Weidler äußert Bedenken hinsichtlich einer schnellen, einfachen Lösbarkeit der nicht wenigen – nicht nur flächeneigentumsbezogenen – Probleme und verweist auf die schon von Frau Jordan berichteten Ergebnisse der Vorerkundungen.

Herr Kähler teilt die Zweifel an einer optimistischen Einschätzung der raschen Realisierbarkeit dieses an sich "tollen" Projekts – auch bezüglich weiterer, gravierender Schwierigkeiten wie z.B. der grundsätzlichen Verkehrsorganisation in Zeuthen (Bahnquerung), Verkehrsführungen an den Kreuzungen, die Sicherheitsanforderungen der Bahn bei begleitenden Wegeführungen (Abstände, Oberleitung, Abwehr Blendwirkung ...), was allesamt zu erheblichen Kosten führen wird und damit die Euphorie relativiert – wobei dies nicht desillusionierend zu sehen sein soll. Sinnvoll wäre insgesamt eine objektive Bewertung durch eine Kosten-/Nutzendarstellung.

Herr Reif-Dietzel erwidert, dass auch eine zunächst nur abschnittsweise Umsetzung als Erfolg bewertet werden kann und hofft, dass hier "das Feuer" für das Projekt doch entfacht ist bzw. bleibt.

Herr Kröning sieht das Radfahren in Wildau in einer leider sehr untergeordneten Rolle, der mit dem Projekt entgegengewirkt werden kann. Zudem sind auch die touristischen Aspekte zu beachten, die aber eine entsprechende Ausschilderung und ein sinnvolles Leitsystem erfordern. Als innerörtliches Problem sieht er die schlechte Überwindbarkeit der Höhenzäsur des Westhangs in der Stadtstruktur mit ihrer weiten Verteilung der wichtigen Standorte und Einrichtungen.

Herr Reif-Dietzel erwähnt die touristische Ausschilderung durch den LDS, die aber eher übergeordnet orientiert ausgelegt ist und einer lokalen Verfeinerung bedarf.

Herr Cleemann hinterfragt die Beteiligung des LDS an der AG und bittet um entsprechend nachdrückliche Aufforderung dazu.

Herr Kähler erläutert die Knotenpunkt-Ausschilderung des LDS, sieht dazu auch die Notwendigkeit der Abstimmung benachbarter Kommunen untereinander und empfiehlt die Konzentration auf sichere Radwegverbindungen, wofür aber vorab die Standards festzulegen sind.

Dazu berichtet er vom bevorstehenden Beschluss zum Radverkehrskonzept des Landkreises am 30. Juni im Kreistag, für das von den Städten und Gemeinden ca. 1500 Einzelmaßnahmen angemeldet worden wären (nachrichtliche Anmerkung Reinhard Kähler: „Das ist aber nicht die beschlossene Fassung. Sie werden nicht in der öffentlich bekannten Fassung ‚aufgeführt‘.“). Ferner ergänzt er: Für die Realisierung aller wünschenswerten Maßnahmen aus der ersten Entwurfsfassung des Radverkehrskonzept einschließlich der Nachrüstung straßenbegleitender Radwege entlang der Landes- und Bundesstraßen im Kreisgebiet wäre mit einem Gesamt-Finanzierungsbedarf von ca. 420 Mio. € zu rechnen gewesen – zu unrealistisch für eine Umsetzung und einen Kreistagsbeschluss, weshalb der Maßnahmenumfang reduziert wurde.

*Nachrichtliche Ergänzung: „Im Konzept wurden ca. 150 Strecken im gesamten Landkreis zusammengetragen, welche ausgebaut werden sollen. Nur so kann das Radwegenetz für Pendler, Touristen und Schüler attraktiv gestaltet werden. Das Radverkehrskonzept sieht bis 2030 Investitionen in Höhe von knapp 100 Millionen Euro vor.“ <https://dahme-innovation.de/kreistag-beschliesst-radwegekonzept-und-radschnellweg-2>*

Herr Kröning bedauert dies, da schon alleine aufgrund der deutlich höheren Siedlungsdichte im Nordkreis viel höhere Nutzungsfrequenzen und Inanspruchnahmen bzw. Nachfrage gegeben sind.

Frau Krebs sieht hier - in der Konsequenz - die deutliche Notwendigkeit zu einem noch verstärkten gemeinsamen politischen Reagieren und Agieren im Interesse der betroffenen Kommunen der Region.

## 2. (gering)investive Maßnahmen 2021 zur Wegeausbesserung/Tiefbauprogramm

Dazu berichtet Herr Kolb, dass Maßnahmen zur Instandhaltung, Reparatur und kleinteiligen Verbesserungen der Radwege als Bestandteil des Gesamtansatzes zur Unterhaltung aller Straßen, Wege und Plätze in Wildau zu betrachten ist, wofür in der HH-Planung 2021 insgesamt Kosten in Höhe von 100 T€ angemeldet wurden - realistisch orientiert an den in den Vorjahren durchschnittlich zur Verfügung gestandenen Mitteln.

Daraus finanzierbar sind überschaubare Einzelmaßnahmen, wie sie auch bisher schon zur Umsetzung gebracht wurden – z.B. Bordsteinabsenkungen bei Wegequerungen an Straßen, Markierungsarbeiten, Beschilderungen, Oberflächenreparaturen – wie z.B. bei den Wegen entlang der Chaussee-Straße (K6160) z.B. bei Querungen mit der Goethebahn, Neubauernstraße. Veränderungen an Bordsteinen sind z.B. auch in der Bergstraße vorgesehen, aber erst nach Ablauf von Gewährleistungsfristen – ab Herbst 2021 – anzupacken.

Solches Vorgehen soll weiter forciert werden und die Bauverwaltung der Stadt Wildau ist hier für alle konstruktiven Vorschläge und Ideen dankbar.

*Redaktioneller Hinweis: Ansprechpartner sind Herr Quicker, Tel.-Nr.: 03375-505411 bzw. E-Mail [b.quicker@wildau.de](mailto:b.quicker@wildau.de) und Herr Macuda Tel.-Nr.: 03375-505413 bzw. [j.macuda@wildau.de](mailto:j.macuda@wildau.de).*

Herr Reif-Dietzel schlägt die Erstellung einer 'kollaborativen' Excel-Datei vor mit Auflistung der Maßnahmen z.B. für Beschilderungen, Markierungen, Pflegearbeiten, Sanierungen bestehender Wege, Lückenschlüsse und Neuanlage von Radwegen, Abstellanlagen etc., woraus eine Priorisierung – auch bzgl. der für 2022 vorzusehenden Aufgaben – abzuleiten wäre.

Herr Kröning erinnert an das Potential an der TH, das durch die Einrichtung des Stiftungslehrstuhls noch weiter gestärkt wird und erklärt sich zu enger Zusammenarbeit, regem Austausch und der Initiierung möglicher gemeinsamer Projekte bereit.

Herr Weidler verweist im Gesamtzusammenhang mit Nachdruck auf die sehr problematische Finanz- und Haushaltssituation der Stadt Wildau.

Frau Krebs unterstreicht diesbezüglich die Notwendigkeit der gemeinsamen Prioritätensetzung.

Herr Cleemann gibt zu bedenken, die Finanzlage nicht als "Bremse" für Ideen und vorausschauende Weichenstellungen zu sehen, über die es dann zu verhandeln gilt. Die Rad-AG hätte die Funktion, Notwendigkeiten zu sammeln und zu priorisieren, die SVV müsse dann am Ende über die Umsetzung und Finanzierung entscheiden.

Herr Weidler sieht die Diskrepanz zwischen "Wunschlisten" und einer realitätsnahen, verantwortungsbewussten Herangehensweise.

## 3. Vorgehen Maßnahmen- / Investitionsliste

Zu aktuell anstehenden investiv wirksamen Maßnahmen im Zusammenhang des Radverkehrs in Wildau benennt Herr Kolb zunächst das gemeinsam mit Zeuthen bereits vorbereitete Projekt zur Ertüchtigung und Herrichtung der Wegeverbindung durch den Kurpark zwischen Große Zeuthener Allee in der Nachbarkommune und der Springfeldallee in Wildau, wofür als Wildaus Anteil zum HH-Plan 2021 Kosten in Höhe von ca. 38 T€ angemeldet sind.

Weg an L 400: für den ca. 400 m langen Wildauer Abschnitt des schon seit langem immer wieder aufgerufenen interkommunalen Projekts eines durchgehend die L400 begleitenden Radwegs, der aus KW an der B179 kommend - dort schon vorhanden - den Funckerberg, den Standort Königspark, das A 10 Center und den Gewerbepark in Wildau tangierend dann an den bereits bestehenden Radweg in Waltersdorf am Kreisverkehr Kiekebusch anknüpft und damit das neue Gewerbegebiet (u.a. Amazon) mit Waltersdorf (u.a. Möbelhäuser etc.) und perspektivisch den Flughafen BER miteinander verbinden würde, sind 250 T€ angemeldet, was auch eine Ampelquerung an der Chausseestraße beinhalten müsste.

Westkorsor: das Projekt zur grundhaften Sanierung dieser wichtigen ortsübergreifenden Straßenverbindung zwischen Zeuthen – Wildau – Zeuthen ist seit 2017 zur Förderung beantragt. Im Zuge der Fortschreibung des Förderantrags und geänderter Rahmenbedingungen konnte die Planung um

beidseitig normgerechte Radwege erweitert und der dafür erforderliche Kostenansatz aufgestockt und in der Haushaltsplanung verankert werden.

Wegeverbindung an der Bahn: für das Herrichten und Sichern eines die Bahntrasse westlich begleitenden Wegs zwischen S-Bahnhof Wildau und der Stadtgrenze zu KW mit sehr niedrigem Ausbaustandard wurden bereits 2018 als ganz grobe Kostenschätzung ca. 400 T€ angesetzt.

Westhang: als erster Schritt zur Erkundung der topographisch-geologischen Verhältnisse des Westhangs, für den eine u.a. fahrradfreundliche Wegeführung gewünscht wird, sind die dafür notwendigen Untersuchungen ausgeschrieben worden und – wenn entsprechende Angebote eingehen – auch zu beauftragen.

Herr Reif-Dietzel erkundigte sich, ob der unbefestigte Straßenseitenraum auf Höhe der Dorfaue Nr. 4 (westliche Straßenseite, gegenüber dem Lidl-Markt, bereits auf einer Maßnahmenliste der Verwaltung stehen würde. Es wäre sehr misslich, dass hier ein Stück Geh-/Radweg fehlen würde. Herr Kolb erklärte, dass dieses Problemstück der Verwaltung bereits seit langem bekannt wäre, eine Lösung aber sehr schwierig sei.

Nachrichtlich übersandte Herr Kolb auf Nachfrage folgende detaillierte Auskunft per Email:

„Dorfaue Westseite – fehlendes Stück Wegausbau gegenüber Lidl  
Der Ausbau ist immer wieder aus der Aufgaben-/Prioritätenliste 'gerutscht' – was aber bisher auch keine Beschwerden hervorrief – auch hinsichtlich der Ausbaubearbeitungsproblematik, die sich hier äußerst diffizil dargestellt hätte. Damit war diese Stelle auch nicht mehr im Focus.  
Baulichkeiten dort würden aufgrund der Sicherheitsanforderungen eine zumindest teilweise bzw. halbseitige Sperrung der wichtigen Straßenverbindung der K 6160 verlangen – bei den bis vor kurzem noch laufenden Baumaßnahmen im Wildauer Hauptstraßennetz hätte dies zum Verkehrsinfarkt führen können. Auch ein Eingriff zu den verkehrsärmeren Zeiten und ohne weitere Baustellen im Netz würde sich empfindlich auf den Verkehrsfluss auswirken, das Staugeschehen forcieren und Unmut der autofahrenden Bürgerschaft hervorrufen.  
Zudem muss konstatiert sein: der verfügbare Raum hat dort gerade einmal eine Breite von ca. 2,7 m – viel Ausbau lässt sich da nicht machen!“

Weiterhin erkundigte sich Herr Reif-Dietzel, ob es bereits ein konkretes Bauprogramm für das westliche Ende der Röntgenstraße gäbe und wie die Radverkehrsführung angedacht sei. In gleicher Email vom 9. Juli verweist Herr Kolb auf folgenden Sachverhalt:

„Röntgenstraße - Bauprogramm  
Das Bauprogramm wurde mit dem Beschluss S 19/329/17 am 12. Dezember 2017 durch die SVV festgelegt.“

#### 4. Bike & Ride Stellplätze am S Wildau

Herr Reif-Dietzel referiert zu dem nun vorliegenden Endbericht des Gutachtens Bike + Ride / Park + Ride im Land Brandenburg des VBB, MIL und LBV, das erste Untersuchungen bzw. Bedarfsermittlungen zu solchen Anlagen aus d.J. 2010/2011 fortsetzt und worin die entsprechende Situation an 32 Bahnstationen – u.a. auch am S-Bahnhof Wildau - landesweit erfasst und ausgewertet werden. Dies steht im Zusammenhang der Verkehrsprognose 2030 des VBB, die besonders auf den pendlerstarken Korridoren nach Berlin von einem weiteren Fahrgastanstieg und wachsender Nachfrage an Abstellmöglichkeiten an den Bahnhöfen ausgeht. Dieser Endbericht nebst seiner umfangreichen Anlagen und der Leitfaden "Parken am Bahnhof" wurden nun veröffentlicht und können im Downloadbereich der HP des VBB heruntergeladen werden.

Für Wildau hatte das beauftragte Büro ('Agentur Bahnstadt GbR', Berlin) in den beidseitigen Zugangsgebäuden des S-Bahnhofs insgesamt 119 wettergeschützte Fahrradabstellplätze ermittelt. Am Untersuchungstermin (Montag, 13. 05.2019 mittags) waren bei "heiterem" Wetter von den 59 Plätzen auf der Ostseite (SKS/Bahnhofsplatz) 38 belegt, nebst 2 'wild' abgestellten Rädern – und auf der Westseite (TH) von 60 Plätzen 59 + 8 'wilde'.

Als Stichpunkte/Bemerkungen auf dem Wildau-Steckbrief sind aufgeführt: Bewachung, Videoüberwachung; Ladesäulen/Steckdosen; Schließfächer; Erweiterungsflächen; Radstation / Sammelschließanlage; Sonderfahrräder (Anhänger, Tandem, Trike); Qualitäts-/Sicherheitsprobleme; Fahrradwracks; ungeeignete Halter – ohne dass dies weiter differenziert wurde. Auf einer schematischen Umgebungskarte sind mögliche Standorte für weitere Fahrradabstellanlagen inmitten des Bahnhofsplatzes und am Wendehammer der Eichstraße auf der Westseite markiert.

Herr Reif-Dietzel fasst die aktuelle Situation so zusammen, dass selbst jetzt in Zeiten der Pandemie eine hohe Auslastung gegeben ist, der Fahrradklimatest auch explizit auf das Problem des Fahrraddiebstahls verweist, mit der S 8-Verlängerung (Okt. 2022 ? – **ist das denn nun sicher?**, Reif-Dietzel: **laut offiziellen Verlautbarungen und Medienberichten ,ja'**) Nachfrage und Bedarfe weiter steigen werden, und auch Abstellmöglichkeiten für Sonderfahrräder und besonders abschließbarer Boxen, Sammelschließanlage für hochwertige u. E- Bikes erforderlich sind – sowie, dass Fördergelder z.B. über die BMU-Kommunalrichtlinie (bis 85%) bereitstehen. Hier könnten Stadt und TH Anträge stellen.

Herr Kolb weist darauf hin, dass momentan keine kommunalen Flächen verfügbar oder geeignet sind, dass auch die Erhebungen seitens der Stadt vor allem auf der Hochschulseite eine nahezu Voll-Auslastung bestätigten, aber die ebenfalls überdachte Fahrradabstellanlage der TH am Weg zwischen dem Verwaltungsgebäude und der Halle 14 mit ca. 100 Plätzen max. zu ca. 50 % in Anspruch genommen ist – keine 150 m vom Bahnsteig entfernt!

Ergo: ausreichend geeignete, sichere, wettergeschützte und bequem handelbare Abstellmöglichkeiten sind ein wichtiger Baustein einer funktionierenden nutzerfreundlichen Fahrrad-Verkehrs-Infrastruktur!

#### 5. Planung Stadtradeln 2021

Der Aktionszeitraum ist festgelegt: 21.08.2021 – 10.09.2021. Herr Kähler ergänzt, dass die Kommunen diesen noch präzisieren könnten. Organisatorisch zeichnen sich für Wildau Schwierigkeiten ab, da die Stadtverwaltung aus Kapazitätsgründen die damit verbundenen Aufgaben nicht wahrnehmen kann und sich deshalb hilfeschend an die AG (-Mitglieder) gewandt hat. Fr. Krebs verweist auf die entsprechende Stadtradeln-App und die Notwendigkeit intensiver ÖA – auch unter Einbeziehung aller konventionellen Medien (Presse, HPs der Kommunen, etc.).

Hr. Prof. Rudolph erwähnt die Pressestelle der TH – um auch möglichst viele der Studierenden zu aktivieren – und dass das Stadtradeln in erster Linie Spaß machen soll, egal, wo die TN dann angemeldet sind. Nach Herrn Kähler besteht auch besonderer Reiz darin, ob und inwieweit sich die (lokale) Politik mit einbringt.

Nachrichtliche Ergänzung Reif-Dietzel: <https://www.stadtradeln.de/darum-geht-es>

### TOP 3 weitere Themen

#### 1. Radverkehrskonzept Wildau

Herr Kolb berichtet, dass er die Erarbeitung eines solchen 'Konzepts' nicht im Sinne einer akademischen, formal festgelegten Herangehensweise verstanden wissen will sondern als sich stetig erweiterndes Kompendium der für den Radverkehr und dem Ziel seiner besseren Verankerung und Stärkung im Wildauer Verkehrsaufkommen relevanten Planungen, Unterlagen, Beiträge – u.a. auch die Ergebnisse dieser Arbeitsgruppe. Grundlage sind die umfangreichen Erhebungen für die Zuarbeit der Stadt Wildau zum parallel beauftragten Radverkehrskonzept des LDS, deren dortige Berücksichtigung noch unklar war.

Herr Reif-Dietzel äußert Unverständnis und Missbilligung darüber und dass solch eine wichtige Grundlage bestimmte formale Kriterien zu erfüllen hat und entsprechend professionell auszuarbeiten ist. Die AG Radverkehr wird im Rahmen ihrer Möglichkeiten bei der Konzepterstellung gerne mit Rat und Tat unterstützen und kann damit auch eine notwendige Akteursbeteiligung absichern. Er verweist jedoch auf die eindeutige Beschlusslage vom 29.09.2020, die keine Interpretationsspielräume hinsichtlich Form und Inhalten des zu erstellenden Konzeptes offen lässt.

**Kommentiert [ORD3]:** <https://www.maz-online.de/Lokales/Dahme-Spreewald/S-Bahn-nach-Wildau-im-Zehn-Minuten-Takt#:~:text=Die%20S-Bahn%20soll%20ab,dann%20bis%20Wildau%20verlängert%20werden.>

[https://www.berlin.de/sen/uvk/presse/pressemitteilungen/2020/pressemitteilung\\_969913.php](https://www.berlin.de/sen/uvk/presse/pressemitteilungen/2020/pressemitteilung_969913.php)

Herr Kolb erwidert, dass hier nicht unprofessionell gehandelt werde, dass dabei durchaus auf Bestandserhebungen (Analyse), Bedarfe, Missstände, Konflikte, Zielstellungen und Maßnahmen eingegangen werde und verweist zum Einen auf die insgesamt nur in geringem Maße bereit stehenden Mittel des kommunalen Haushalts, um überhaupt Projekte voranbringen zu können, wie auch auf die Ernüchterung bezüglich der Vielzahl formal und theoretisch formvollendet ausgearbeiteter Konzepte und Strategiepapiere, die aber außer den Selbstkosten dann noch keine praktischen, den erstrebten Zielen zuträgliche Maßnahmen generiert haben.

Herr Kähler äußert Skepsis, hier nicht um des Selbstzwecks willen oder aus einer Art von Aktivismus heraus vorzugehen sondern immer auch die Umsetzbarkeit in überschaubaren Zeiträumen zu beachten und verweist auf vergleichbare, prozessorientierte Herangehensweisen, wie sie in den Niederlanden praktiziert werden und sich wohl auch bewährt haben.

Herr Cleemann vermisst in diesem Zusammenhang eine Vision oder Positionierung für die Stadt Wildau im Hinblick der weiteren Entwicklung des Radverkehrs und auch bzgl. des Verkehrs insgesamt.

## 2. AG-Radtour am 28.08.2021

Als Termin ist Samstag, 28.08.2021 in der Zeit von 14:00 h bis 16:00 h avisiert.

Eine abschließende Routenfestlegung ist noch nicht getroffen, der Schwerpunkt sollte sich im Stadtgebiet Wildaus finden mit Option der Orientierung an Nord-Süd-Verbindungen – hier mit Einbeziehung der o.g. Kurparkquerung in Verlängerung der Springfeldallee.

Weitere Vorschläge sind erwünscht, doch wer erarbeitet / legt die Route dann abschließend fest?

## 3. Sonstiges und Ausblick

Die nächste Sitzung der AG findet am 07.10.2021 statt. Themen bzw. -vorschläge bitte bis spätestens zwei Wochen davor an [reif-dietzel@gmx.de](mailto:reif-dietzel@gmx.de) melden und gerne konstruktiv veranschaulichend untersetzen!

Dazu aus dem 'Fundus' möglicher Themen:

aktuelle Standards beim Neubau von Radwegen; Abstellanlagen im Wohnumfeld (aber auch anderswo); Investitions-/Maßnahmen-(Wunsch-) Liste(n) für die SVV – mit Prioritätensetzung !; Angebote für Fahrsicherheitstraining an den Schulen (evtl. auch Kitas?); Sicherheitsanforderungen für StVO-konforme Teilnahme am Verkehrsgeschehen – Ausweisung von Linksabbiegespuren, Querungshilfen – Anforderungen, Bedarfe, Gestaltung; ... etc.

**Kommentiert [ORD4]:** Anmerkungen Reif-Dietzel: Bereits 2020 wurde auf entsprechende Fördermittel des Landes Brandenburg hingewiesen (Richtlinie Kommunaler Straßenbau). Inzwischen werden Radverkehrskonzepte und Maßnahmen durch das Sonderprogramm Stadt & Land des BMVI und der Länder mit 90 % (für Strukturwandelregionen, Wildau gehört dazu) gefördert. Radverkehrskonzepte oder zumindest Radnetze sind Voraussetzung für die Beantragung von investiven Mitteln.

**Kommentiert [ORD5]:** Herr Nerlich und Herr Reif-Dietzel werden die Route planen und ca. 1 Woche vorher gesondert einladen.