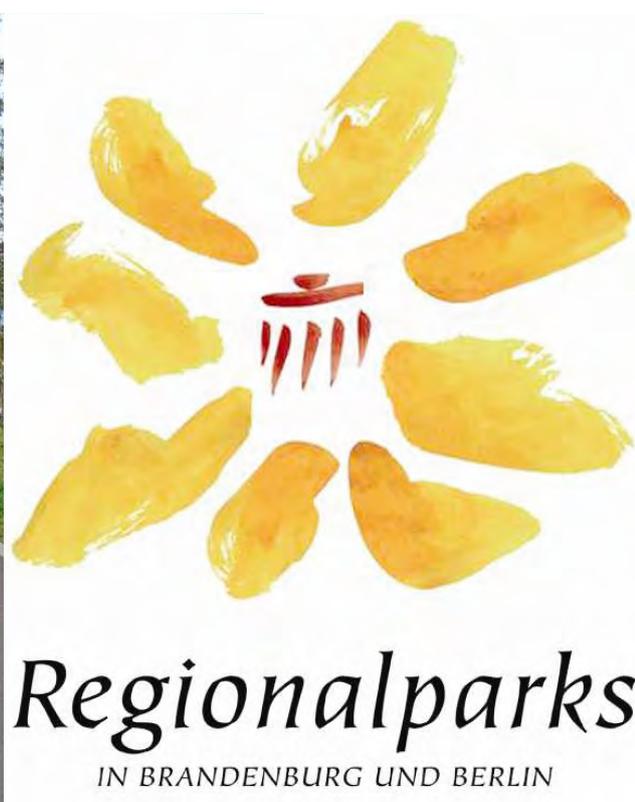




PROJECT^M

Regionalpark-Fahrradroute

Machbarkeitsstudie für die Regionalpark Fahrradroute



Endbericht

Stand | 28. Februar 2011

complan Kommunalberatung
Voltaireweg 4
14469 Potsdam
fon +49 (0)331 201 51 - 0 | fax -11
info@complangmbh.de
www.complangmbh.de

Project M GmbH
Tempelhofer Ufer 23/24
10963 Berlin
fon +49 (0)30 214587 - 0 | fax -11
berlin@projectm.de
www.projectm.de

Machbarkeitsstudie für die Regionalpark-Fahrradroute Endbericht

Auftraggeber: Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg
Lindenstraße 34a
14467 Potsdam

Ansprechpartner: Renate Hoff
Tel. 0049 (0)331866-8751
E-Mail renate.hoff@gl.brandenburg.de

Auftragnehmer: complan Kommunalberatung
Voltaireweg 4
14469 Potsdam

mit

Project M GmbH
Tempelhofer Ufer 23/24
10963 Berlin

Ansprechpartner: Silke Robel, complan Kommunalberatung
Tel. 0049 (0)33120151-15
E-Mail silke.robel@complangmbh.de

Jan Schiefer, Project M
Tel. 0049 (0)30-214587-0
E-Mail jan.schiefer@projectm.de

Stand: 28. Februar 2011

Inhalt

1. Anlass und Ziel	5
2. Kriterien für die Routenführung	5
3. Ergebnis Routenoptimierung	10
3.1. Änderungen Routenführung	10
3.2. Übersicht Routenführung	11
Übersicht Landkreise und Städte/ Gemeinden	12
3.3. Landkreis Potsdam-Mittelmark (WEST)	13
Routenführung	13
Zusammenfassung Streckenprofil (gesamt Potsdam/ Potsdam-Mittelmark)	15
Handlungsbedarf	15
Strecken- und Maßnahmenliste	17
3.4. Stadt Potsdam	19
Routenführung	19
Zusammenfassung Streckenprofil (gesamt Potsdam/ Potsdam-Mittelmark)	20
Strecken- und Maßnahmenliste	21
3.5. Landkreis Potsdam-Mittelmark (OST)	23
Routenführung	23
Zusammenfassung Streckenprofil (gesamt Potsdam/ Potsdam-Mittelmark)	24
Handlungsbedarf	25
Strecken- und Maßnahmenliste	26
3.6. Landkreis Teltow-Fläming	29
Routenführung	29
Zusammenfassung Streckenprofil	31
Handlungsbedarf	31
Strecken- und Maßnahmenliste	33
3.7. Landkreis Dahme-Spreewald	38
Routenführung	38
Zusammenfassung Streckenprofil	40
Handlungsbedarf	40
Strecken- und Maßnahmenliste	43
3.8. Landkreis Oder-Spree	48
Routenführung	48

	Zusammenfassung Streckenprofil	49
	Handlungsbedarf	50
	Strecken- und Maßnahmenliste	51
3.9.	Landkreis Märkisch-Oderland	55
	Routenführung	55
	Zusammenfassung Streckenprofil	58
	Handlungsbedarf	58
	Strecken- und Maßnahmenliste	61
3.10.	Landkreis Barnim	67
	Routenführung	67
	Zusammenfassung Streckenprofil	69
	Handlungsbedarf	69
	Strecken- und Maßnahmenliste	72
3.11.	Landkreis Oberhavel	78
	Routenführung	78
	Zusammenfassung Streckenprofil	80
	Handlungsbedarf	81
	Strecken- und Maßnahmenliste	86
3.12.	Landkreis Havelland	92
	Routenführung	92
	Zusammenfassung Streckenprofil	94
	Handlungsbedarf	95
	Strecken- und Maßnahmenliste	100
3.13.	Gesamtbewertung	107
	Zusammenfassung Streckenprofil	107
	Entsprechung mit den Qualitätskriterien	107
4.	Quellen	111
5.	Anlagen	111

1. Anlass und Ziel

Die Idee für eine Fahrradroute rund um Berlin, die durch alle Regionalparks in insgesamt acht Landkreisen verläuft, wurde zunächst als Projektskizze vom Dachverband der Regionalparks in Brandenburg und Berlin e.V. entwickelt. 2005 fanden erste Abstimmungen zum Routenverlauf in den Regionalparks sowie mit dem Landestourismusverband Brandenburg e.V. statt. Im Rahmen einer Befahrung im Jahr 2009 wurde eine Defizitanalyse der Streckenabschnitte in den einzelnen Landkreisen durchgeführt. Ergebnis war ein Neubaubedarf von rund 30%.

Im Rahmen der von der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg beauftragten Machbarkeitsstudie soll die Routenführung optimiert, mit allen durch die Route betroffenen Kommunen und sonstigen Trägern abgestimmt sowie die touristische Vermarktung vorbereitet werden. Dabei steht sowohl die Entwicklung der Route als touristische regionale Radroute und Radfernweg als auch als Bestandteil mit Lückenschlüssen für das Alltagsradwegenetz im Vordergrund. Im Ergebnis soll eine nach Nutzergruppen, Befahrbarkeit, Radwegbestand, Radwegeplanungen von Land, Bund und Kommunen sowie touristischer Attraktivität optimierte Streckenführung stehen. Für defizitäre Abschnitte ist der Handlungsbedarf aufzuschlüsseln. Eine Routenumsetzung ist im Zeithorizont 2-3 Jahre vorgesehen („Freigabe für Radfahrer“). Dies ist insbesondere für die Auswahl der Routenführung von hoher Bedeutung. Eine kurzfristige Realisierbarkeit steht im Vordergrund.

2. Kriterien für die Routenführung

Entscheidend für die „Rund um Berlin“ (Regionalpark-Fahrradroute) ist die Definition des Zielhorizontes und der Funktion im Radverkehrsnetz des Raums Berlin-Brandenburg.

Hiernach soll der geplanten Radroute folgende Bedeutung zukommen (vgl. Kapitel 5):

- Verbindendes Element und Rückgrat für die Ergänzung, Verbindung und Förderung von regionalen Radwegesystemen (bestehend und zukünftig) in den einzelnen Regionalparks (Rückgratfunktion);
- Ergänzung für den Alltagsradverkehr (Lückenschlüsse);
- Profilerter Radfernweg „Rund um Berlin“ mit einem Qualitätsstandard als zertifizierter ADFC-Qualitätsradweg mit mindestens 3 Sternen.

Zielgruppen sind Radtouristen, Ausflügler aber auch Alltagsradler.

Wesentliche Kriterien für die Routenführung sind die Führung durch attraktive Natur- und Landschaftsräume, die Vermeidung monotoner Strecken (länger als 5 km) und die maximale Einbindung kultureller Potenziale und tourismusrelevanter Einrichtungen („Points of Interest“ POI). Wichtiges Kriterium für die Vermarktungsfähigkeit (überregional, bundesweit, international) ist auch die Einbindung sogenannter touristischer TOP Highlights im Land Brandenburg. Diese wurden durch den Landestourismusverband definiert.

Weitere Kriterien sind eine möglichst gute Anbindung an das ÖPNV-Netz, die Führung des Routenverlaufes auf bestehenden Radwegen (bei Vermeidung übermäßiger Dopplungen), die Anbindung („Kreuzungspunkte“ und „via Verbinder“) an Radfernwege nach / von bzw. um Berlin sowie die Berücksichtigung weiterer lokaler/regionaler Radwege (Kombinationspotenzial für Tagesrundtouren).

Für die Zertifizierung als ADFC-Qualitätsradweg sind insbesondere Anforderungen an die Sicherheit, u. a. Vermeidung von Gefahrenstellen, Breite von mindestens 2,0 bis 3,0 m etc., eine gute Befahrbarkeit, d.h. hoher Anteil von Asphalt, keine Schiebestrecken, ein gutes Angebot an touristischer Infrastruktur, d.h. Tourist Informationen, Bett & Bike-Betriebe (Gastronomen/Unterkünfte), Einkehrmöglichkeiten, Radverleih-/Servicestationen, Rastplätze, Infotafeln, sowie eine Beschilderung gemäß HBR von hoher Bedeutung.

Die im Einzelnen definierten Kriterien sind der folgenden Übersicht zu entnehmen.

Zielgruppenfokus	<ul style="list-style-type: none"> – Alltagsnutzer (Regionalparkroute als Teil lokaler bzw. interkommunaler Wege zur Arbeit, Schule, Einkauf etc.) – alle Bevölkerungsschichten/„Einwohneradler“, v.a.: Berufstätige, Schulkinder – Nutzungsfrequenz: v.a. wochentags – Touristische und freizeitorientierte Zielgruppen (Regionalparkroute als touristisches Radwegeinfrastruktur): Tages- und Wochenendausflügler aus dem Inland (ca. 97% lt. TMB 2010), v.a. Brandenburg und Berlin (etwa gleicher Anteil) – „Sternradler“, übernachtende Radtouristen überregionaler Herkunft – „Streckenradler“, weitere, u.a. Skater, Rollstuhlfahrer – Kerncharakteristika: – Kernzielgruppe: 30-60-jährige, hoher Anteil Familien und sogen. „Best Ager“ (meist Paare, Kleingruppen bis 8 Personen) – Kernmotivation: Naturerlebnis („raus aus der Stadt“), leichte körperliche Aktivität, Kulturerlebnis (in Brandenburg v.a. historische Orte, „Kleinode“, Museen/Ausstellungen), essenziell: regionaltypischer Genuss und Kulinarik -Einkehren in Ausflugsgastronomie – Verhalten: mehrheitlich individuelle Ausflugs-/Reiseorganisation, ca. 45km/Tag bei Tagestouristen, ca. 55-65km/Tag bei Streckenradlern (Familien: ca. 20-45km/Tag), GPS-Nutzung noch rudimentär (ca. 7%) – Wichtigkeit guter Beschilderung!, bevorzugtes Einkehren in Bett & Bike Betrieben, bevorzugte Anreise per S-Bahn/Bahn (ca. 50%, 30% PKW, ca. 18% per Rad), Unterkunft mehrheitlich Pension/Hotel, ca. 20% Camping, starke Preissensibilität (ca. 70% bis € 30/Person je ÜN, weitere 26% bis max. € 50,-/ÜN) – Nutzungsfrequenz touristisch: am stärksten am Wochenende
Routenhierarchie	<ul style="list-style-type: none"> – Regionalparkroute = Kategorie Radfernweg, d.h. eigene Ausweisung mit Logo, eigenes Marketing (Hinweis: endgültige Namensgebung im Rahmen des Vermarktungskonzepts entsprechend potenziell für die Zielgruppen geeigneter Themen) – Entwicklungsziel: Vermarktung als Rad-Leitangebot der TMB und BTM
Thematische Konsistenz	<ul style="list-style-type: none"> – Basis: weitmögliche Einbindung aller Regionalparks

	<ul style="list-style-type: none"> – maximal mögliche Routenführung durch attraktive Natur-/Landschaftsräume bzw. wenig durch Industrie/Lärm/Staub, Verkehr beeinträchtigte Zonen – zugleich möglichst berlinnahe Führung – keine monotone Strecken länger als 5km – Maximale Einbindung kultureller Potenziale und sonstiger touristischer bzw. freizeitorientierter Einrichtungen (mindestens 5 Anlaufpunkte wie historische Ortskerne, Museen und Ausstellungen) – Einbindung sogenannter touristischer TOP Highlights
Verkehrsanbindung	<p><u>Per Bahn und ÖPNV</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – (möglichst) Berücksichtigung aller direkten Anbindungen per Bahn an Berlin-Zentrum: direkte Verlaufsführung zu allen relevanten S-Bahnhöfen/Bahnhöfen der aus Berlin herausführenden Linien (möglichst barrierefrei gestaltete Stationen) <p><u>Per Rad</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – Nutzung bestehender Radwege (Fernradwege, Regionalrouten etc.), allerdings Vermeidung übermäßiger Dopplungen der Routenführung – Direkte An-/ Einbindung per Radweg an Berlin über alle Radialrouten (ggf. auch Tangentialrouten auf Berliner Gebiet) – Maximalmögliche Anbindung („Kreuzungspunkte“) an alle Radfernwege in unmittelbarer Berlinnähe (u. a. Berliner Mauerweg), ggf. auch über Verbinder-Strecken – Essenziell: Berücksichtigung weiterer lokaler/regionaler Radwege (Kombinationspotenzial für Tagesrundtouren zurück zum Startpunkt) <p><u>Per Straße:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – (zukünftig) Einrichtung von Startparkplätzen an allen gekreuzten wichtigen Ausfallstraßen (möglichst in Ortslagen und wo möglich, in Kombination mit ÖPNV-Zustiegspunkten)
Qualität, bauliche Ausführung und Service	<p>Hinweis: Kriterien orientieren sich an ADFC-Kriterien für Qualitätsradrouten, Ziel ist die Zertifizierung mit mindestens 3 von 5 Sternen)</p> <p><u>Verlauf</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – Priorität 1: auf bestehenden Radwegen (= ausgebaute und/oder ausgewiesene Strecken (Hinweis: Vermeiden thematischer Überlastung, d.h. keine Verläufe auf Abschnitten mit bereits mehr als 3 ausgewiesenen touristischen Radwegen; keine unnötigen Umwege) – Priorität 2: Verlauf auf bestehenden Radwegen mit Ausbau-/Optimierungsbedarf (Ableitung entsprechender Empfehlungen)

	<ul style="list-style-type: none"> – Priorität 3 („Ausnahme“): Verlauf auf neu zu bauenden Strecken (Ableitung entsprechender Empfehlungen) <p>Sicherheit und Barrierefreiheit:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Führung primär auf separaten Radwegen und sekundär auf weniger befahrenen Nebenstraßen bis max. 500 Fahrzeugen/Tag – Bei Radwegen: Breite durchgehend mindestens 2m, optimal 2,50-3,0 m (v.a. für Abschnitte mit mehreren ausgewiesenen Radwegen bzw. weiteren Nutzungsoptionen für Skater) – keine Sperrvorrichtungen (Umlaufschranken!), die Befahren mit Radaschen, Anhänger, Tandem erschweren (Durchfahrtsbreite mind. 2m), Hinweis: Realisierung erforderlicher Sperren mit Pollern – Führung auf Straßen: keine engen Leitplanken, keine ungesicherten Querungen stark frequentierter Straßen, keine sonstigen Gefahrenstellen – Keine Stufen und sonstigen Barrieren
Befahrbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> – Oberfläche: gute bis sehr gute Befahrbarkeit (langfristiges Ziel: 90% der Gesamtstrecke), keine ungesicherten Querrillen, Löcher etc. – kein (grobes) Kopfsteinpflaster (Ausnahme: gut fahrbares Kleinpflaster in historischen Ortskernen) – langfristig: Priorisierung von Asphaltstrecken (z.T. geringere Unterhaltskosten, Nutzbarkeit für Skater), Ausnahme: erforderliche Führungen über wassergebundene Oberflächen durch Parks, Wald etc.
Touristische Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> – Direkte Einbindung von Tourist Informationen – Abstellanlagen an allen Zustiegspunkten ÖPNV und Sehenswürdigkeiten etc., Radboxen in Ortszentren – Langfristig: Einbindung/Aufbau von mind. sieben Radverleih-/Servicestationen (v.a. an ÖPNV-Zustiegen) – Rastplätze: mindestens alle 10km (überdacht, Abstellanlage, Infotafel etc.) – Infotafeln an allen relevanten Kreuzungspunkten mit Radialrouten, Radfernwegen sowie den ÖPNV-Zustiegspunkten (Bahnhöfe/S-Bahnhöfe) etc. – ca. fünf Bett & Bike-zertifizierte Gastronomen/Unterkünfte im 2,5km-Korridor je 50km – Mindestens 5 Ausflugsgastronomen/gastronomische Einrichtungen je 50km

Beschilderung	<ul style="list-style-type: none">– eigenes Logo/ eigene und einheitliche Routenwegweisung– Realisierung gemäß HBR-Vorgaben (bei komplett neu zu errichtenden Standorten) sowie Einpassung in bestehende (lokale/regionale) Systeme, sofern HBR-Konformität gewährleistet
---------------	--

Tabelle: Übersicht Planungskriterien für die Routenführung „Rund um Berlin“

3. Ergebnis Routenoptimierung

Nachfolgend wird die mit den Landkreisen, Gemeinden, Wegewarten, Tourismusverbänden, Regionalparkvereinen abgestimmte Routenführung (Vorzugsvariante) dargestellt. Die Vorzugsvariante ist die unter Berücksichtigung der Qualitätskriterien (vgl. Kapitel 3) optimierte Streckenführung. Daneben waren zentrale Gründe für eine Verlegung der Routenführung ggü. der Strecke 2009:

- Verbesserung der Befahrbarkeit,
- Erhöhung der touristischen Attraktivität der Route,
- Optimierung von Lückenschlüssen,
- begründetes Interesse der Kommune(n) für die Verlegung.

Für den Fall, dass die Vorzugsvariante derzeit aus den dargestellten Gründen einen hohen Handlungsbedarf enthält, wurden kurzfristige Alternativroutenführungen definiert. Diese beruhen teilweise auf den Ergebnissen der Landkreiskonferenzen oder auf Empfehlungen der Gutachter. Die Ergebnisse der Befahrung sind in die Darstellungen eingeflossen.

In den Karten sind zudem die Alternativroutenführungen dokumentiert, die im Laufe des Abstimmungsprozesses zusammengetragen wurden, um im Umsetzungsprozess bei Bedarf darauf zurückgreifen zu können. Ebenso sind in den Karten Fernradwege, regionale Radrouten sowie Bestand und Planung an Radwegen der Landkreise und des Landesbetriebes für Straßenwesen aufgenommen.

Für jeden Landkreis werden für die detaillierten Streckenabschnitte der Zustand, die Defizite, der Handlungsbedarf aufgeführt und Vorschläge für Maßnahmen formuliert. Dabei wird unterschieden in a) qualitätsverbessernde Maßnahmen sowie b) Ausbaubedarf/ Handlungsbedarf mit hoher Priorität („KO-Stellen“). Die qualitätsverbessernden Maßnahmen werden dort empfohlen, wo eine Umsetzung dieser Maßnahmen eine grundsätzliche Aufwertung der Route zur Folge haben und im Hinblick auf eine Zertifizierung zu Bewertungsverbesserung führen würde bzw. die Befahrbarkeit der Route grundsätzlich verbessert. Diese Stellen enthalten jedoch keine grundsätzlichen Problemstellen („KO-Stellen“). Der Handlungsbedarf mit hoher Priorität besteht dort, wo eine KO-Stelle zur grundsätzlichen Unbefahrbarkeit der Route bzw. Abwertung bei der Zertifizierung/ Ausschluss der Wertung führt. Hierbei handelt es sich vorwiegend, aber nicht nur, um Bedarf an Ausbau mit Radwegen (Neubau).

3.1. Änderungen Routenführung

Gegenüber der Routenführung 2009 haben sich folgende großräumige Änderungen ergeben:

- Einbeziehung Werder (Havel) - Ketzin - Führung nach Norden entlang des Havelkanals,
- Einbeziehung Krämer Forst/ Stadt Kremmen,
- Einbeziehung südlicher Wandlitzsee,
- Führung über Woltersdorf/ Rüdersdorf,
- Loslösung vom Mauerradweg/ Führung durch den Regionalpark Teltow (Rieselfelder),
- Einbeziehung des Potsdamer Hauptbahnhofes als Start und Endpunkt.

Durch die großräumige Veränderung der Routenführung konnte die Befahrbarkeit/ Sicherheit verbessert werden, Regionalnetze sinnvoll ergänzt, Fernradwege verbunden und die touristische Attraktivität signifikant gesteigert werden. Im Westlichen und östlichen Teil der Route (Havelland/Oberhavel und Oder-Spree/Märkisch-Oderland) ist eine Routenführung gelungen, die einen hohen Innovationscharakter aufweist und großräumige Lücken in den bestehenden Radwegenetzen schließt.

3.2. Übersicht Routenführung

Stadt Potsdam	Caputh > Templiner Vorstadt > Bahnhof Potsdam (Startpunkt „Rund um Berlin“) > Teltower Vorstadt > Waldstadt > Bahnhof Potsdam-Rehbrücke
Landkreis Potsdam-Mittelmark (Ost)	Bahnhof Potsdam-Rehbrücke > Saarmund > Philippsthal > Schenkenhorst > Sputendorf > Marggrafshof > Neubeeren
Landkreis Teltow-Fläming	Neubeeren > Großbeeren > Diedersdorf > Blankenfelde > Jühnsdorf > Rangsdorf > Groß Machnow > Mittenwalde
Landkreis Dahme-Spreewald	Mittenwalde > Königs Wusterhausen > Wildau > Zeuthen > Eichwalde > Schmöckwitz > Wernsdorf > Neu Zittau
Landkreis Oder-Spree	Neu Zittau > Burig > Jägerbude > Hohenbinde > Gottesschutz > Karutzhöhe > Erkner > Woltersdorfer Schleuse > Rüdersdorf
Landkreis Märkisch-Oderland	Rüdersdorf > Museumspark Rüdersdorf > Tasdorf > Hennickendorf > Torfhaus > Vorstadt Strausberg > Hegermühle > Strausberg > Gartenstadt > Wilkendorf > Gielsdorf > Wesendahl > Buchholz > Waldkante > Wolfshagen > Altlandsberg > Altlandsberg West > Trappenfelde
Landkreis Barnim	Trappenfelde > Krummensee > Seefeld > Werneuchen > Weesow > Börnicke > Nibelungen > Bernau > Waldfrieden > Wandlitz > Stolzenhagen > Kolonie West
Landkreis Oberhavel	Kolonie West > Wensickendorf > Schmachtenhagen > Grabowsee > Friedrichsthal > Lehnitzschleuse > Oranienburg > Eden > Leegebruch > Bärenklau > Vehlefanz > Schwante > Amalienfelde > Kremmen > Staffelde > Groß Ziethen > Klein Ziethen > Wolfslake > Alte Hamburger Poststraße
Landkreis Havelland	Alte Hamburger Poststraße > Eichstädter Weg > Pausin > Wansdorf > Schönwalde-Dorf > Schönwalde Siedlung > Schleuse Schönwalde > Alt-Brieselang > Nymphensee > Brieselang > Zeestow > Wustermark > Dyrotz > Elstal > Priort > Buchow-Karpzow > Falkenrehde > Paretz > Ketzin
Landkreis Potsdam-Mittelmark (West)	Ketzin > Phöben > Kolonie Zern > Werder > Baumgartenbrück > Geltow > Caputh

Übersicht Landkreise und Städte/ Gemeinden

Die Routenführung erfolgt auf dem Gebiet folgender Landkreise, Städte und Gemeinden:

Landkreis	Städte/ Gemeinden
	Stadt Potsdam
Potsdam-Mittelmark	Groß Kreutz, Werder (Havel), Schwielowsee, Nuthetal, Stahnsdorf
Teltow-Fläming	Großbeeren, Blankenfelde-Mahlow, Rangsdorf
Dahme-Spreewald	Mittenwalde, Königs Wusterhausen, Wildau, Zeuthen, Eichwalde, Berlin (Bezirk Treptow-Köpenick)
Oder-Spree	Amt Spreenhagen (Gosen-Neu Zittau), Erkner, Woltersdorf
Märkisch-Oderland	Rüdersdorf, Strausberg, Altlandsberg
Barnim	Werneuchen, Bernau, Wandlitz
Oberhavel	Oranienburg, Leegebruch, Kremmen, Oberkrämer
Havelland	Schönwalde-Glien, Brieselang, Wustermark, Ketzin

3.3. Landkreis Potsdam-Mittelmark (WEST)

Routenführung

Etappen / Verlauf Routenführung	Ketzin > Phöben > Werder > Baumgartenbrück > Caputh > Potsdam	
Kommunen	Groß Kreutz, Werder (Havel), Schwielowsee	
Abweichende Routenführung ggü. 2009	Aufgrund des hohen Neubaubedarfes zwischen Potsdam und Priort erfolgte eine Verlegung der Route über Werder und Ketzin. Zudem soll der Havelkanal als landschaftlich herausragender Attraktivitätspunkt mit einbezogen werden. Damit entfallen zusätzliche Teile der Routenführung auf den Landkreis Potsdam-Mittelmark, da auch eine Routenführung über die bei Werder gelegene Eisenbahnbrücke und somit Wechsel auf das Potsdamer Stadtgebiet aufgrund des baulichen Zustandes und einer fehlenden Befahrbarkeit für Radfahrer nicht möglich ist.	
Befahrbarkeit/ Sicherheit	<p>Zwischen Phöben und Werder (Havel) ist die Strecke grundsätzlich gut befahrbar und läuft deckungsgleich mit dem Havelradweg. Einschränkungen ergeben sich derzeit im Abschnitt der Autobahnanschlussstelle Phöben. Hier ist die Führung gefährlich und im nachfolgenden Streckenabschnitt erfolgt die Führung ohne straßenbegleitenden Radweg entlang der Landesstraße. Hier ist Handlungsbedarf gegeben, derzeit ist die Stelle der Autobahnauffahrt eine KO-Stelle.</p> <p>In Werder ist die Straße gut befahrbar. Hier werden durch die Stadt Werder alle Fernradwege an die Streckenführung „Rund um Berlin“ angeglichen. Zwischen Werder und Baumgartenbrück erfolgt die Führung über straßenbegleitende Radwege entlang der Bundesstraße.</p> <p>In Geltow, Baumgartenbrück bis zur Fähre Caputh erfolgt die Führung über wenig befahrene Ortsverbindungsstraße. Die Fähre Caputh ermöglicht die Querung über den Templiner See. Die Führung zwischen Caputh und Landkreisgrenze ist gut befahrbar, über Ortsstraßen bzw. straßenbegleitend entlang der Kreisstraße 6909.</p>	
Verkehrsanbindung ÖPNV	<p>sehr gut (Entfernung zwischen Stationen max. 15 km)</p> <p>x gut (Entfernung zwischen Stationen max. 30 km)</p> <p>mangelhaft (Entfernung zwischen Stationen mehr als 30 km)</p> <p>(Stationen am oder in unmittelbarer Nähe der Route, max. 2 km von der Route entfernt)</p> <p>Anbindungspunkte: Bahnhof Priort (DB) Bahnhof Werder (DB) Bahnhof Caputh-Geltow (DB)</p>	
Anbindung an Fernradwege	Havelradweg	(gemeinsamer Streckenverlauf)
	Historische Stadtkerne-Route 4	(gemeinsamer Streckenverlauf)
	Europaradweg R 1	(Kreuzung)
	Europäischer Fernradweg E 10	(Kreuzung)
	Europäischer Fernradweg E 11	(Kreuzung)

Anbindung regionale Radrouten	F 1 (Kreuzung) F 3 (Kreuzung) Gartenkulturpfad (Kreuzung)
Sehenswürdigkeiten und touristische Highlights	Zwei TOP Highlights sind im Landkreis Potsdam-Mittelmark vorhanden, die beiden Schlösser in Caputh und Petzow. Verschiedene Badestellen entlang der Route und eine Anzahl von Reiterhöfen ergänzen das Angebot.
Unterkunft und Bett und Bike-Betriebe	Ca. 22 Beherbergungsbetriebe bieten sehr gutes Beherbergungspotenzial im Landkreis Potsdam-Mittelmark. Von ihnen sind fünf Betriebe Bett & Bike zertifiziert. Die Qualität der Betriebe ist laut der Kriterien zu Qualität und Routenoptimierung in Ordnung. Auch die Quantität der Betriebe ist gut. Die Verteilung der Betriebe entlang der Route ist grundsätzlich sehr gut, jedoch sind nördlich von Werder/Havel kaum Betriebe vorzufinden.
Gastronomie	Ca. 15 regionaltypische Gastronomen, die gut entlang der Strecke verteilt sind, bieten interessante kulinarische Angebote. Vier dieser Betriebe sind mit dem Zertifikat „Brandenburger Gastlichkeit“ ausgezeichnet.
Service	Die Anzahl von Tourist Informationen (Werder/Havel und Caputh) entlang der Route ist zwischen Teltow-Fläming und dem Stadtgebiet Potsdam sowie nördlich von Werder/Havel nicht ausreichend. Übergangsweise sollte daher die Information der Gäste durch Leistungsträger (Gastronomen, Beherbergungsbetriebe) gewährleistet werden. Radservicestationen sind in Caputh vorhanden.
Touristische Attraktivität	Die Vielzahl von Reiterhöfen und Badestellen entlang der Route bietet in diesem Abschnitt besonders für Familien attraktive Angebote. Die beiden TOP Highlights unterstützen die generelle Attraktivität der Streckenführung. Die beiden Regionalparks Havelseen und TeltowPark zeugen von der landschaftlichen Attraktivität der Strecke. Der Reiz der Region liegt vor allem an den um Potsdam liegenden Havelseen sowie an den umliegenden Wäldern. Kaum hügeliges Gelände macht die Region zur idealen Radfahrstrecke.
Nutzergruppeneignung	Die Routenführung eignet sich besonders für Familien aufgrund der Topographie sowie der Vielzahl an Reiterhöfen und Badestellen. Zudem finden auch Kulturinteressierte, z.B. Best Ager, attraktive Anlaufpunkte entlang der Route. Aufgrund der Wegebeschaffenheiten des Streckenabschnitts sowie z.T. stark befahrener Straßen ohne straßenbegleitenden Radweg, z.B. im Bereich L90, ist die Route nur eingeschränkt für Familien zu empfehlen.
Konsistenz mit den Regionalparkthemen	Mit der Einbindung von Ketzin, Phöben und Werder wird die Attraktivität der Route entscheidend gesteigert und die Entsprechung mit den Regionalparkthemen erhöht. Die Route zeigt eindrucksvoll die Qualitäten des Regionalparks Havelseen und kulturlandschaftliche Alleinstellungsmerkmale wie den Obst- und Weinanbau. Die Altstadt Werder ist im Umland durch ihre Wasserlage und die hervorragende Bausubstanz einmalig. Die Nutzung der Fähren Ketzin und Caputh ist von großer Attraktivität.
Realisierungshorizont	Der Routenverlauf ist umsetzbar:

	x kurzfristig (2011-2012), mit Qualitätseinschränkungen mittelfristig (2013-2014)
Innovationscharakter/ Lückenschlüsse	Die Route erschließt gemeinsam mit dem Havelradweg die einzigartige Kulturlandschaft um Werder und Phöben. Ein Ausbau von straßenbegleitenden Radwegen auf den Landesstraßen ist unbedingt erforderlich, da in diesem Bereich keine Alternativroutenführung erfolgen kann. Das regionale Radwegenetz sowie das Alltagsradnetz werden durch den Lückenschluss sinnvoll ergänzt.
Offene Fragen/ Empfehlungen	Lückenschluss Phöben - Werder ist prioritär umzusetzen, qualitätsverbessernde Maßnahmen am Ortsausgang Phöben und in Geltow, Ausschilderung Glindower Alpen vorsehen

Zusammenfassung Streckenprofil (gesamt Potsdam/ Potsdam-Mittelmark)

Länge der Strecke	51,9 km
davon gut befahrbar	46, 5 km (90%)
davon mit Handlungsbedarf	5,4 km (10%)
davon derzeit ohne Umsetzungsperspektive	3,0 km (6%)

Handlungsbedarf

Qualitätsverbessernde Maßnahmen

Abschnitt	ab Ortsausgang Phöben Verlauf über Hauptstraße > Chausseestraße (L 90)
Nr. Abschnitt	158-159
Empfehlung qualitätsverbessernde Maßnahmen	Freistellung Fußweg für Radverkehr erforderlich
Foto	ohne Foto

Abschnitt	Geltow Ortsdurchfahrt
Nr. Abschnitt	162-163
Empfehlung qualitätsverbessernde Maßnahmen	ggf. Abstände der Umlaufschranke erweitern

Foto



Ausbaubedarf/ Handlungsbedarf mit hoher Priorität („KO-Stellen“)

Abschnitt	Phöbener Chaussee > Phöbener Straße bis Ortseingang Werder
Nr. Abschnitt	159-160
Defizit	Asphaltstraße, ohne Radweg, Autobahnzubringer
Handlungserfordernis	KO-Stelle, Ausbau mit Radwegen erforderlich
Träger	Landesbetrieb für Straßenwesen
Realisierungshorizont	2012 ff.
Foto	An aerial photograph showing a road intersection and surrounding greenery. The road is asphalt and runs diagonally across the frame. There are trees and some buildings visible in the background.

Strecken- und Maßnahmenliste

Streckenabschnitt Nr.	Beschreibung Straße/ Verlauf	Zustand/ Ausstattung (gut = grün) (prüfen = orange) (Ausbau geplant = rosa) (kein Ausbau/schlechter Zustand = rot)	Handlungserfordernis	Umsetzungsperspektive	Eigentümer / Zuständigkeit	Sonstiges
156-157	ab Anlegestelle Fähre entlang Havel über Damm bis Phöben	gut, asphaltierter Radweg	-	-	Gemeinde Groß Kreutz/ Stadt Werder (Havel)	Parallelverlauf mit Havelradweg
157-158	Ortsdurchfahrt Phöben	gut, Asphaltstraßen, ohne Radweg, Tempo-30-Zone	-	-	Stadt Werder (Havel) / Landesbetrieb für Straßenwesen	Parallelverlauf mit Havelradweg
158-159	ab Ortsausgang Phöben Verlauf über Hauptstraße > Chausseestraße (L 90)	gut, Asphaltstraße, erst Fußweg, dann straßenbegleitender Radweg	Freistellung Fußweg für Radverkehr erforderlich	-	Stadt Werder (Havel) / Landesbetrieb für Straßenwesen	Parallelverlauf mit Havelradweg
159-160	Phöbener Chaussee > Phöbener Straße bis Ortseingang Werder (L90)	Ausbau geplant, Asphaltstraße, ohne Radweg, Autobahnzubringer!	derzeit K.O.-Stelle, Ausbau mit Radwegen erforderlich	2012 ff.	Landesbetrieb für Straßenwesen	Parallelverlauf mit Havelradweg, Landesbetrieb plant Radwegebau ggf. für 2012

Streckenabschnitt Nr.	Beschreibung Straße/ Verlauf	Zustand/ Ausstattung (gut = grün) (prüfen = orange) (Ausbau geplant = rosa) (kein Ausbau/schlechter Zustand = rot)	Handlungserfordernis	Umsetzungsperspektive	Eigentümer / Zuständigkeit	Sonstiges
160-161	Phöbener Straße > Bhf. Werder > Adolf-Damaschke-Straße > Eisenbahnstraße > Brandenburger Straße bis B1	gut, Asphaltstraßen, gut befahrbar	-	-	Stadt Werder (Havel)	Parallelverlauf mit Havelradweg, Havelradweg wird auf diese Strecke verlegt und ausgeschildert
161-162	Verlauf über B 1/ Berliner Chaussee bis Geltow	gut, Asphalt, beidseitig straßenbegleitender Radweg entlang Bundesstraße	-	-	Bund	-
162-163	Geltow Ortsdurchfahrt > Baumgartenbrück > Geltower Chaussee bis Fähre Caputh	gut, Asphaltstraßen, Ortsverbindungsstraßen wenig befahren, Umlaufschranke in Geltow!	ggf. Abstände der Umlaufschranke erweitern	-	Gemeinde Schwielowsee	Landkreis plant Radwegebau entlang Geltower Chaussee bis Ende 2011
163-164	Überquerung Havel mit Fähre bis Caputh	gut, Fahrradmitnahme möglich	-	-	Fährbetrieb Caputh	-

3.4. Stadt Potsdam

Routenführung

Etappen / Verlauf Routenführung	Caputh > Templiner Vorstadt > Bahnhof Potsdam (Startpunkt „Rund um Berlin“) > Teltower Vorstadt > Waldstadt > Bahnhof Potsdam-Rehbrücke
Kommunen	Potsdam
Abweichende Routenführung ggü. 2009	Aufgrund der großräumigen Verlegung der Route im Landkreis Teltow-Fläming (Loslösung vom Mauerradweg) und der Definition des Potsdamer Hauptbahnhofes als Start- und Endpunkt „Rund um Berlin“ haben sich Anforderungen an eine neue Routenführung auf dem Potsdamer Stadtgebiet ergeben. Zudem erfolgte aufgrund des hohen Neubaubedarfes zwischen Potsdam und Priort eine Verlegung der Route über Werder und Ketzin. Damit entfallen Teile der Routenführung für das Potsdamer Stadtgebiet, da auch eine Routenführung über die bei Werder gelegene Eisenbahnbrücke aufgrund des baulichen Zustandes und einer fehlenden Befahrbarkeit für Radfahrer nicht möglich ist.
Befahrbarkeit/ Sicherheit	Die Befahrbarkeit auf dem Streckenabschnitt ist gut. Von Caputh bis zum Potsdamer Hauptbahnhof verläuft die Route auf straßenbegleitenden Radwegen, anschließend bis zur Stadtgrenze/ Landkreis Teltow-Fläming über einen einseitig straßenbegleitenden Radweg entlang der Landesstraße L78 mit sehr guter Befahrbarkeit.
Verkehrsanbindung ÖPNV	x sehr gut (Entfernung zwischen Stationen max. 15 km) gut (Entfernung zwischen Stationen max. 30 km) mangelhaft (Entfernung zwischen Stationen mehr als 30 km) (Stationen am oder in unmittelbarer Nähe der Route, max. 2 km von der Route entfernt) Anbindungspunkte: Potsdamer Hauptbahnhof (DB und S-Bahn) Bahnhof Potsdam Rehbrücke (DB) im unmittelbaren weiteren Streckenverlauf: Bahnhof Caputh (DB)
Anbindung an Fernradwege	Historische Stadtkerne-Route 4 (gemeinsamer Streckenverlauf)
Anbindung regionale Radrouten	Spargelroute (gemeinsamer Streckenverlauf) F 1 (gemeinsamer Streckenverlauf)
Sehenswürdigkeiten und touristische High- lights	Im Stadtgebiet Potsdam sind drei TOP Highlights vorhanden, die direkt an der Route liegen: der Park Babelsberg mit dem Schloss, Filmpark Babelsberg und der Historische Stadtkern Babelsberg. Großes touristisches Potenzial besitzt die Stadt generell durch die internationale Bedeutung als UNESCO Weltkulturerbe sowie weitere Kultur- und Freizeitangebote.
Unterkunft und Bett und Bike-Betriebe	Das Beherbergungspotenzial in Potsdam ist aufgrund der differenzierten Struktur und zahlreicher Beherbergungsbetriebe hoch. Sechs ADFC Bett & Bike-Betriebe liegen im Korridor von 2,5km entlang der Strecke.
Gastronomie	Das Gastronomieangebot in Potsdam ist sehr vielseitig. Betriebe sind in einer großen Vielzahl vorhanden. Es sind fünf Betriebe mit der Zertifizierung „Brandenburger Gastlichkeit“ der DEGOGA in Potsdam vorhanden,

	die zum Teil direkt an der Route liegen.
Service	In Potsdam sind zwei Tourist Informationen direkt durch die Route eingebunden, eine weitere Anlaufstelle liegt im Korridor von 2,5km. Es ist eine Radservicestation in Potsdam-Babelsberg vorhanden.
Touristische Attraktivität	Die Stadt Potsdam, die als Start- und Zielpunkt der Route definiert wurde, bietet ein hohes Maß an touristischer Attraktivität - nicht zuletzt aufgrund weltbekannter Objekte, wie das Schloss Sanssouci oder der Filmpark Babelsberg. Neben den Kulturangeboten bietet Potsdam auch familienorientierte Attraktionen (Biosphäre Potsdam, Exploratorium). Weiterhin werden durch den Routenverlauf Badestellen im Stadtgebiet einbezogen. Landschaftlich ist vor allem die Streckenführung entlang des Templiner Sees interessant, die den Großstadtcharakter mit Natur und den klassischen Vorzügen Brandenburgs kombiniert.
Nutzergruppeneignung	Aufgrund einer Vielzahl von kulturellen Angeboten eignet sich der Abschnitt in Potsdam vor allem für Kulturinteressierte und Best Ager. Auch für Familien eignet sich die Strecke, da Potsdam diverse familienfreundliche Attraktionen zu bieten hat.
Konsistenz mit den Regionalparkthemen	Die Routenführung ermöglicht ein Erleben des Überganges vom ländlich geprägten Raum der Rieselfelder und Dörfer im Regionalparks Teltow zu dem Wald- und Seencharakter des Regionalparks Havelseen unter Einbeziehung der Landeshauptstadt Potsdam. Durch die Heranführung an den Bahnhof Potsdam ist eine gute Anbindung an die Potsdamer Innenstadt mit ihren Sehenswürdigkeiten von hohem Rang gegeben, andererseits wird durch die bewusste Aussparung der Potsdamer Innenstadt der Charakter einer Umlandroute gewahrt. Die Nutzer erleben einen städtisch geprägten Streckenabschnitt in ländlichem Umfeld und erfahren somit einen wichtigen Charakterzug der Regionalparks.
Realisierungshorizont	Der Routenverlauf ist umsetzbar: x kurzfristig (2011-2012) mittelfristig (2013-2014)
Innovationscharakter/ Lückenschlüsse	Die Route verläuft ein Teilen mit über regionale Radrouten (Spargelroute). Die Anbindung an den Potsdamer Hauptbahnhof weist hohen Innovationscharakter auf, da weitere Fernradwege (z.B. Mauerradweg) weiter entfernt verlaufen.
Offene Fragen/ Empfehlungen	-

Zusammenfassung Streckenprofil (gesamt Potsdam/ Potsdam-Mittelmark)

Länge der Strecke	51,9 km
davon gut befahrbar	46, 5 km (90%)
davon mit Handlungsbedarf	5,4 km (10%)
davon derzeit ohne Umsetzungsperspektive	3,0 km (6%)

Strecken- und Maßnahmenliste

Streckenabschnitt Nr.	Beschreibung Straße/ Verlauf	Zustand/ Ausstattung (gut = grün) (prüfen = orange) (Ausbau geplant = rosa) (kein Ausbau/schlechter Zustand = rot)	Handlungserfordernis	Umsetzungsperspektive	Eigentümer / Zuständigkeit	Sonstiges
164-165	ab Fähre Caputh > Straße der Einheit > Schmerberger Weg	gut, Asphaltstraße, ohne Radweg	-	-	Gemeinde Schwielowsee	-
165-166	Friedrich-Ebert-Straße (K6909)	gut, Asphaltstraße, Tempo-50, ohne Radweg	-	-	Gemeinde Schwielowsee/ Landkreis Potsdam-Mittelmark	-
166-167	Straße der Einheit (K6909)	gut, Asphaltstraße, straßenbegleitender Radweg	-	-	Gemeinde Schwielowsee/ Landkreis Potsdam-Mittelmark	-
167-000	Lindenstraße > Potsdamer Straße > Templiner Straße > Leipziger Straße (B2) bis Potsdam Hbf.	gut, Asphaltstraße, straßenbegleitender Radweg	-	-	Stadt Potsdam/ Bund (Fahrbahn B2)	Parallelverlauf zu F 1

Streckenabschnitt Nr.	Beschreibung Straße/ Verlauf	Zustand/ Ausstattung (gut = grün) (prüfen = orange) (Ausbau geplant = rosa) (kein Ausbau/schlechter Zustand = rot)	Handlungserfordernis	Umsetzungsperspektive	Eigentümer / Zuständigkeit	Sonstiges
000-001	Potsdam Hbf. > Heinrich-Mann-Allee bis Stadtgrenze Potsdam/ Bergholz-Rehbrücke	gut, Asphaltstraße, straßenbegleitender Radweg	-	-	Stadt Potsdam	Parallelverlauf zur Spargelroute

3.5. Landkreis Potsdam-Mittelmark (OST)

Routenführung

Etappen / Verlauf Routenführung	Bahnhof Potsdam-Rehbrücke > Saarmund > Philippsthal > Schenkenhorst > Sputendorf > Marggrafshof > Neubeeren	
Kommunen	Nuthetal, Stahnsdorf	
Abweichende Routenführung ggü. 2009	Gegenüber der ursprünglichen Routenführung wurde eine Komplettverlegung vorgenommen und die Route vom Parallelverlauf mit dem Maueradweg losgelöst. Dadurch konnte die Route als eigenständige Route „Rund um Berlin“ profiliert werden. Zudem wurde die Entsprechung mit den Regionalparkthemen verbessert, da nun typische, den Regionalpark Teltow prägende Landschaften und Dörfer mit eingebunden werden konnten. Die Route hat dadurch erheblich an Attraktivität gewonnen.	
Befahrbarkeit/ Sicherheit	<p>Vom Bahnhof Rehbrücke ausgehend erfolgt die Routenführung auf einem separaten straßenbegleitenden Radweg entlang der Landesstraße L78 bis Saarmund.</p> <p>Zwischen Saarmund und dem Kreisel zur L79 erfolgt eine Führung über die stark befahrene Landesstraße L77 ohne Radweg. In diesem Bereich besteht Handlungsbedarf, da der Abschnitt derzeit eine KO-Stelle darstellt. Zudem ist hier ein hohes Schülerverkehrsaufkommen zu konstatieren.</p> <p>Ab Kreisel L79 bis Kreisel Schenkenhorst erfolgt die Führung über einen straßenbegleitenden Radweg. Hier ist eine gute Befahrbarkeit gegeben. Im weiteren Verlauf bis Sputendorf wird über einen straßenbegleitenden Radweg an der Kreisstraße geführt, auch hier ist die Befahrbarkeit gut. In den Ortslagen besteht Bedarf an qualitätsverbessernden Maßnahmen, z.B. durch Freistellung der Gehwege für den Radverkehr.</p> <p>Zwischen Sputendorf und Markgraffshof verläuft die Route über einen unebenen Plattenweg, für den mittelfristig kein Ausbau geplant ist. Die Befahrbarkeit ist gegeben, qualitätsverbessernde Maßnahmen sind jedoch anzuraten.</p> <p>Zwischen Marggraffshof und Neubeeren läuft die Route auf der alten L40, die nur sehr sporadisch für den Autoverkehr genutzt wird, die sehr gut befahrbar ist. Das letzte Stück bis Neubeeren verläuft wieder auf einem straßenbegleitenden Radweg.</p>	
Verkehrsanbindung ÖPNV	<p>sehr gut (Entfernung zwischen Stationen max. 15 km)</p> <p>x gut (Entfernung zwischen Stationen max. 30 km)</p> <p>mangelhaft (Entfernung zwischen Stationen mehr als 30 km)</p> <p>(Stationen am oder in unmittelbarer Nähe der Route, max. 2 km von der Route entfernt)</p> <p>Anbindungspunkte: Bahnhof Potsdam Rehbrücke (DB) Bahnhof Saarmund (DB) Bahnhof Großbeeren (DB)</p>	
Anbindung an Fernradwege	keine	
Anbindung regionale Radrouten	Ernst-von-Stubenrauch-Radweg Spargelroute	(gemeinsamer Streckenverlauf) (gemeinsamer Streckenverlauf)

	Teltow-Nuthetal-Route (Kreuzung) Havel-Dahme-Weg (Kreuzung) Fontaneweg F 5 (Kreuzung) Fontaneweg F 6 (Kreuzung)
Sehenswürdigkeiten und touristische Highlights	siehe Landkreis Potsdam-Mittelmark (WEST) und Stadt Potsdam
Unterkunft und Bett und Bike-Betriebe	siehe Landkreis Potsdam-Mittelmark (WEST) und Stadt Potsdam
Gastronomie	siehe Landkreis Potsdam-Mittelmark (WEST) und Stadt Potsdam
Service	siehe Landkreis Potsdam-Mittelmark (WEST) und Stadt Potsdam
Touristische Attraktivität	siehe Landkreis Potsdam-Mittelmark (WEST) und Stadt Potsdam
Nutzergruppeneignung	siehe Landkreis Potsdam-Mittelmark (WEST) und Stadt Potsdam
Konsistenz mit den Regionalparkthemen	Der Routenabschnitt weist eine außerordentlich hohe Konsistenz mit den Regionalparkthemen auf. Die Routenführung ermöglicht das Erlebnis einer im Umland von Berlin einzigartigen Landschaft (Kulturgeschichtliches Zeugnis Rieselfelder) sowie typischer Regionalparkdörfer sowie der Webersiedlung Philippsthal mit hohem kulturgeschichtlichen Wert. Zudem können regionale Produzenten und regionaltypische Gastronomie in die Routenführung einbezogen werden.
Realisierungshorizont	Der Routenverlauf ist umsetzbar: x kurzfristig (2011-2012), mit Qualitätseinschränkungen mittelfristig (2013-2014)
Innovationscharakter/ Lückenschlüsse	Die gewählte Route weist einen hohen Innovationscharakter auf, da sie als Fernradweg einen wichtigen Lückenschluss darstellt, den Potsdamer Hauptbahnhof optimal einbindet und dem Nutzungsdruck Rechnung trägt. Die Beseitigung der KO-Stelle ist von hoher Bedeutung, da hierdurch wichtige Lücken im regionalen Radwegenetz und für den Alltagsradverkehr (hohes Schülerverkehrsaufkommen) geschlossen werden.
Offene Fragen/ Empfehlungen	Ausbau L77 mit straßenbegleitendem Radweg, qualitätsverbessernde Maßnahmen Ortsdurchfahrten Schenkenhorst und Sputendorf, Ausbau Plattenweg Sputendorf-Marggraffshof

Zusammenfassung Streckenprofil (gesamt Potsdam/ Potsdam-Mittelmark)

Länge der Strecke	51,9 km
davon gut befahrbar	46, 5 km (90%)
davon mit Handlungsbedarf	5,4 km (10%)
davon derzeit ohne Umsetzungsperspektive	3,0 km (6%)

Handlungsbedarf

Qualitätsverbessernde Maßnahmen

Abschnitt	<i>Ortsdurchfahrten Sputendorf und Schenkenhorst</i>
Nr. Abschnitt	006-007 und 008-009
Empfehlung qualitätsverbessernde Maßnahmen	Freistellung Radverkehr auf Fußwegen
Foto	ohne Foto

Abschnitt	<i>Plattenweg Sputendorf - Marggraffshof</i>
Nr. Abschnitt	009-010
Empfehlung qualitätsverbessernde Maßnahmen	Ausbesserung Plattenweg erforderlich
Foto	ohne Foto

Ausbaubedarf/ Handlungsbedarf mit hoher Priorität („KO-Stellen“)

Abschnitt	<i>L77 Saarmund - Anschluss Kreisel L79</i>
Nr. Abschnitt	003-004
Defizit	Asphaltstraße, ohne Radweg, schlechter Straßenzustand, stark befahren, tlw. enge Platzverhältnisse (Bahnunterführung, Überquerung Nuthe)
Handlungserfordernis	Ausbau Straße/ mit Radwegen erforderlich
Träger	Landesbetrieb für Straßenwesen
Realisierungshorizont	offen
Foto	

Strecken- und Maßnahmenliste

Streckenabschnitt Nr.	Beschreibung Straße/ Verlauf	Zustand/ Ausstattung (gut = grün) (prüfen = orange) (Ausbau geplant = rosa) (kein Ausbau/schlechter Zustand = rot)	Handlungserfordernis	Umsetzungsperspektive	Eigentümer / Zuständigkeit	Sonstiges
001-002	Arthur-Scheunert-Allee (L 78) > Friedenstraße > Potsdamer Straße bis Saarmund	gut, Asphaltstraße, straßenbegleitender Radweg	-	-	Gemeinde Nuthetal/ Landesbetrieb für Straßenwesen	Parallelverlauf zur Spargelroute
002-003	Potsdamer Straße, Ortsdurchfahrt Saarmund	gut, Asphaltstraße, ohne Radweg	-	-	Gemeinde Nuthetal/ Landesbetrieb für Straßenwesen (Fahrbahn)	Parallelverlauf zu Ernst-von- Stubenrauch-Weg
003-004	ab Ortsausgang Saarmund Mühlenstraße > Dorfstraße > Philippsthaler Dorfstraße > Dorfstraße bis Kreisel (L77)	kein Ausbau, Asphaltstraße, ohne Radweg, schlechter Straßenzustand, stark befahren, tlw. enge Platzverhältnisse (Bahn- unterführung, Überque- rung Nuthe)	K.O.-Stelle, Ausbau Straße/ mit Radwegen erforderlich	offen	Landesbetrieb für Straßenwesen	Gemeinde Nuthe- thal hat bei MIL um Unterstützung des Radwegeanschlus- ses Bahnhof Saar- mund gebeten

Streckenabschnitt Nr.	Beschreibung Straße/ Verlauf	Zustand/ Ausstattung (gut = grün) (prüfen = orange) (Ausbau geplant = rosa) (kein Ausbau/schlechter Zustand = rot)	Handlungserfordernis	Umsetzungsperspektive	Eigentümer / Zuständigkeit	Sonstiges
004-005	ab Kreisel > Ebereschenweg (L79) > Kreisel	gut, Asphaltstraße, straßenbegleitender Radweg	-	-	Landesbetrieb für Straßenwesen	-
005-006	ab Kreisel > Nudower Straße bis Ortseingang Schenkenhorst (K6903)	gut, Asphaltstraße, straßenbegleitender Radweg	-	-	Landkreis Potsdam-Mittelmark	-
006-007	Dorfstraße, Ortsdurchfahrt Schenkenhorst	gut, Asphaltstraßen, ohne Radweg	ggf. Freistellung Radverkehr auf Fußwegen	-	Gemeinde Stahnsdorf/ Landkreis Potsdam-Mittelmark	-
007-008	Sputendorfer Landstraße > Straße der Einheit	gut, Asphaltstraße, straßenbegleitender Radweg	-	-	Landkreis Potsdam-Mittelmark	-

Streckenabschnitt Nr.	Beschreibung Straße/ Verlauf	Zustand/ Ausstattung (gut = grün) (prüfen = orange) (Ausbau geplant = rosa) (kein Ausbau/schlechter Zustand = rot)	Handlungserfordernis	Umsetzungsperspektive	Eigentümer / Zuständigkeit	Sonstiges
008-009	Wilhelm-Pieck-Straße, Ortsdurchfahrt Sputendorf	gut, Asphaltstraßen, ohne Radweg	ggf. Freistellung Radverkehr auf Fußwegen	-	Gemeinde Stahnsdorf/ Landkreis Potsdam-Mittelmark	-
009-010	ab Ortsmitte Sputendorf Straße der Jugend bis Marggraffshof	kein Ausbau, unebener Plattenweg	Ausbesserung Plattenweg erforderlich	-	Gemeinde Stahnsdorf	Gemeinde plant keinen Ausbau
010-011	ab Marggraffshof Verlauf über alte L 40	gut, Asphaltstraße, wenig Verkehr (Landesstraße stillgelegt), kein Radweg	-	-	Gemeinde Stahnsdorf/ Landesbetrieb für Straßenwesen	-
011-012	ab L40 über Neubeerener Straße (L 794) bis Landkreisgrenze	gut, einseitig straßenbegleitender Radweg	-	-	Gemeinde Stahnsdorf/ Landesbetrieb für Straßenwesen	-

3.6. Landkreis Teltow-Fläming

Routenführung

Etappen / Verlauf Routenführung	(Alte L40) > Neubeeren > Bhf. Großbeeren > Wasserskilift Großbeeren > Diedersdorf > Blankenfelde > Jühnsdorf > Krumme Lanke > Seebad Rangsdorf > Bhf. Rangsdorf > Groß Machnow > (Mittenwalde)	
Kommunen	Großbeeren, Blankenfelde-Mahlow, Rangsdorf	
Abweichende Routenführung ggü. 2009	Gegenüber der ursprünglichen Routenführung wurde eine Komplettverlegung vorgenommen und die Route vom Parallelverlauf mit dem Maueradweg losgelöst. Dadurch konnte die Route als eigenständige Route „Rund um Berlin“ profiliert werden. Weiterhin wurde durch die neue Einbindung des Schlosses Diedersdorf und von Großbeeren die touristische Attraktivität der Route verbessert. Die Route hat durch die Verlegung insgesamt erheblich an Attraktivität gewonnen.	
Befahrbarkeit/ Sicherheit	<p>Die Route verläuft durch Neubeeren, Großbeeren, Diedersdorf und Blankenfelde überwiegend über straßenbegleitende Radwege und ist gut befahrbar.</p> <p>In Jühnsdorf sind qualitätsverbessernde Maßnahmen erforderlich, da die Ortsdurchfahrt derzeit eine Gefahrenstelle aufweist.</p> <p>Im weiteren Streckenverlauf durch Rangsdorf und Groß Machnow ist die Befahrbarkeit gut. Hinter der Ortslage Groß Machnow führt die Route über einen mäßig befahrbaren Plattenweg, der qualitätsverbessernder Maßnahmen bedarf.</p> <p>Von Ortsausgang Groß Machnow bis Mittenwalde erfolgt die Routenführung über eine stark befahrene Kreisstraße. Hier ist perspektivisch kein Ausbau vorgesehen. Hier ist Handlungsbedarf gegeben (KO-Stelle), eine alternative Routenführung ist in diesem Bereich nicht möglich.</p>	
Verkehrsanbindung ÖPNV	<p>x sehr gut (Entfernung zwischen Stationen max. 15 km) gut (Entfernung zwischen Stationen max. 30 km) mangelhaft (Entfernung zwischen Stationen mehr als 30 km)</p> <p>(Stationen am oder in unmittelbarer Nähe der Route, max. 2 km von der Route entfernt)</p> <p>Anbindungspunkte: Bahnhof Großbeeren (DB) Bahnhof Blankenfelde (DB, S-Bahn) Bahnhof Dahlewitz (DB) Bahnhof Rangsdorf (DB)</p>	
Anbindung an Fernradwege	Fernradweg Berlin-Leipzig	(Kreuzung)
Anbindung regionale Radrouten	Ernst-von-Stubenrauch-Weg Havel-Dahme-Weg Zülowroute Storchenroute	(gemeinsamer Streckenverlauf) (gemeinsamer Streckenverlauf) (Kreuzung) (Kreuzung)
Sehenswürdigkeiten und touristische Highlights	Im Landkreis Teltow-Fläming ist ein TOP Highlight vorzufinden. Dieses ist das Schloss Diedersdorf, das direkt in die Route eingebunden ist. Sonstige Sehenswürdigkeiten in diesem Bereich sind die historischen Monumente in Großbeeren (z.B. der Bülow-Pyramide, Obelisk). Weiterhin liegen familiengerechte Angebote wie die Wasserski- und Wa-	

	<p>keyboardanlage Großbeeren direkt an der Route.</p> <p>Die Verteilung der Sehenswürdigkeiten entlang des Streckenverlaufs im Landkreis Teltow-Fläming ist ausreichend. Festzustellen ist eine starke Ballung der Sehenswürdigkeiten im Raum Großbeeren.</p>
Unterkunft und Bett und Bike-Betriebe	<p>Ca. 11 Beherbergungsanbieter sind vor Ort vorzufinden, von denen zwei Betriebe als radfreundlich gelten. Es sind keine ADFC Bett & Bike-Betriebe vorzufinden. Eine stärkere Profilierung auf die Zielgruppe Radfahrer ist wünschenswert.</p> <p>Das Beherbergungspotenzial entlang der Route ist ausbaufähig.</p>
Gastronomie	<p>Der Bereich der regionaltypischen Gastronomieangebote entlang der Route ist mit ca. neun Betrieben ausbaufähig. Es liegen keine ADFC Bett & Bike-Zertifizierungen vor. Ein Betrieb ist besitzt das Zertifikat der Brandenburger Gastlichkeit.</p>
Service	<p>Mit nur zwei Tourist-Informationen (Rangsdorf und Großbeeren) sind zu wenig Informationsstellen vorhanden. Eine Information der Gäste muss daher von Leistungsträgern übernommen werden.</p> <p>Es sind keine Radservicestationen in diesem Streckenabschnitt vorzufinden.</p>
Touristische Attraktivität	<p>Touristisch attraktiv ist die Route aufgrund der Einbindung des TOP Highlights Schloss Diedersdorf sowie kleinerer Kultur-, Freizeit- und Sporteinrichtungen. Zu diesen gehören z.B. attraktive Museen, die derzeit noch nicht radtouristisch angeschlossen sind.</p> <p>Landschaftlich gesehen ist die Region von Rieselfeldern geprägt. Der Regionalpark TeltowPark mit kaum hügeligen Strecken entlang von Obstbäumen ist ideal für Radfahrer geeignet.</p>
Nutzergruppeneignung	<p>Die touristische Infrastruktur sowie die Landschaft der Region eignen sich in diesem Abschnitt der Route besonders für Familien und Best Ager.</p> <p>Auch die Wegebeschaffenheit bestätigt die Eignung für Familien.</p>
Konsistenz mit den Regionalparkthemen	<p>Die Strecke zeigt den für die Regionalparks typischen Wechsel zwischen städtisch geprägtem und ländlich geprägtem Raum. Zwischen Großbeeren und Jühnsdorf erlebt der Radfahrer einen interessanten Wechsel zwischen landwirtschaftlich genutzter Fläche und Waldbereichen. Um den Rangsdorfer See herum führt die Route durch Wald und lässt schöne Ausblicke zum See zu. Zwischen Rangsdorf und Mittenwalde ist der verlauf durch Ackerstrukturen geprägt. Entlang der gesamten Strecke trifft der Radfahrer immer wieder auf Erhebungen, was die Strecke abwechslungsreich gestaltet.</p>
Realisierungshorizont	<p>Der Routenverlauf ist umsetzbar:</p> <ul style="list-style-type: none"> x kurzfristig (2011-2012), mit Qualitätseinschränkungen mittelfristig (2013-2014)
Innovationscharakter/ Lückenschlüsse	<p>Die gewählte Route weist einen hohen Innovationscharakter auf, da sie als Fernradweg einen wichtigen Lückenschluss darstellt und dem vorhandenen Nutzungsdruck Rechnung trägt. Ein Lückenschluss Groß Machnow-Mittenwalde ist von hoher Bedeutung und weist neben dem touristischen Erfordernis eine hohe Bedeutung für den Alltagsradverkehr auf (keine Möglichkeit für eine Alternativroutenführung).</p>

Offene Fragen/ Empfehlungen	Lückenschluss Groß Machnow - Mittenwalde, qualitätsverbessernde Maßnahmen in Jühnsdorf und Plattenweg Groß Machnow
--------------------------------	--

Zusammenfassung Streckenprofil

Länge der Strecke	26,7 km
davon gut befahrbar	25,4 km (95%)
davon mit Handlungsbedarf	1,4 km (5%)
davon derzeit ohne Umsetzungsperspektive	1,2 km (5%)

Handlungsbedarf

Qualitätsverbessernde Maßnahmen

Abschnitt	<i>Dorfstraße (L 792), Ortsdurchfahrt Jühnsdorf</i>
Nr. Abschnitt	019-020
Empfehlung qualitätsverbessernde Maßnahmen	kein Ausbau, Asphaltstraße, schlechter Straßenzustand, ohne Radweg, Gehwege im derzeitigen Zustand nicht geeignet, Ausbau Straße/ mit Radwegen erforderlich, ggf. Freistellung Radverkehr auf Gehwegen nach Ausbau, kurzfristig: Geschwindigkeitsbeschränkungen/ Verkehrsberuhigende Maßnahmen
Foto	ohne Foto

Abschnitt	<i>Plattenweg Groß Machnow</i>
Nr. Abschnitt	026-027
Empfehlung qualitätsverbessernde Maßnahmen	unebener Plattenweg, mäßig befahrbar, Ausbau empfehlenswert
Foto	

Ausbaubedarf/ Handlungsbedarf mit hoher Priorität („KO-Stellen“)

Abschnitt	Mittenwalder Straße/ Kreisstraße 7236/ (6157)
Nr. Abschnitt	027-028
Defizit	Asphaltstraße, Landesstraße, stark befahren, ohne Radweg
Handlungserfordernis	Ausbau mit Radwegen erforderlich
Träger	Landkreise Teltow-Fläming und Dahme-Spreewald
Realisierungshorizont	offen
Foto	

Strecken- und Maßnahmenliste

Streckenabschnitt Nr.	Beschreibung Straße/ Verlauf	Zustand/ Ausstattung (gut = grün) (prüfen = orange) (Ausbau geplant = rosa) (kein Ausbau/schlechter Zustand = rot)	Handlungserfordernis	Umsetzungsperspektive	Eigentümer / Zuständigkeit	Sonstiges
012-013	ab Landkreisgrenze > Neubeerener Straße/ L794 > Sputendorfer Straße	gut, Asphaltstraße, ohne Radweg	-	-	Landesbetrieb für Straßenwesen	Parallelverlauf zur Route B/ „Radrouten durch die Regionalparks“
013-014	L40 > Bhf. Großbeeren > Überquerung B101	gut, Asphaltstraße, separater Radweg	-	-	Gemeinde Großbeeren/ Landesbetrieb für Straßenwesen	zur Überquerung der L40 ist Neubau kombinierter Rad-/ Gehwegebrücke geplant
014-015	weiter entlang Wasserskilift-Anlage > bis Bahnhofstraße/ L 40	gut, Asphaltstraße , gemeinsamer Rad- und Fußweg	-	-	Gemeinde Großbeeren	-
015-016	Ortsdurchfahrt Großbeeren über Bahnhofstraße/ L40 > Kreisel > Am Sportplatz	gut, Asphaltstraße	-	-	Gemeinde Großbeeren	-

Streckenabschnitt Nr.	Beschreibung Straße/ Verlauf	Zustand/ Ausstattung (gut = grün) (prüfen = orange) (Ausbau geplant = rosa) (kein Ausbau/schlechter Zustand = rot)	Handlungserfordernis	Umsetzungsperspektive	Eigentümer / Zuständigkeit	Sonstiges
016-017	ab Ortsausgang Großbeeren > Diedersdorfer Straße > Straße nach Großbeeren > Ortsdurchfahrt Diedersdorf > Chausseestraße > Blankenfelder Chaussee > Potsdamer Damm bis Blankenfelde (L40)	gut, Asphaltstraße, straßenbegleitender Radweg	-	-	Landesbetrieb für Straßenwesen	-
017-018	Dorfstraße bis Einmündung Triftstraße	gut, Asphaltstraße, ohne Radweg	-	-	Gemeinde Blankenfelde-Mahlow/ Landesbetrieb für Straßenwesen (Fahrbahn)	kein Ausbau geplant
018-019	Trebbiner Damm > Glasower Weg > Schäferlei > Dorfstraße bis Ortseinfahrt Jühnsdorf (L 792)	gut, Asphaltstraße, straßenbegleitender Radweg	-	-	Gemeinde Blankenfelde-Mahlow/ Landesbetrieb für Straßenwesen (Fahrbahn)	-
019-020	Dorfstraße (L 792), Ortsdurchfahrt Jühnsdorf	kein Ausbau, Asphaltstraße, schlechter Straßenzustand, ohne Radweg, Gehwege im derzeitigen Zustand nicht geeignet	Gefahrenstelle, Ausbau Straße/ mit Radwegen erforderlich, ggf. Freistellung Radverkehr auf Gehwegen nach Ausbau	-	Gemeinde Blankenfelde-Mahlow/ Landesbetrieb für Straßenwesen (Fahrbahn)	Gemeinde hat 2010 Gesamtkonzeption zur Entwicklung der Rad-, Reit- und Wanderwege beschlossen, darin

Streckenabschnitt Nr.	Beschreibung Straße/ Verlauf	Zustand/ Ausstattung (gut = grün) (prüfen = orange) (Ausbau geplant = rosa) (kein Ausbau/schlechter Zustand = rot)	Handlungserfordernis	Umsetzungsperspektive	Eigentümer / Zuständigkeit	Sonstiges
						keine Priorität für Ortslage Jühnsdorf, keine Ausbauperspektive für Landesstraße
020-021	Lankeweg > Feld-/ Waldweg entlang Krumme Lanke > Alter Hafen > Am Strand/ Rangsdorf	gut, naturbelassener Feldweg, gut befahrbar, Umfahrung Sandkuhle beachten!	-	-	Gemeinde Blankenfelde-Mahlow/ Gemeinde Rangsdorf (ab östlicher Seeseite)	Parallelverlauf zur Route C/ „Radrouten durch die Regionalparks“
021-022	Seebadallee, Ortsdurchfahrt Rangsdorf	gut, Asphaltstraße, straßenbegleitender Radweg entlang Gemeindestraße	-	-	Gemeinde Rangsdorf	-
022-023	Einbindung Bhf. Rangsdorf über Goethestraße	Ausbau geplant, gepflasterte Straße, ohne Radweg	Planfeststellungsverfahren (verzögert sich, Fertigstellungstermin nicht bekannt)	-	Gemeinde Rangsdorf	Radwegeverbindung Kreisverkehr > Goethestr. > Bhf. im Rahmen Bahnübergangsbeseitigung geplant

Streckenabschnitt Nr.	Beschreibung Straße/ Verlauf	Zustand/ Ausstattung (gut = grün) (prüfen = orange) (Ausbau geplant = rosa) (kein Ausbau/schlechter Zustand = rot)	Handlungserfordernis	Umsetzungsperspektive	Eigentümer / Zuständigkeit	Sonstiges
023-024	Goethestraße > Großmachnower Allee > Großmachnower Straße bis B96	gut, ausgeschilderter gemeinsamer Geh-/ Radweg	-	-	Gemeinde Rangsdorf	-
024-025	B 96/ Dorfstraße, Ortsdurchfahrt Groß Machnow	gut, straßenbegleitender Radweg entlang Bundesstraße	-	-	Gemeinde Rangsdorf/ Bund	-
025-026	Gartenstraße	gut, Asphaltstraße (?), Anliegerstraße	-	-	-	-
026-027	ab Gartenstraße über Plattenweg	gut, unebener Plattenweg, mäßig befahrbar	Ausbesserung Plattenweg erforderlich	-	Gemeinde Rangsdorf	kein Ausbau geplant

Streckenabschnitt Nr.	Beschreibung Straße/ Verlauf	Zustand/ Ausstattung (gut = grün) (prüfen = orange) (Ausbau geplant = rosa) (kein Ausbau/schlechter Zustand = rot)	Handlungserfordernis	Umsetzungsperspektive	Eigentümer / Zuständigkeit	Sonstiges
027-028	Mittenwalder Straße/ Kreisstraße 7236/ (6157)	kein Ausbau, Asphaltstraße, stark befahren, ohne Radweg	K.O.-/ Gefahrenstelle, Ausbau mit Radwegen erforderlich	-	Landkreise Teltow-Fläming/ (Landkreis Dahme-Spreewald)	die Stadt Mittenwalde hat Bereitschaft zur Unterstützung einer kreis-/ gemeindeübergreifenden Radwegeplanung entlang der Kreisstraße signalisiert, aktuell keine Planung seitens der Landkreise Teltow-Fläming und Dahme-Spreewald vorgesehen

3.7. Landkreis Dahme-Spreewald

Routenführung

Etappen / Verlauf Routenführung	(Groß Machnow) > K6157 > Mittenwalde > Nottekanal > Bahnhofstraße > Bhf. Königs Wusterhausen > Brückenstraße > Wildau > Zeuthen > Eichwalde (L401) > Schmöckwitz (Berlin) > Wernsdorf > Schleuse > L30 > (Neu Zittau)
Kommunen	Mittenwalde, Königs Wusterhausen, Wildau, Zeuthen, Eichwalde, Berlin (Bezirk Treptow-Köpenick)
Abweichende Routenführung ggü. 2009	In den Ortslagen Königs-Wusterhausen, Zeuthen und Schmöckwitz weicht die Route aufgrund von Qualitätsverbesserung geringfügig ab. Die Führung zwischen Wernsdorf und Neu Zittau verläuft entgegen der ersten Route entlang der Landesstraße L30.
Befahrbarkeit/ Sicherheit	<p>Die Strecke zwischen Kreisgrenze und Vogelsang (Mittenwalde) weist hohe Defizite auf, da die Führung entlang der Kreisstraße ohne straßenbegleitenden Radweg erfolgt. Eine alternative Routenführung in diesem Bereich ist nicht möglich. Hier ist hoher Handlungsbedarf gegeben (KO-Stelle).</p> <p>Die Strecke innerhalb Mittenwalde ist gut befahrbar.</p> <p>Die Strecke entlang des Nottekanals ist grundsätzlich gut befahrbar, hier ist der Weg teilweise mit Asphaltdecke und mit wassergebundener Wegedecke ausgebaut. Das erste Teilstück anschließend an Mittenwalde (ca. 200m) weist jedoch hohen Handlungsbedarf auf (Schiebestrecke/ KO-Stelle).</p> <p>Innerhalb der Ortslagen von Königs Wusterhausen, Wildau, Zeuthen und Eichwalde ist die Befahrbarkeit gut. Einzelne Abschnitte werden künftig durch die Gemeinden/ Landesbetrieb für Straßenwesen qualifiziert. Diese Qualifizierung ist im Sinne der Qualitätsverbesserung zu empfehlen.</p> <p>Die Befahrbarkeit zwischen Eichwalde und Wernsdorf ist gut und verläuft über straßenbegleitende Radwege.</p> <p>Von der Ortsmitte Wernsdorf über die Schleuse bis zur Kreisgrenze verläuft die Route über eine stark befahrene Landesstraße (L30). Außerhalb der Ortschaft ist hier eine KO-Stelle zu verzeichnen. Der Ausbau ist für den Lückenschluss, insbesondere für den Alltagsradverkehr, von hoher Bedeutung.</p>
Verkehrsanbindung ÖPNV	<p>x sehr gut (Entfernung zwischen Stationen max. 15 km) gut (Entfernung zwischen Stationen max. 30 km) mangelhaft (Entfernung zwischen Stationen mehr als 30 km)</p> <p>(Stationen am oder in unmittelbarer Nähe der Route, max. 2 km von der Route entfernt)</p> <p>Anbindungspunkte: Bahnhof Königs Wusterhausen (DB, S-Bahn) Bahnhof Wildau (S-Bahn) Bahnhof Zeuthen (S-Bahn) Bahnhof Eichwalde (S-Bahn)</p>
Anbindung an Fernradwege	keine

Anbindung regionale Radrouten	<p>Alleenroute (gemeinsamer Streckenverlauf)</p> <p>Ernst-von-Stubenrauch-Weg (gemeinsamer Streckenverlauf)</p> <p>Dahme-Radweg (Kreuzung)</p> <p>Hofjagdweg (Kreuzung)</p> <p>Fließe- und Hügelroute (Kreuzung)</p> <p>Havel-Dahme-Weg (Kreuzung)</p>
Sehenswürdigkeiten und touristische Highlights	<p>Drei TOP Highlights sind im Landreis Dahme-Spreewald vorhanden: Schloss Königs Wusterhausen, Museum der Sender- und Funktechnik, Schloss Dracula.</p> <p>Sonstige Attraktionspunkte sind Badestellen und Strandbäder entlang der Strecke.</p>
Unterkunft und Bett und Bike-Betriebe	<p>Ca. 16 Beherbergungsbetriebe sind vorhanden, davon sind drei Betriebe ADFC Bett & Bike zertifiziert. Beherbergungspotenzial liegt bis Königs Wusterhausen vor, weitere Rad-Profilierungen sind wünschenswert. Die Qualität und die Quantität der Betriebe nördlich bis Königs Wusterhausen sind ausreichend, südlich im Anschluss ist jedoch kein Beherbergungsangebot vorhanden.</p>
Gastronomie	<p>18 regionaltypische Gastronomiebetriebe sind vorhanden, davon sind sieben Betriebe mit Auszeichnung „Brandenburger Gastlichkeit“ versehen. Weitere Profilierungen sind möglich und wünschenswert (Bett & Bike sowie Brandenburger Gastlichkeit).</p>
Service	<p>Entlang des Streckenverlaufs ist eine Tourist Information direkt eingebunden. Im Bereich nördlich von Königs Wusterhausen ist eine weitere Informationsstelle vorzufinden, daher sollte übergangsweise eine Information der Gäste über Leistungsträger gewährleistet werden. Eine Radservicestation in Königs Wusterhausen ist vorhanden.</p>
Touristische Attraktivität	<p>Landschaftlich prägen Seen, weitläufige Waldabschnitte sowie Wiesen und Weiden den Streckenverlauf.</p> <p>Die touristische Attraktivität der Strecke wird außerdem durch die drei TOP Highlights bestimmt. Weiterhin sind familiengerechte Angebote vorhanden (Badestellen und Strandbäder).</p>
Nutzergruppeneignung	<p>Besondere Eignung des Streckenabschnitts für Kulturinteressierte bietet das Kulturangebot Königs Wusterhausens. Durch einfaches Gelände sowie eine Vielzahl von Badestellen eignet sich die Strecke auch für Familien.</p> <p>Durch z.T. fehlende straßenbegleitende Radwege ist der Streckenabschnitt nur bedingt für Familien geeignet.</p>
Konsistenz mit den Regionalparkthemen	<p>Die Etappe verdeutlicht den Wechsel zwischen Siedlungsbereich und attraktiver Freizeitlandschaft, die für die Regionalparks prägend sind. Die Route ist hervorragend an die S-Bahnhöfe angebunden und ermöglicht so den direkten Zugang zur Landschaft. Mit dem Zeuthener See und der Weiterführung Richtung Schmöckwitz ist die Seenlandschaft des Regionalparks gegeben. Mit der Stadt Königs Wusterhausen ist ein attraktiver touristischer Anlaufpunkt und eine charakteristische märkische Umland-Kleinstadt mit eingebunden. Die Ortskerne der S-Bahn-Gemeinden bieten kulturgeschichtlich interessante Anlaufpunkte. In dieser Etappe wird der Wandel des Umlandes verdeutlicht.</p>

Realisierungshorizont	Der Routenverlauf ist umsetzbar: x kurzfristig (2011-2012), mit Qualitätseinschränkungen mittelfristig (2013-2014)
Innovationscharakter/ Lückenschlüsse	Die Route bietet eine attraktive Alternative zum Dahme-Seen-Weg östlich des Gewässerbandes. Sie bindet hervorragend die S-Bahnhöfe an und bietet so gute Einstiegsmöglichkeiten. Die Lückenschlüsse Kreisgrenze - Mittenwalde, Mittenwalde-Nottekanal und Wernsdorf - Kreisgrenze sind für den Alltagsradverkehr und den touristischen Radverkehr von hoher Bedeutung. Ebenso die Qualifizierung der innerörtlichen Straßen in Wildau, Zeuthen und Eichwalde.
Offene Fragen/ Empfehlungen	Ausbau Kreisgrenze-Mittenwalde; Ausbau Mittenwalde-Nottekanal; Qualifizierung Landesstraßen innerörtlich in Wildau, Zeuthen, Eichwalde; Ausbau Wernsdorf-Kreisgrenze
Empfehlung zur kurzfristigen Alternativroutenführung	Bis zum Abschluss der Ausbaumaßnahmen L30 sollte eine Alternativroutenführung über Gosener Berge westliche des Wernsdorfer Sees erfolgen, auch wenn die Brücke über den Oder-Spree-Kanal sowie das nachfolgende Waldstück Qualitätseinschränkungen aufweisen.

Zusammenfassung Streckenprofil

Länge der Strecke	26,7 km
davon gut befahrbar	21,9 km (82%)
davon mit Handlungsbedarf	4,84 km (18%)
davon derzeit ohne Umsetzungsperspektive	4,16 km (16%)

Handlungsbedarf

Qualitätsverbessernde Maßnahmen

Abschnitt	<i>Ortslagen Wildau, Zeuthen, Eichwalde</i>
Nr. Abschnitt	034-038
Empfehlung qualitätsverbessernde Maßnahmen	Bau von straßenbegleitenden Radwegen (siehe Strecken-Maßnahmenliste)
Foto	ohne Fotos

Ausbaubedarf/ Handlungsbedarf mit hoher Priorität („KO-Stellen“)

Abschnitt	<i>Kreisstraße 6157</i>
Nr. Abschnitt	028-029
Defizit	Asphaltstraße, Landesstraße, stark befahren, ohne Radweg
Handlungserfordernis	Ausbau mit Radwegen erforderlich
Träger	Landkreise Teltow-Fläming und Dahme-Spreewald
Realisierungshorizont	offen
Foto	



Abschnitt	<i>Kastanienweg entlang Nottekanal (Teilstück ca. 200m)</i>
Nr. Abschnitt	030-031
Defizit	kein Ausbau, unbefestigte Anliegerstraße (Sand), bei schlechter Witterung nicht befahrbar (Schiebestrecke), KO-Stelle
Handlungserfordernis	Befestigung/ Ausbau erforderlich
Träger	Stadt Mittenwalde
Realisierungshorizont	offen: Teilstück wird 1x pro Jahr ausgebessert („geschoben“), kein Ausbau geplant



Abschnitt	<i>Wernsdorf-Kreisgrenze (L30)</i>
Nr. Abschnitt	041-042
Defizit	kein Ausbau, Asphaltstraße, stark befahren, ohne Radweg, KO-Stelle
Handlungserfordernis	Ausbau mit Radwegen erforderlich (kreisübergreifend, Lückenschließung L30)
Träger	Landesbetrieb für Straßenwesen (Niederlassung Wünsdorf - kreisübergreifende Zuständigkeit)
Realisierungshorizont	offen

Foto



Strecken- und Maßnahmenliste

Streckenabschnitt Nr.	Beschreibung Straße/ Verlauf	Zustand/ Ausstattung (gut = grün) (Ausbau geplant = rosa) (kein Ausbau/schlechter Zustand = rot)	Handlungserfordernis	Umsetzungsperspektive	Eigentümer / Zuständigkeit	Sonstiges
028-029	Mittenwalder Straße > Am Weinberg > Chausseestraße (Kreisstraße 6157)	kein Ausbau, Asphaltstraße, stark befahren, ohne Radweg	K.O.-/ Gefahrenstelle, Ausbau mit Radwegen erforderlich	-	Landkreis Dahme-Spreewald/ (Landkreise Teltow-Fläming)	die Stadt Mittenwalde hat Bereitschaft zur Unterstützung einer kreis-/ gemeindeübergreifenden Radwegeplanung entlang der Kreisstraße signalisiert, aktuell keine Planung seitens der Landkreise Dahme-Spreewald und Teltow-Fläming vorgesehen
029-030	Ortsdurchfahrt Mittenwalde, Chausseestraße > Am Pulverturm > Yorkstraße > Baruther Vorstadt bis Kastanienweg	gut, Asphaltstraße, ohne Radweg	-	-	Stadt Mittenwalde	-

Streckenabschnitt Nr.	Beschreibung Straße/ Verlauf	Zustand/ Ausstattung (gut = grün) (Ausbau geplant = rosa) (kein Ausbau/schlechter Zustand = rot)	Handlungserfordernis	Umsetzungsperspektive	Eigentümer / Zuständigkeit	Sonstiges
030-031	Kastanienweg entlang Nottekanal (Teilstück ca. 200m)	kein Ausbau, unbefestigte Anliegerstraße (Sand), bei schlechter Witterung nicht befahrbar (Schiebestrecke)	K.O./Problemstelle, Befestigung/ Ausbau erforderlich	-	Stadt Mittenwalde	Teilstück wird 1x pro Jahr ausgebesert („geschoben“), kein Ausbau geplant
031-032	Weg am Nottekanal bis Brücke/Schloßstraße, Ortseingang Königs Wusterhausen	gut, Fahrradstraße, wassergebundene Wegedecke, gut befahrbar, ab Abzweig Hofjagdweg asphaltiert	-	-	Stadt Königs Wusterhausen	Behebung von Bau-/Witterungsschäden bis 2015 geplant
032-033	Ortsdurchfahrt Königs Wusterhausen, Bahnhofstraße > Bahnhofsvorplatz/ Maxim-Gorki-Straße > Kreisverkehr	gut, Asphaltstraßen	-	-	Stadt Königs Wusterhausen	-
033-034	Kreisel > Gerichtsstraße > Brückenstraße > An der Eisenbahn (L30) > Richard-Sorge-Straße bis Kreisverkehr (L401)	gut, Asphaltstraßen, straßenbegleitender Radweg	-	-	Stadt Königs Wusterhausen/ Landesbetrieb für Straßenwesen	-

Streckenabschnitt Nr.	Beschreibung Straße/ Verlauf	Zustand/ Ausstattung (gut = grün) (Ausbau geplant = rosa) (kein Ausbau/schlechter Zustand = rot)	Handlungserfordernis	Umsetzungsperspektive	Eigentümer / Zuständigkeit	Sonstiges
034-035	Kreisverkehr > Karl-Marx-Straße bis Stichkanal (L 401), Ortsdurchfahrt Wildau	Ausbau geplant, komb. Rad- und Gehweg bis Einmündung Schwarzer Wer, dann straßenbegleitender Radweg	-	2012 ff.	Gemeinde Wildau/ Landesbetrieb für Straßenwesen (Fahrbahn)	Beginn BA Kreisverkehr bis Schwarzer Weg nach Ausbau L 401 geplant
035-036	Friedrich-Engels-Straße > Fontaneallee > Lindenallee (L 401)	gut, Gehweg mit Freistellung Radverkehr	-	-	Gemeinde Wildau/ Gemeinde Zeuthen	-
036-037	Goethestraße > Seestraße (L 401), Ortsdurchfahrt Zeuthen	gut, Asphaltstraße, tlw. Pflastersteinabschnitte, enge Seitenbereiche	Ausbau Straße/ Seitenbereiche erforderlich	2014 ff.	Gemeinde Zeuthen (Seitenbereiche)/ Landesbetrieb für Straßenwesen (Fahrbahn)	Planfeststellungsverfahren zum Fahrbahnausbau abgeschlossen, Gemeinde signalisiert anschließenden Ausbau der Seitenbereiche (Gehwege)
037-038	Zeuthener Straße, Ortsdurchfahrt Eichwalde	Ausbau geplant, Asphaltstraße, derzeit schlecht befahrbar	Ausbau Straße/ mit Radwegen erforderlich	2013 ff.	Gemeinde Eichwalde/ Landesbetrieb für Straßenwesen	Radweg in Zusammenarbeit mit Landesbetrieb geplant, Neuplanung (getrennter Geh-/ Radweg) noch nicht

Streckenabschnitt Nr.	Beschreibung Straße/ Verlauf	Zustand/ Ausstattung (gut = grün) (Ausbau geplant = rosa) (kein Ausbau/schlechter Zustand = rot)	Handlungserfordernis	Umsetzungsperspektive	Eigentümer / Zuständigkeit	Sonstiges
						beschlossen, bei Einsatzmöglichkeit von Fördermitteln wäre mittelfristige (ab 2013) Umsetzung möglich
038-039	ab Lindenstraße/Zeuthener Straße > Adlergestell > Schmöckwitz > Wernsdorfer Straße bis Krossinsee/ Ortszugang Wernsdorf	gut, Asphaltstraße, straßenbegleitender Radweg entlang Wernsdorfer Straße	-	-	Berlin/ Bezirk Treptow-Köpenick	-
039-040	Dorfstraße bis Ortsmitte Wernsdorf	gut, Asphaltstraße, straßenbegleitender Radweg	-	-	Stadt Königs Wusterhausen/ Landesbetrieb für Straßenwesen	-
040-041	ab Ortsmitte bis Schleuse Oder-Spree-Kanal/ Ortsausgang Wernsdorf (L30)	Ausbau geplant, Asphaltstraße, ohne Radweg	-	2011 ff.	Stadt Königs Wusterhausen/ Landesbetrieb für Straßenwesen	Landesbetrieb plant straßenbegleitenden Radweg

Streckenabschnitt Nr.	Beschreibung Straße/ Verlauf	Zustand/ Ausstattung (gut = grün) (Ausbau geplant = rosa) (kein Ausbau/schlechter Zustand = rot)	Handlungserfordernis	Umsetzungsperspektive	Eigentümer / Zuständigkeit	Sonstiges
041-042	Neu Zittauer Straße (L30) bis Landkreisgrenze	kein Ausbau, Asphaltstraße, stark befahren, ohne Radweg	K.O.-Stelle, Ausbau mit Radwegen erforderlich (kreisübergreifend, Lückenschließung L30)	-	Landesbetrieb für Straßenwesen (Niederlassung Wünsdorf)	Landkreis hat Prioritätenliste für Radwegeplanung erstellt und an Landesbetrieb übergeben, Radweg entlang L30 mit hoher Priorität, noch keine Rückäußerung

3.8. Landkreis Oder-Spree

Routenführung

Etappen / Verlauf Routenführung	Neu Zittau > Burig > Hohenbinde > Gottesschutz > Kabutzhöhe > Bhf. Erkner > Fangschleusenstraße/ L38 > Waldweg > Woltersdorfer Schleuse
Kommunen	Amt Spreenhagen (Gosen-Neu Zittau), Erkner, Woltersdorf
Abweichende Routenführung ggü. 2009	Zwischen Erkner und Strausberg wurde die Route ggü. der Führung 2009 großräumig verlegt. Anlass war die Einbindung des Museumspark Rüdersdorf und der Woltersdorfer Schleuse als touristische Highlights der Region und der Loslösung von der Tour Brandenburg bzw. dem R1 als Doppel-Fernradweg. Diese Routenführung stellt zudem einen sinnvollen Lückenschluss im regionalen Radwegenetz dar.
Befahrbarkeit/ Sicherheit	Von der Kreisgrenze bis Neu Zittau besteht derzeit ein hoher Handlungsbedarf (KO-Stelle) entlang der Landesstraße 30, die stark befahren ist und zudem über eine Gefahrenstelle durch eine Leitplanke verfügt. In der Ortslage Neu Zittau erfolgt die Routenführung über ruhige asphaltierte Straßen, entlang der Autobahn A10 auf einem gut ausgebauten Radweg. In Hohenbinde ist die Befahrbarkeit gut, in Richtung Erkner führt die Strecke über einen straßenbegleitenden Radweg. Ab Erkner erfolgt die Führung erst über einen straßenbegleitenden Radweg entlang der Landesstraße, dann über einen Waldweg, der mäßig befahrbar ist und qualitätsverbessernder Maßnahmen bedarf. In der Ortslage Woltersdorf ist die Befahrbarkeit grundsätzlich gut, ein Teilstück ist jedoch mit qualitätsverbesserenden Maßnahmen zu versehen, da hier eine Schiebestrecke vorliegt.
Verkehrsanbindung ÖPNV	sehr gut (Entfernung zwischen Stationen max. 15 km) x gut (Entfernung zwischen Stationen max. 30 km) mangelhaft (Entfernung zwischen Stationen mehr als 30 km) (Stationen am oder in unmittelbarer Nähe der Route, max. 2 km von der Route entfernt) Anbindungspunkte: Bahnhof Eichwalde (S-Bahnhof) Bahnhof Erkner (DB, S-Bahnhof) Bahnhof Strausberg (S-Bahnhof)
Anbindung an Fernradwege	Spreeradweg (gemeinsamer Streckenverlauf) Europaradweg R 1 (Kreuzung)
Anbindung regionale Radrouten	Oder-Spree-Tour (gemeinsamer Streckenverlauf)
Sehenswürdigkeiten und touristische Highlights	Im Landkreis Oder-Spree ist ein TOP Highlight zu finden. Das Gerhart-Hauptmann-Museum in Erkner ist direkt in die Streckenführung eingebunden (Stich zum Bahnhof Erkner). Weitere touristische Attraktionen sind Badestellen in diesem Gebiet.
Unterkunft und Bett und Bike-Betriebe	Ca. 16 Beherbergungsbetriebe sind vorzufinden. Die Verteilung der Betriebe ist nur mäßig entlang der Route vorhanden. Es stehen jedoch vier Bett & Bike-Betriebe, im Raum Erkner, und vier radfreundliche Betriebe zur Verfügung, die auch direkt an der Strecke liegen.

Gastronomie	Ca. zwölf regionaltypische Gastronomiebetriebe sind vorhanden bilden ein gutes Potenzial. Kein Betrieb ist auf Radfahrer spezialisiert ist.
Service	Eine ausreichende Information der Gäste ist aufgrund von nur einer direkt eingebundenen Tourist Information nur bedingt gewährleistet und sollte daher übergangsweise von Leistungsträgern übernommen werden. Eine Radservicestation in Erkner ist direkt durch die Route eingebunden.
Touristische Attraktivität	In dieser Region sind vergleichsweise wenig kulturelle Angebote (Ausnahme TOP Highlight Gerhart-Hauptmann-Museum) vorhanden, dagegen gibt es aber eine Vielzahl an attraktiven Badestellen in dem Gebiet. Eine deutliche Ballung der Angebote ist im Raum Erkner und nördlich davon auszumachen. Gekennzeichnet ist die Landschaft im Landkreis Oder-Spree vor allem durch Seen.
Nutzergruppeneignung	Die Route eignet sich aufgrund des großen Angebotes an Wassersportangeboten besonders für Familien. Die Beschaffenheit der Wege allerdings lässt eine Befahrung für Familien mit Kindern nur eingeschränkt zu. So ist z.B. das Mitführen von Fahrradanhängern in einigen Bereichen (z.B. Waldweg abzweigend von L38) nicht möglich.
Konsistenz mit den Regionalparkthemen	Die Strecke spiegelt die attraktive Kulturlandschaft des östlichen Berliner Umlandes wieder. Der charakteristische Spreeverlauf wird ebenso erlebbar wie Waldgebiete und Seen. Das Waldstück zwischen Erkner und Woltersdorfer Schleuse (Rüdersdorfer Heide) ist von besonderem landschaftlichem Reiz.
Realisierungshorizont	Der Routenverlauf ist umsetzbar: x kurzfristig (2011-2012), mit Qualitätseinschränkungen mittelfristig (2013-2014)
Innovationscharakter/ Lückenschlüsse	Die Routenführung weist einen hohen Innovationscharakter auf, da ein bislang von Fernradwegen nicht erschlossener Abschnitt erschlossen wird. Zudem wird das regionale Routennetz komplettiert und wichtige Lücken für den Alltagsradverkehr geschlossen.
Offene Fragen/ Empfehlungen	Ausbau Kreisgrenze-Neu Zittau, qualitätsverbessernde Maßnahmen Waldweg und Ortsdurchfahrt Woltersdorf
Empfehlung zur kurzfristigen Alternativroutenführung	Bis zum Abschluss der Ausbaumaßnahmen L30 sollte eine Alternativroutenführung über Gosener Berge westliche des Wernsdorfer Sees erfolgen, auch wenn die Brücke über den Oder-Spree-Kanal sowie das nachfolgende Waldstück Qualitätseinschränkungen aufweisen.

Zusammenfassung Streckenprofil

Länge der Strecke	16 km
davon gut befahrbar	15,1 km (94%)
davon mit Handlungsbedarf	0,8 km (6%)
davon derzeit ohne Umsetzungsperspektive	0,8 km (6%)

Handlungsbedarf

Qualitätsverbessernde Maßnahmen

Abschnitt	<i>Waldweg Erkner-Woltersdorf</i>
Nr. Abschnitt	052-053
Empfehlung qualitätsverbessernde Maßnahmen	naturbelassener Waldweg mit Grasnarbe, letztes Teilstück (ca. 200m) geschottert, mäßig befahrbar, für Anhänger nicht geeignet (!) regelmäßige Pflege erforderlich
Foto	kein Foto

Abschnitt	<i>Ortsdurchfahrt Woltersdorf (Buchhorster Straße)</i>
Nr. Abschnitt	053-054
Empfehlung qualitätsverbessernde Maßnahmen	kein Ausbau, unbefestigter Anliegerweg (Sand), bei schlechter Witterung Schiebestrecke (ca. 200m), regelmäßige Ausbesserung erforderlich
Foto	kein Foto

Ausbaubedarf/ Handlungsbedarf mit hoher Priorität („KO-Stellen“)

Abschnitt	<i>Kreisgrenze (L30)-Neu Zittau</i>
Nr. Abschnitt	042-043
Defizit	kein Ausbau, Asphaltstraße, stark befahren, ohne Radweg, KO-Stelle
Handlungserfordernis	Ausbau mit Radwegen erforderlich (kreisübergreifend, Lückenschließung L30)
Träger	Landesbetrieb für Straßenwesen (Niederlassung Wünsdorf - kreisübergreifende Zuständigkeit)
Realisierungshorizont	offen
Foto	

Strecken- und Maßnahmenliste

Streckenabschnitt Nr.	Beschreibung Straße/ Verlauf	Zustand/ Ausstattung (gut = grün) (Ausbau geplant = rosa) (kein Ausbau/schlechter Zustand = rot)	Handlungserfordernis	Umsetzungsperspektive	Eigentümer / Zuständigkeit	Sonstiges
042-043	Neu Zittauer Straße (L30) bis Neu Zittau	kein Ausbau, Asphaltstraße, stark befahren, Leitplanke in Kurve, ohne Radweg	K.O.-Stelle, Ausbau mit Radwegen erforderlich (kreisübergreifend, Lückenschließung L30)	-	Landesbetrieb für Straßenwesen (Niederlassung Wünsdorf)	LK Dahme-Spreewald hat Prioritätenliste für Radwegeplanung erstellt und an Landesbetrieb übergeben, Radweg entlang L30 mit hoher Priorität, noch keine Rückäußerung
043-044	Walther-Rathenau-Straße > Jägerstraße > Steinfurter Straße	Ausbau geplant, asphaltierte Gemeindestraße, wenig befahren, kein Radweg	-	-	Gemeine Gosen-Neu Zittau (Amt Spreenhagen)	derzeit Ausbesserung der Straße (Teilstück Stäbchener Weg-Waldstraße), kein Radwegebau aufgrund enger Platzverhältnisse
044-045	ab Steinfurter Straße > Weg entlang Autobahn > Ortsdurchfahrt Jägerbude	gut, asphaltierter Radweg entlang Autobahn, in Jägerbude ohne Radweg, gut befahrbar	-	-	Gemeine Gosen-Neu Zittau (Amt Spreenhagen)/ Stadt Erkner	Parallelverlauf zu Spreeradweg, Gemeindegrenze verläuft entlang Spree

Streckenabschnitt Nr.	Beschreibung Straße/ Verlauf	Zustand/ Ausstattung (gut = grün) (Ausbau geplant = rosa) (kein Ausbau/schlechter Zustand = rot)	Handlungserfordernis	Umsetzungsperspektive	Eigentümer / Zuständigkeit	Sonstiges
045-046	ab Jägerbude über Waldweg bis Hohenbinde	gut, asphaltierter Radweg durch Wald, gesperrt für Kfz-Verkehr	-	-	Stadt Erkner	Parallelverlauf zu Spreeradweg
046-047	Ortsdurchfahrt Hohenbinde, Gottesbrücker Weg > Hohenbinder Straße	gut, Asphaltstraße, ohne Radweg, wenig Verkehr	-	-	Stadt Erkner	Parallelverlauf zu Spreeradweg
047-048	Hohenbinder Straße	gut, asphaltierte Ortsverbindungsstraße, ohne Radweg, wenig Verkehr	-	-	Stadt Erkner	Parallelverlauf zu Spreeradweg, ggf. Ausweisung für Radverkehr möglich
048-049	Hohenbinder Straße bis Ortseingang Erkner (Karutzhöhe)	gut, Asphaltstraße, straßenbegleitender Radweg	-	-	Stadt Erkner	Parallelverlauf zu Spreeradweg
049-050	Hohenbinder Str. > Gerhart-Hauptmann-Straße > Ernst-Thälmann-Straße, Ortsdurchfahrt Erkner	gut, Asphaltstraße, ohne Radweg	-	-	Landkreis Oder Spree/ Stadt Erkner	Parallelverlauf zu Spreeradweg

Streckenabschnitt Nr.	Beschreibung Straße/ Verlauf	Zustand/ Ausstattung (gut = grün) (Ausbau geplant = rosa) (kein Ausbau/schlechter Zustand = rot)	Handlungserfordernis	Umsetzungsperspektive	Eigentümer / Zuständigkeit	Sonstiges
050-051	Einbindung Bahnhof Erkner über Fürstenwalder Straße (L38) > Friedrichstraße > Bahnhofstraße (L30)	gut, Asphaltstraße, straßenbegleitender Radweg (tlw. beidseitig)	-	-	Stadt Erkner/ Landesbetrieb für Straßenwesen	Parallelverlauf zu Spreeradweg
051-052	Bahnhofstraße > Friedrichstraße (L30) > Fürstenwalder Straße > Fangschleusenstraße (L38)	gut, Asphaltstraße, straßenbegleitender Radweg	-	-	Stadt Erkner/ Landesbetrieb für Straßenwesen	Parallelverlauf zu R1
052-053	ab Fangschleusenstraße über Waldweg bis Woltersdorfer Weg (Nord-Süd-Verlauf)	mäßig befahrbar, naturbelassener Waldweg mit Grasnarbe, letztes Teilstück (ca. 200m) geschottert, mäßig befahrbar, für Anhänger nicht geeignet!	regelmäßige Pflege erforderlich	-	Stadt Erkner/ Gemeinde Woltersdorf	Verlauf durch Landschaftsschutzgebiet Grünau/ Grünheider Wald- und Seengebiet
053-054	Buchhorster Straße	kein Ausbau, unbefestigter Anliegerweg (Sand), bei schlechter Witterung Schiebestrecke (ca. 200m)	Ausbesserung erforderlich, ggf. Strecke „schieben“	-	Gemeinde Woltersdorf	-

Streckenabschnitt Nr.	Beschreibung Straße/ Verlauf	Zustand/ Ausstattung (gut = grün) (Ausbau geplant = rosa) (kein Ausbau/schlechter Zustand = rot)	Handlungserfordernis	Umsetzungsperspektive	Eigentümer / Zuständigkeit	Sonstiges
054-055	Ortsdurchfahrt Woltersdorf, An der Schleuse > Woltersdorfer Schleuse > Woltersdorfer Landstraße > Waldstraße bis Landkreisgrenze	gut, Asphaltstraße, ohne Radweg	-	-	Gemeinde Woltersdorf	-

3.9. Landkreis Märkisch-Oderland

Routenführung

<p>Etappen / Verlauf Routenführung</p>	<p>(Schleuse Woltersdorf) > Waldstraße > Seebad Rüdersdorf > Rüdersdorf Ortszentrum > Museumspark > Schulzenhöhe > Tasdorf > B1/5 > Hennickendorf > Torfhaus > Vorstadt/ ZR 1 > Hegermühle/ Tour Brandenburg > Strausberg/ Tour Brandenburg > Strausberg-Nord > Wilkendorf > Gielsdorf > Wesendahl > Buchholz > Waldkante > ZR 1/ Altlandsberg > (Krumensee)</p>
<p>Kommunen</p>	<p>Rüdersdorf, Strausberg, Altlandsberg</p>
<p>Abweichende Routenführung ggü. 2009</p>	<p>Zwischen Erkner und Strausberg wurde die Route ggü. der Führung 2009 großräumig verlegt. Anlass war die Einbindung des Museumspark Rüdersdorf und der Woltersdorfer Schleuse als touristische Highlights der Region und der Loslösung von der Tour Brandenburg bzw. dem R1 als Doppel-Fernradweg im südlichen Teil der Route. Die Streckenführung ist von hoher touristischer und landschaftlicher Attraktivität und stellt sinnvoll Lückenschlüsse für den touristischen Radverkehr als auch für den Alltagsradverkehr dar. Die Einbeziehung Woltersdorfer Schleuse sowie Ortskern und Museumspark Rüdersdorf als wichtige touristische Highlights stellt ein Alleinstellungsmerkmal für die Route dar. Zudem findet durch die Streckenführung ein wichtiger Nord-Süd-Lückenschluss im Landkreis und Landkreisübergreifend statt. Die Städte Altlandsberg und Strausberg als wichtige verkehrstechnische (Strausberg) und touristische Anknüpfungspunkte werden in die Routenführung integriert.</p>
<p>Befahrbarkeit/ Sicherheit</p>	<p>Die Routenführung erfolgt durch Seebad Rüdersdorf auf einer Gemeindestraße, die derzeit eine Gefahrenstelle aufweist und hohen Handlungsbedarf besitzt. Die Anbindung des Ortszentrums Rüdersdorf erfolgt über eine derzeit im Bau befindliche Geh- und Radbrücke. Im Ortszentrum ist ein radgerechter Ausbau der Straße der Jugend zu empfehlen. Zwischen Rüdersdorf und Strausberg Vorstadt erfolgt die Führung über befahrene Landesstraßen mit Handlungsbedarf (siehe Strecken- und Maßnahmenliste). Innerhalb der Stadt Strausberg ist die Route bis Alt Gielsdorf gut befahrbar. Zwischen Alt Gielsdorf und Gielsdorf sowie weiter nach Wesendahl besteht hoher Handlungsbedarf, da die Routenführung über eine stark befahrene Landesstraße erfolgt (KO-Stelle). Zwischen Wesendahl und Buchholz erfolgt die Führung über einen schlecht befahrbaren Feldweg mit unfallträchtiger Querrille (KO-Stelle). Zwischen Buchholz und Altlandsberg erfolgt die Routenführung erst über Feldwege, anschließend über den ZR1. Der Zustand der Feldwege ist mangelhaft und besitzt hohen Handlungsbedarf. Die Ortsdurchfahrt Altlandsberg ist gut befahrbar. Zwischen Altlandsberg und der Kreisgrenze erfolgt die Wegeführung parallel mit dem ZR1 auf einem straßenbegleitenden Radweg, ein Teilstück auf der L30 und bis zur Kreisgrenze auf einer Anliegerstraße. Ent-</p>

	lang der Landesstraße L30 besteht Handlungsbedarf, da hier kein straßenbegleitender Radweg vorhanden ist.	
Verkehrsanbindung ÖPNV	x (in Teilen) sehr gut (Entfernung zwischen Stationen max. 15 km) x gut (Entfernung zwischen Stationen max. 30 km) mangelhaft (Entfernung zwischen Stationen mehr als 30 km) (Stationen am oder in unmittelbarer Nähe der Route, max. 2 km von der Route entfernt) Anbindungspunkte: Bahnhof Strausberg (S-Bahn) Bahnhof Hegermühle (S-Bahn) Bahnhof Strausberg Stadt (S-Bahn) Bahnhof Strausberg-Nord (S-Bahn) Bahnhof Werneuchen (ODEG)	
Anbindung an Fernradwege	Tour Brandenburg Historische Stadtkerne-Route 1 ZR 1	(gemeinsamer Streckenverlauf) (gemeinsamer Streckenverlauf) (Kreuzung)
Anbindung regionale Radrouten	Ahrensfelde-Tour Brandenburg Birkenwerder-Strausberg	(gemeinsamer Streckenverlauf) (gemeinsamer Streckenverlauf)
Sehenswürdigkeiten und touristische Highlights	Die Route führt direkt über die (Altstadt) Strausberg mit musealen und freizeitorientierten Einrichtungen. Die TOP Highlights Museumspark Rüdersdorf und Historischer Stadtkern Altlandsberg sind dagegen unmittelbar angebunden. Weiterhin interessant sind diverse Badestellen entlang der Strecke.	
Unterkunft und Bett und Bike-Betriebe	Es sind ca. 19 Beherbergungsbetriebe vorhanden, von denen zwei ADFC Bett & Bike zertifiziert sind und zwei weitere generell als radfreundlich gelten. Die Betriebe liegen direkt an der Route. Es ist also ausreichend Beherbergungspotenzial entlang des Streckenverlaufs vorhanden, welches allerdings durch weitere radspezifische Ausprägungen ergänzt werden sollte.	
Gastronomie	Ca. 14 regionaltypische Gastronomen gibt es entlang der Strecke. Einer von ihnen ist Bett & Bike zertifiziert. Eine Ballung der Betriebe in den größeren Orten Rüdersdorf, Strausberg und Altlandsberg ist vorhanden.	
Service	Mit nur zwei Tourist Informationen in Altlandsberg und Strausberg ist vor allem südlich von Strausberg keine ausreichende Information der Gäste gewährleistet. Radservicestationen sind nur zwei entlang der Route vorhanden, die sich in Altlandsberg und Strausberg befinden.	
Touristische Attraktivität	Die touristische Attraktivität dieses Streckenabschnitts liegt auch auf den historisch-kulturellen Sehenswürdigkeiten in Strausberg und Umgebung sowie diversen Angeboten für Familien, z.B. Badestellen, Klettergarten, Kinderbauernhof. Landschaftlich sticht die Region durch den Regionalpark Barnimer Feldmark heraus, der durch Felder und Alleen geprägt ist. Einfaches Radfahrgelände ist dadurch garantiert.	
Nutzergruppeneignung	Wenig hügeliges Gelände und familienfreundliche Attraktionen untermauern die Eignung der Route für Familien und Best Ager. Aufgrund der Wegebeschaffenheit ist eine Eignung für Familien nur eingeschränkt auszusprechen.	

Konsistenz mit den Regionalparkthemen	Die Strecke spiegelt in hohem Maße die attraktive Kulturlandschaft des östlichen Berliner Umlandes wieder. Mit dem Kalkabbaugebiet bei Rüdersdorf ist zudem eine besondere Form der Kulturlandschaft erlebbar, ebenso mit der Woltersdorfer Schleuse. Die Anbindung nach Strausberg entlang des Stienitzsees ist von hohem landschaftlichem Reiz. Zwischen Strausberg und Altlandsberg lässt sich das neben Werder im Land Brandenburg bedeutendste Obstanbaugebiet (Wesendahl) erleben. Mit Altlandsberg ist ein Kleinod des östlichen Umlandes eingebunden. Somit wird den Regionalparkthemen Kulturlandschaft und Regionale Produkte in hohem Maße entsprochen.
Realisierungshorizont	Der Routenverlauf ist umsetzbar: x kurzfristig (2011-2012), mit hohen Qualitätseinschränkungen mittelfristig (2013-2014)
Innovationscharakter/ Lückenschlüsse	Die Routenführung weist einen hohen Innovationscharakter auf, da ein bislang von Fernradwegen nicht erschlossener Raum erschlossen wird und wichtige Lückenschlüsse für den Alltagsradverkehr erfolgen.
Offene Fragen/ Empfehlungen	Aufgrund des hohen Innovationscharakters ist die Qualität der derzeitigen Befahrbarkeit mangelhaft. Auf diesem Streckenabschnitt ist hoher Handlungsbedarf gegeben. Die Attraktivität der Wegeführung der Vorzugsvariante ist außerordentlich hoch, da folgende wichtige regionale Attraktionen erstmals eingebunden werden: Schleuse Woltersdorf, Museumspark Rüdersdorf, Stienitzsee, Obstanbaugebiet Wesendahl. Zudem erfolgt die Routenführung durch die Stadt Strausberg als wichtigen Attraktions- und Versorgungspunkt. Bis zur Umsetzung des hohen Handlungsbedarfes wird kurzfristig eine alternative Wegeführung empfohlen.
Empfehlung zu alternativen Wegeführungen	<p><i>Rüdersdorf - Strausberg Vorstadt</i></p> <p>Die im Rahmen der Befahrung geprüfte Variante westlich des Stienitzsees ist von hoher landschaftlicher Attraktivität. Der Zustand wurde als defizitär gewertet (KO-Stelle). Die im Rahmen der 2. Landkreiskonferenz abgestimmte Vorzugsvariante weist jedoch deutlich geringere Attraktivität auf, bei besserer Befahrbarkeit, jedoch potenziell höherer Gefährdung. Für die Umsetzung sind die Realisierungschancen der Routenführung westlich des Stienitzsees erneut zu prüfen. Für die Route wäre diese Führung ein wichtiges Alleinstellungsmerkmal und ein hoher Qualitätsgewinn.</p> <p><i>Strausberg - Altlandsberg</i></p> <p>Die Route zwischen Strausberg und Altlandsberg weist einen außerordentlichen Handlungsbedarf ohne gesicherte Perspektive auf. Kleinräumige alternative Routenverlegungen sind nicht möglich. Es wird empfohlen, die Route kurzfristig parallel zum ZR1 zu führen, auch wenn die Innenstadt Strausbergs und weitere wichtige Attraktionen ausgespart bleiben. Mittelfristig sollte jedoch an der Führung über die Vorzugsvariante festgehalten werden.</p>

Zusammenfassung Streckenprofil

Länge der Strecke	46,2 km
davon gut befahrbar	21,8 km (47%)
davon mit Handlungsbedarf	24,4 km (53%)
davon derzeit ohne Umsetzungsperspektive	18,1 km (39%)

Handlungsbedarf

Ausbaubedarf/ Handlungsbedarf mit hoher Priorität („KO-Stellen“)

Abschnitt	<i>Seebad Rüdersdorf, ab Kreisgrenze über Waldstraße</i>
Nr. Abschnitt	055-056
Defizit	Betonstraße mit Querrillen/ Schlaglöchern
Handlungserfordernis	derzeit Gefahrenstelle, Ausbau erforderlich, derzeit Klärung Grunderwerb durch Gemeinde
Träger	Gemeinde Rüdersdorf
Realisierungshorizont	2014-2015
Foto	

Abschnitt	<i>Rüdersdorf, Straße der Jugend</i>
Nr. Abschnitt	057-058
Defizit	derzeit Kopfsteinpflaster, ohne Radweg
Handlungserfordernis	Ausbau Straße/ Seitenbereiche erforderlich
Träger	Gemeinde Rüdersdorf
Realisierungshorizont	2012 ff.
Foto	ohne Foto

Abschnitt	<i>Rüdersdorf-Strausberg Vorstadt</i>
Nr. Abschnitt	061-064
Defizit	überwiegend Landesstraßen, ohne Radweg (siehe Strecken- und Maßnahmenliste)

Handlungserfordernis	Ausbau mit Radwegen
Träger	Gemeinde Rüdersdorf
Realisierungshorizont	offen
Foto	ohne Foto
Hinweis	ohne Befahrung

Abschnitt	<i>Alt Gielsdorf - Gielsdorf</i>
Nr. Abschnitt	069-070
Defizit	Landesstraße, derzeit ohne Radweg
Handlungserfordernis	Radwegebau auf Teilstück L23 (Alt-Gielsdorf) erforderlich
Träger	Landesbetrieb für Straßenwesen
Realisierungshorizont	2012, bis Gielsdorf in Planung des Landesbetriebs (Vermessung abgeschlossen)
Foto	

Abschnitt	<i>Gielsdorf-Wesendahl</i>
Nr. Abschnitt	070-071
Defizit	Landesstraße, stark befahren, ohne Radweg
Handlungserfordernis	Radwegebau
Träger	Landesbetrieb für Straßenwesen
Realisierungshorizont	offen
Foto	ohne Foto

Abschnitt	<i>Wesendahl-Buchholz (ab Wesendahl über Buchholzer Weg > Bruchmühler Weg bis Buchholz)</i>
Nr. Abschnitt	071-072
Defizit	kein Ausbau, Feldweg mit Pflastersteinen, schlechter Zustand, tlw. unbefahrbar, unfallträchtige Querrille
Handlungserfordernis	Ausbau Feldweg erforderlich
Träger	Stadt Altlandsberg
Realisierungshorizont	offen, Ausbau über ILE wurde von Buchholz nicht befürwortet, aus Sicht Altlandsbergs Ausbau wünschenswert
Foto	



Abschnitt	<i>Buchholz - Altlandsberg</i>
Nr. Abschnitt	072-073
Defizit	kein Ausbau, Bruchmühler Str. unbefestigter (Sand) Wald-/ Feldweg, zwischen Waldkante und Wolfshagen Kopfsteinpflaster, schlechter Zustand
Handlungserfordernis	Ausbau
Träger	Stadt Altlandsberg
Realisierungshorizont	keine Ausbauperspektive binnen nächster 10 Jahre
Foto	ohne Foto

Abschnitt	<i>Altlandsberg - Kreisgrenze</i>
Nr. Abschnitt	075-076
Defizit	Landesstraße ohne Radweg
Handlungserfordernis	Ausbau mit Radwegen erforderlich (Lückenschluss L30)
Träger	Landesbetrieb für Straßenwesen
Realisierungshorizont	derzeit keine Ausbauperspektive, Stadt in Abstimmung mit Landesbetrieb, LK hat Förderantrag (INTEREG) gestellt, Rückmeldung im Juli erwartet
Foto	ohne Foto

Strecken- und Maßnahmenliste

Streckenabschnitt Nr.	Beschreibung Straße/ Verlauf	Zustand/ Ausstattung (gut = grün) (prüfen = orange) (Ausbau geplant = rosa) (kein Ausbau/schlechter Zustand = rot)	Handlungserfordernis	Umsetzungsspektive	Eigentümer / Zuständigkeit	Sonstiges
055-056	ab Kreisgrenze über Waldstraße	Ausbau geplant, Betonstraße mit Querrillen/ Schlaglöchern	derzeit Gefahrenstelle, Ausbau erforderlich, derzeit Klärung Grunderwerb durch Gemeinde	2014-2015	Gemeinde Rüdersdorf	Unterstützung durch Fördermitteln erforderlich
056-057	Brückenstraße > Geh-/ Radwegbrücke > Dr.-Wilhelm-Külz-Straße (Ortsdurchfahrt)	Ausbau geplant (Neubau Brücke), anschließend (Dr.-W.-Külz-Straße) gut befahrbar	-	2011	Gemeinde Rüdersdorf	ohne Befahrung, Geh- und Radbrücke derzeit in Bau
057-058	Straße der Jugend (Ortsdurchfahrt)	Ausbau geplant, derzeit Kopfsteinpflaster, ohne Radweg	Ausbau Straße/ Seitenbereiche erforderlich	2012 ff.	Gemeinde Rüdersdorf	ohne Befahrung, Ausbau inkl. straßenbegleitendem Radweg (ein-/ beidseitig noch offen) geplant
058-059	ab Straße der Jugend > Heinitzstraße > Museumspark > Fußgängerbrücke > Willi-Müller-Straße	gut, Querung über Fußgängerbrücke, gut befahrbar	-	-	Gemeinde Rüdersdorf	ohne Befahrung

Streckenabschnitt Nr.	Beschreibung Straße/ Verlauf	Zustand/ Ausstattung (gut = grün) (prüfen = orange) (Ausbau geplant = rosa) (kein Ausbau/schlechter Zustand = rot)	Handlungserfordernis	Umsetzungsperspektive	Eigentümer / Zuständigkeit	Sonstiges
059-060	Ernst-Thälmann-Straße bis B1	gut, Asphalt, dann Kopfsteinpflaster, straßenbegleitender Radweg (tlw. beidseitig), gut befahrbar	-	-	Gemeinde Rüdersdorf	-
060-061	B1, Überquerung im Bereich Berliner Straße/ Am Stienitzsee	gut, Teilstück über Gehweg (200m) befahrbar, dann straßenbegleitender Radweg	Deklaration als gemischter Rad- und Gehweg erforderlich	-	Gemeinde Rüdersdorf/ Bund	ohne Befahrung
061-062	Am Stienitzsee > Berliner Straße bis Hennickendorf (L23)	kein Ausbau, Asphaltstraße, ohne Radweg	Ausbau mit Radwegen	-	Gemeinde Rüdersdorf/ Landesbetrieb für Straßenwesen	ohne Befahrung, derzeit kein Ausbau geplant
062-063	weiter über L23 Friedrichstraße > Strausberger Straße bis Torfhaus	Ausbau geplant, Asphaltstraße, derzeit ohne Radweg	Ausbau mit Radwegen, Enteignung erforderlich	offen	Gemeinde Rüdersdorf/ Landesbetrieb für Straßenwesen	ohne Befahrung, Landesbetrieb plant Ausbau entlang Wachtelberg (L23) zwischen Hennickendorf und Torfhaus,

Streckenabschnitt Nr.	Beschreibung Straße/ Verlauf	Zustand/ Ausstattung (gut = grün) (prüfen = orange) (Ausbau geplant = rosa) (kein Ausbau/schlechter Zustand = rot)	Handlungserfordernis	Umsetzungsperspektive	Eigentümer / Zuständigkeit	Sonstiges
063-064	über Torfhaus > Hennickendorfer Chaussee > Ernst-Thälmann-Straße (L23)	kein Ausbau, Asphaltstraße, ohne Radweg	Ausbau mit Radwegen erforderlich	-	Landesbetrieb für Straßenwesen	ohne Befahrung, Stadt Strausberg signalisiert Unterstützungsbereitschaft zum Ausbau
064-065	Ernst-Menger-Straße > Lindenpromenade > Gustav-Kurtze-Promenade > Garzauer Straße	gut, Asphaltstraßen, Verlauf über kommunale Radwege	-	-	Stadt Strausberg	Parallelverlauf ZR1
065-066	Ernst-Thälmann-Straße > Berliner Straße > Strauseepromenade > August-Bebel-Straße > Große Straße > Badstraße	gut, Asphaltstraßen, Verlauf über kommunale Radwege (straßenbegleitend/ komb. Rad-/ Gehwege)	-	-	Stadt Strausberg	Parallelverlauf Tour Brandenburg
066-067	ab Badstraße > Gielsdorfer Chaussee > Kreisverkehr > Prötzeler Chaussee bis Kreisverkehr/ Wilkendorfer Weg (L33) (Strausberg-Nord)	gut, ohne Radweg, gut befahrbar	Ausbau zwischen Badstraße und Kreisverkehr erforderlich	offen	Stadt Strausberg	ohne Befahrung, Stadt plant Verlegung Tour Brandenburg

Streckenabschnitt Nr.	Beschreibung Straße/ Verlauf	Zustand/ Ausstattung (gut = grün) (prüfen = orange) (Ausbau geplant = rosa) (kein Ausbau/schlechter Zustand = rot)	Handlungserfordernis	Umsetzungsperspektive	Eigentümer / Zuständigkeit	Sonstiges
067-068	Wilkendorfer Weg > Wildrosenweg > Nordweg bis Alt-Wilkendorf	gut, ausgebaute Straße mit Radweg	-	-	Stadt Strausberg	ohne Befahrung
068-069	Alt-Wilkendorf	gut, ausgebaute Straße	-	-	Stadt Strausberg	ohne Befahrung
069-070	Alt-Gielsdorf > Gielsdorf (L23)	Ausbau geplant, Asphaltstraße, derzeit ohne Radweg	Radwegebau auf Teilstück L23 (Alt-Gielsdorf) erforderlich, bis Gielsdorf in Planung des Landesbetriebs (Vermessung abgeschlossen)	2012	Landesbetrieb für Straßenwesen	-
070-071	Gielsdorf bis Wesendahl über L 235	kein Ausbau, Asphaltstraße, stark befahren, ohne Radweg	K.O.-Stelle, Ausbau mit Radwegen erforderlich	-	Landesbetrieb für Straßenwesen	-

Streckenabschnitt Nr.	Beschreibung Straße/ Verlauf	Zustand/ Ausstattung (gut = grün) (prüfen = orange) (Ausbau geplant = rosa) (kein Ausbau/schlechter Zustand = rot)	Handlungserfordernis	Umsetzungsperspektive	Eigentümer / Zuständigkeit	Sonstiges
071-072	ab Wesendahl über Buchholzer Weg > Bruchmühler Weg bis Buchholz	kein Ausbau, Feldweg mit Pflastersteinen, schlechter Zustand, tlw. unbefahrbar, unfallträchtige Querrille	K.O.-Stelle, Ausbau Feldweg erforderlich	-	Stadt Altlandsberg	Ausbau über ILE wurde von Buchholz nicht befürwortet, aus Sicht Altlandsbergs Ausbau wünschenswert
072-073	ab Buchholz > Bruchmühler Straße > Waldkante bis Wolfshagen/ ZR1	kein Ausbau, Bruchmühler Str. unbefestigter (Sand) Wald-/Feldweg, zwischen Waldkante und Wolfshagen Kopfsteinpflaster, schlechter Zustand	Befestigung/ Ausbau erforderlich	-	Stadt Altlandsberg	ohne Befahrung, keine Ausbauperspektive binnen nächster 10 Jahre
073-074	Wolfshagen > Strausberger Straße bis Ortseinfahrt Altlandsberg	gut, straßenbegleitender Radweg	-	-	Landesbetrieb für Straßenwesen	ohne Befahrung, Parallelverlauf ZR1
074-075	Ortsdurchfahrt Altlandsberg über Strausberger Straße > Bernauer Straße > Krummenseer Straße	gut, straßenbegleitender Radweg bis Amtswinkel	-	-	Stadt Altlandsberg / Landesbetrieb für Straßenwesen	ohne Befahrung, Parallelverlauf ZR1

Streckenabschnitt Nr.	Beschreibung Straße/ Verlauf	Zustand/ Ausstattung (gut = grün) (prüfen = orange) (Ausbau geplant = rosa) (kein Ausbau/schlechter Zustand = rot)	Handlungserfordernis	Umsetzungsperspektive	Eigentümer / Zuständigkeit	Sonstiges
075-076	Krummenseer Straße (L30)	kein Ausbau, Asphaltstraße, ohne Radweg	Ausbau mit Radwegen erforderlich (Lückenschluss L30)	-	Landesbetrieb für Straßenwesen	ohne Befahrung, derzeit keine Ausbauperspektive, Stadt in Abstimmung mit Landesbetrieb, LK hat Förderantrag (INTEREG) gestellt, Rückmeldung im Juli erwartet
076-077	ab Krummenseer Straße über Mehrower Weg ff. > Landkreisgrenze	gut, ohne Radweg, Anliegerstraße, gut befahrbar	-	-	Stadt Altlandsberg	ohne Befahrung

3.10. Landkreis Barnim

Routenführung

Etappen / Verlauf Routenführung	(Altlandsberg) > Trappenfelde > Krummensee > Seefeld > Werneuchen > Weesow > KAP-Straße > Börnicke > Nibelungen > Bhf. Bernau > westliche Stadtmauer > Waldfrieden > Liepnitzsee > Drei Heilige Pfühle > Bhf. Wandlitz > Agrarmuseum > Stolzenhagen > Kolonie West > (Wensickendorf)	
Kommunen	Werneuchen, Bernau, Wandlitz	
Abweichende Routenführung ggü. 2009	Gegenüber der Routenführung 2009 wurden die Orte Krummensee und Seefeld mit den dortigen touristischen Attraktionen mit einbezogen. Zwischen Börnicke und Bernau erfolgt aufgrund besserer Befahrbarkeit die Wegführung über einen straßenbegleitenden Radweg entlang der Landesstraße. Zudem wurde die Routenführung innerhalb Bernaus angepasst. In Wandlitz wurde der Bahnhof optimal eingebunden sowie die Führung südlich des Wandlitzsees gewählt, um das Agrarmuseum einzubinden. Da zwischen Stolzenhagen und der Landkreisgrenze eine Defizitstrecke entlang der Landesstraße bestand, wurde die Route südlich über Kolonie West verlegt.	
Befahrbarkeit/ Sicherheit	<p>Zwischen Landkreisgrenze und Weesow sowie innerhalb Werneuchens ist die Route sehr gut befahrbar, ab Krummensee über straßenbegleitende Radwege.</p> <p>Zwischen Weesow und Börnicke ist die Befahrbarkeit gegeben, es sind jedoch qualitätsverbessernde Maßnahmen erforderlich.</p> <p>Zwischen Börnicke und Bernau sowie im weiteren Verlauf nach Wandlitz ist die Befahrbarkeit gut. Im Stadtgebiet Bernau bestehen derzeit Einschränkungen durch fehlende Freigabe von Straßen für den Radverkehr.</p> <p>Die Route ist südlich des Wandlitzsees grundsätzlich befahrbar, eine KO-Stelle besteht durch eine Strecke mit Kopfsteinpflaster sowie durch die Führung über das Teilstück der Bundesstraße. Hier besteht Handlungsbedarf. Im weiteren Verlauf über Stolzenhagen bis zur Kreisgrenze ist die Route gut befahrbar, im Bereich Kolonie West sind qualitätsverbessernde Maßnahmen erforderlich.</p>	
Verkehrsanbindung ÖPNV	<p>x sehr gut (Entfernung zwischen Stationen max. 15 km) gut (Entfernung zwischen Stationen max. 30 km) mangelhaft (Entfernung zwischen Stationen mehr als 30 km) (Stationen am oder in unmittelbarer Nähe der Route, max. 2 km von der Route entfernt)</p> <p>Anbindungspunkte: Bahnhof Werneuchen (ODEG) Bahnhof Bernau (DB, S-Bahn) Bahnhof Wandlitz (NEB) Bahnhof Wandlitzsee (NEB)</p>	
Anbindung an Fernradwege	Berlin-Usedom-Radweg	(gemeinsamer Streckenverlauf)
Anbindung regionale Radrouten	Birkenwerder-Strausberg Bernau-Stolzenhagen	(gemeinsamer Streckenverlauf) (Kreuzung)

	Hohenschönhausen/ Ahrensfelde-Marienwerder (Kreuzung) Hohenschönhausen/ Ahrensfelde-Hebework (Kreuzung)
Sehenswürdigkeiten und touristische Highlights	Mit dem Agrarmuseum Wandlitz liegt ein TOP Highlight direkt an der Route. Weitere Attraktion ist die Altstadt Bernau und Umgebung mit dem Steintor Bernau (ebenfalls TOP Highlight), der historischen Stadtmauer, dem Wolf-Kahlen-Museum sowie dem Schloss Börnicke mit Museum.
Unterkunft und Bett und Bike-Betriebe	21 Beherbergungsbetriebe zeugen von einem guten Beherbergungspotenzial generell. Ein Betrieb von ihnen ist Bett & Bike zertifiziert. Weitere radspezifische Profilierungen sind wünschenswert.
Gastronomie	15 regionaltypische Gastronomen sind vorhanden, davon ist ein Betrieb Bett & Bike zertifiziert.
Service	Die drei Tourist Informationen in Bernau, Wandlitz und Werneuchen sind für die Strecke ausreichend und gut verteilt. Trotzdem ist eine weitere Information über Leistungsträger sinnvoll. Es ist nur ein Radservicebetrieb entlang der Strecke vorhanden. Dieser befindet sich direkt an der Strecke in Bernau.
Touristische Attraktivität	Die touristische Attraktivität des Streckenabschnitts bezieht sich auf die Einbindung der touristischen TOP Highlights und Bademöglichkeiten. Die Landschaft entlang der Strecke ist durch die Naturparks geprägt. Attraktiv sind vor allem zahlreiche Felder und Alleen sowie Bäche, Seen und Wälder.
Nutzergruppeneignung	Gute Eignung für Kulturtouristen.
Konsistenz mit den Regionalparkthemen	Der Streckenabschnitt spiegelt in hohem Maße die Regionalparkqualitäten des Wald- und Seengebietes rund um Wandlitz sowie der Agrarlandschaft des Regionalpark Barnimer Feldmark wider.
Realisierungshorizont	Der Routenverlauf ist umsetzbar: x kurzfristig (2011-2012), mit Qualitätseinschränkungen mittelfristig (2013-2014)
Innovationscharakter/ Lückenschlüsse	Das Regionalroutennetz wird optimal komplettiert, die Anbindung an Fernradwege und Verbindungsradwege hergestellt. Die Freistellungen im Stadtgebiet Bernau sind von hoher Bedeutung für den Alltagsradverkehr (Schülerverkehr).
Offene Fragen/ Empfehlungen	qualitätsverbessernde Maßnahmen zwischen Weesow und Börnicke sowie im Bereich Kolonie West; Ausbau der Abschnitte in Wandlitz, Freistellung für den Radverkehr in Bernau

Zusammenfassung Streckenprofil

Länge der Strecke	47,8 km
davon gut befahrbar	43,8 km (91%)
davon mit Handlungsbedarf	4,1 km (9%)
davon derzeit ohne Umsetzungsperspektive	1,5 km (3%)

Handlungsbedarf

Qualitätsverbessernde Maßnahmen

Abschnitt	<i>Weesow-Börnicke</i>
Nr. Abschnitt	082-083
Empfehlung qualitätsverbessernde Maßnahmen	Plattenweg, geringe Schäden, keine Verkehrssicherung, gut bis mäßig befahrbar, Klärung Rechtsträgerschaft, Instandsetzung erforderlich, Perspektive 2014-2017
Foto	

Abschnitt	<i>Kolonie West</i>
Nr. Abschnitt	099-100
Empfehlung qualitätsverbessernde Maßnahmen	regelmäßige Pflege/ Befestigung erforderlich
Foto	

Ausbaubedarf/ Handlungsbedarf mit hoher Priorität („KO-Stellen“)

Abschnitt	<i>Stadtgebiet Bernau</i>
Nr. Abschnitt	085-091
Defizit	fehlende Freistellungen für Radverkehr (siehe Strecken- und Maßnahmenliste)
Handlungserfordernis	Freistellung
Träger	Stadt Bernau
Realisierungshorizont	offen
Foto	ohne Foto

Abschnitt	<i>Ortsdurchfahrt Wandlitz</i>
Nr. Abschnitt	095-096
Defizit	Kopfsteinpflaster, ohne Radweg
Handlungserfordernis	Ausbau
Träger	Gemeinde Wandlitz
Realisierungshorizont	Teile Oranienburger Straße werden im Zuge Neubau Agrarmuseum ausgebaut (Mischverkehrsfläche)
Foto	

Abschnitt	<i>Wandlitz-Stolzenhagen</i>
Nr. Abschnitt	096-097
Defizit	Bundesstraße, derzeit ohne Radweg
Handlungserfordernis	Ausbau mit Radweg erforderlich (Lückenschluss B273)
Träger	Bund/ Landesbetrieb für Straßenwesen
Realisierungshorizont	2012, derzeit Planfeststellungsverfahren zum Radwegebau

Foto



Strecken- und Maßnahmenliste

Streckenabschnitt Nr.	Beschreibung Straße/ Verlauf	Zustand/ Ausstattung (gut = grün) (Ausbau geplant = rosa) (kein Ausbau/schlechter Zustand = rot)	Handlungserfordernis	Umsetzungsperspektive	Eigentümer / Zuständigkeit	Sonstiges
077-078	(Altlandsberger Weg > Hönower Weg >) > Trappenfelde > Am Walde > Ringstraße bis Ortsmitte Krummensee	gut, ohne Radweg, Anliegerstraße	-	-	Stadt Werneuchen	ohne Befahrung
078-079	Dorfstraße > Seefelder Chaussee > Krummenseer Chaussee (L30) bis Ortsmitte Seefeld	gut , entlang L30 straßenbegleitender Radweg (einseitig)	-	-	Stadt Werneuchen / Landesbetrieb für Straßenwesen	ohne Befahrung
079-080	ab Seefeld über B158 Berliner Straße > Werneuchener Chaussee > Berliner Straße bis Werneuchen, weiter über Freiwalders Straße bis Parkstraße	gut , ab Ortsausgang Seefeld straßenbegleitender Radweg (tlw. beidseitig) bis Werneuchen	-	-	Stadt Werneuchen/ Bund	ohne Befahrung
080-081	ab Werneuchen über L 235 > Weesower Chaussee > Dorfstraße bis Ortsmitte Weesow	gut, Asphalt, neuer einseitiger Radweg, letztes Teilstück im Bereich Ortsausgang Werneuchen fehlt	-	-	Stadt Werneuchen / Landesbetrieb für Straßenwesen	-

Streckenabschnitt Nr.	Beschreibung Straße/ Verlauf	Zustand/ Ausstattung (gut = grün) (Ausbau geplant = rosa) (kein Ausbau/schlechter Zustand = rot)	Handlungserfordernis	Umsetzungsperspektive	Eigentümer / Zuständigkeit	Sonstiges
081-082	Ortsmitte Weesow > Dorfstraße	gut , Kopfsteinpflaster, befahrbar	-	-	Stadt Werneuchen	keine Ausbauperspektive
082-083	über KAP-Straße bis Börnicke	gut , Plattenweg, geringe Schäden, keine Verkehrssicherung, gut bis mäßig befahrbar	Klärung Rechtsträgerschaft, Instandsetzung erforderlich	2014-2017	Stadt Werneuchen	Bau Photovoltaikanlage geplant, Überarbeitung Bodenordnung erforderlich, Stadt signalisiert Instandhaltungsbereitschaft nach Klärung
083-084	Apfelallee	gut , neu ausgebaute Asphaltstraße	-	-	Stadt Bernau	-
084-085	ab Börnicke Verlauf über Börnicker Chaussee (L 30)	gut , Asphalt, einseitig straßenbegleitender Radweg	-	-	Stadt Bernau/ Landesbetrieb für Straßenwesen	-

Streckenabschnitt Nr.	Beschreibung Straße/ Verlauf	Zustand/ Ausstattung (gut = grün) (Ausbau geplant = rosa) (kein Ausbau/schlechter Zustand = rot)	Handlungserfordernis	Umsetzungsperspektive	Eigentümer / Zuständigkeit	Sonstiges
085-086	Börnicker Chaussee > Streckenabschnitt ca. 100 m über Breiter Wiesenweg	gut, Asphaltstraße, Befahrbarkeit gut, Einbahnstraße!	Freistellung für Radverkehr erforderlich	offen	Stadt Bernau	Stadt Bernau und Landkreis stimmen derzeit Perspektiven für die Freistellung ab
086-087	ab Breiter Wiesenweg/ Fafnierstraße (Wohngebiet) bis Bahnhofspassage	gut, Asphalt, separater Radweg	-	-	-	-
087-088	Bahnhofsvorplatz > Breitscheidstraße	gut, Naturstein/ Kopfsteinpflaster, gute Befahrbarkeit	Freistellung für Radverkehr auf Gehwegen erforderlich	offen	Stadt Bernau	Stadt Bernau und Landkreis stimmen derzeit Perspektiven für die Freistellung ab
088-089	weiter über Breitscheidstraße > Alte Goethestraße bis Berliner Straße	gut, Naturstein/ Kopfsteinpflaster, gute Befahrbarkeit	Freistellung für Radverkehr auf Gehwegen erforderlich	offen	Stadt Bernau	Stadt Bernau und Landkreis stimmen derzeit Perspektiven für die Freistellung ab
089-090	westlich entlang Stadtmauer über Am Henkerhaus	gut, Naturstein/ Kopfsteinpflaster, gute Befahrbarkeit	Freistellung für Radverkehr auf Gehwegen erforderlich	offen	Stadt Bernau	Stadt Bernau und Landkreis stimmen derzeit Perspektiven für die Freistellung ab

Streckenabschnitt Nr.	Beschreibung Straße/ Verlauf	Zustand/ Ausstattung (gut = grün) (Ausbau geplant = rosa) (kein Ausbau/schlechter Zustand = rot)	Handlungserfordernis	Umsetzungsperspektive	Eigentümer / Zuständigkeit	Sonstiges
090-091	Stadtmauer bis Mühlenstraße	gut, Naturstein/ Kopfsteinpflaster, gute Befahrbarkeit, Einbahnstraße!	Freistellung für Radverkehr erforderlich	offen	Stadt Bernau	Stadt Bernau und Landkreis stimmen derzeit Perspektiven für die Freistellung ab
091-092	in Bernau weiter über Oranienburger Straße > Wandlitzer Chaussee > Waldfrieden > Bernau-Anglersruh > L 304/ Wandlitzer Chaussee, dann westlich entlang Liepnitzsee	gut, Asphalt, L 304 einseitig straßenbegleitender Radweg, im Bereich Liepnitzsee asphaltierte Radwege im Wald	-	-	Stadt Bernau/ Gemeinde Wandlitz/ Landesbetrieb für Straßenwesen	-
092-093	Lanker Weg, weiter entlang Drei Heilige Pfühle	gut, wassergebundene Decke (neu verlegt)	-	-	Gemeinde Wandlitz	ohne Befahrung
093-094	An den Pfühlen > An der Bogenheide > Ruhlsdorfer Straße > Lanker Weg mit Überquerung Bahntrasse	gut, Anliegerstraßen, gut befahrbar	-	-	Gemeinde Wandlitz	ohne Befahrung

Streckenabschnitt Nr.	Beschreibung Straße/ Verlauf	Zustand/ Ausstattung (gut = grün) (Ausbau geplant = rosa) (kein Ausbau/schlechter Zustand = rot)	Handlungserfordernis	Umsetzungsperspektive	Eigentümer / Zuständigkeit	Sonstiges
094-095	Überquerung Prenzlauer Chaussee (B 109) > Langer Grund (L 2169)	gut, B 109 mit beidseitig straßenbegleitendem Radweg, gute Befahrbarkeit	-	-	Gemeinde Wandlitz/ Landesbetrieb für Straßenwesen	ohne Befahrung
095-096	Breitscheidstraße,> Oranienburger Straße Einbindung Agrarmuseum	Ausbau geplant, tlw. Kopfsteinpflaster, ohne Radweg	Ausbau erforderlich, KO-Stelle	2011-2012	Gemeinde Wandlitz	ohne Befahrung, Teile Oranienburger Straße werden im Zuge Neubau Agrarmuseum ausgebaut (Mischverkehrsfläche)
096-097	Teilstück über B 273/ Wandlitzer Chaussee	Ausbau geplant, Bundesstraße, derzeit ohne Radweg	Ausbau mit Radweg erforderlich (Lückenschluss B273), derzeit Planfeststellungsverfahren zum Radwegebau	2012	Bund/ Landesbetrieb für Straßenwesen	ohne Befahrung
097-098	ab B 273 über Basdorfer Straße bis Stolzenhagen	gut, kommunaler Radweg vorhanden	-	-	Gemeinde Wandlitz	ohne Befahrung

Streckenabschnitt Nr.	Beschreibung Straße/ Verlauf	Zustand/ Ausstattung (gut = grün) (Ausbau geplant = rosa) (kein Ausbau/schlechter Zustand = rot)	Handlungserfordernis	Umsetzungsperspektive	Eigentümer / Zuständigkeit	Sonstiges
098-099	ab Stolzenhagen über Wensickendorfer Straße bis Siedlungsbeginn Kolonie West	gut, kommunaler Radweg vorhanden	-	-	Gemeinde Wandlitz	-
099-100	ab Siedlungsbeginn Kolonie West bis Landkreisgrenze ff.	naturbelassender Weg	regelmäßige Pflege/ Befestigung erforderlich	-	Gemeinde Wandlitz	-

3.11. Landkreis Oberhavel

Routenführung

<p>Etappen / Verlauf Routenführung</p>	<p>Wensickendorf > Plattenweg > Schmachtenhagen-West > Malzer Weg > Friedrichsthal > Lehnitzschleuse > Lenitzsee > Bhf. Oranienburg > Eden > Leegebruch > Bärenklau > Vehlefanze > Schwante/Schloss > Amalienfelde > Kremmen/ Scheunenviertel > Staffelde > Groß Ziethen > Klein Ziethen > Wolfslake > Perwenitz</p>
<p>Kommunen</p>	<p>Oranienburg, Leegebruch, Kremmen, Oberkrämer</p>
<p>Abweichende Routenführung ggü. 2009</p>	<p>Die Route wurde gegenüber 2009 großräumig verlegt, um touristische Attraktionen wie Kremmen, Schwante, Groß Ziethen und den Krämer Forst einzubinden und die Entsprechung mit den Regionalparkthemen zu erhöhen. Zudem wurde die Befahrbarkeit verbessert. Die Verlegung war ausdrücklicher Wunsch der Kommunen, des Regionalpark Krämer Forstes und wird durch den Landkreis Oberhavel befürwortet.</p>
<p>Befahrbarkeit/ Sicherheit</p>	<p>Ab der Landkreisgrenze Barnim bis Wensickendorf besteht Handlungsbedarf für qualitätsverbessernde Maßnahmen. Die Route verläuft über einen attraktiven, aber schlecht befahrbaren Feldweg. In der Ortslage Wensickendorf ist eine Freistellung der Gehwege für Radfahrer zu empfehlen.</p> <p>Zwischen Wensickendorf und Schmachtenhagen verläuft die Route über einen befestigten Feldweg, der mäßig befahrbar ist, aber landschaftlich attraktiv und verkehrsfrei.</p> <p>Handlungsbedarf besteht in Schmachtenhagen entlang der L29, hier ist ein Ausbau mit Radwegen erforderlich.</p> <p>Im weiteren Verlauf bis zur Brücke über den Oder-Havel-Kanal sind qualitätsverbessernde Maßnahmen erforderlich, da die Straße schlecht befahrbar ist und Schäden aufweist.</p> <p>Im Stadtgebiet Oranienburg ist die Route gut befahrbar. Eine Ausnahme bildet eine Brücke (Höhe Stadtteil Eden) ohne Möglichkeit der Überquerung für Radfahrer (KO-Stelle). Hier ist eine Umfahrung erforderlich.</p> <p>Zwischen Oranienburg und Kremmen ist die Route gut befahrbar. Innerhalb der Ortslagen sollte teilweise eine Freistellung der Gehwege für den Radverkehr erfolgen oder Abstände zwischen Umlaufschranken erweitert werden (qualitätsverbessernde Maßnahmen).</p> <p>Im weiteren Verlauf Staffelde - Groß Ziethen in Richtung Klein Ziethen verläuft die Route über eine Landesstraße, die mäßig befahren ist. Hier empfiehlt sich ein Ausbau mit Radwegen. Von der Landesstraße (L17) nach Klein Ziethen verläuft die Route über einen mäßig befahrbaren, landschaftlich reizvollen Feldweg. Hier sind ebenso Maßnahmen zur Verbesserung der Befahrbarkeit zu empfehlen.</p> <p>Großer Handlungsbedarf besteht im Bereich der Autobahnquerung Wolfslake. Hier besteht hohes Gefährdungspotenzial für Radfahrer durch eine enge Brückenquerung.</p> <p>Die weitere Führung bis zur Landkreisgrenze ist über Anliegerstraßen und gut befahrbare Waldwege attraktiv.</p>
<p>Verkehrsanbindung ÖPNV</p>	<p>x sehr gut (Entfernung zwischen Stationen max. 15 km) gut (Entfernung zwischen Stationen max. 30 km)</p>

	<p>mangelhaft (Entfernung zwischen Stationen mehr als 30 km) (Stationen am oder in unmittelbarer Nähe der Route, max. 2 km von der Route entfernt)</p> <p>Anbindungspunkte: Bahnhof Wensickendorf (NEB) Bahnhof Sachsenhausen-Nord (DB) Bahnhof Lehnitz (S-Bahn) Bahnhof Oranienburg (DB, S-Bahn) Bahnhof Bärenklau (DB) Bahnhof Vehlefanfz (DB) Bahnhof Schwante (DB) Bahnhof Kremmen (DB)</p>
Anbindung an Fernradwege	<p>Berlin-Kopenhagen-Radweg (gemeinsamer Streckenverlauf) Historische-Stadtkerne-Route 2 (gemeinsamer Streckenverlauf) Havelradweg (gemeinsamer Streckenverlauf) Oranieroute (gemeinsamer Streckenverlauf) Königin-Luise-Route (gemeinsamer Streckenverlauf)</p>
Anbindung regionale Radrouten	<p>Seen- und Kultur Radweg (gemeinsamer Streckenverlauf) „Umweltroute“ Oranienburg (gemeinsamer Streckenverlauf) Radtour „Krämer Forst“ (gemeinsamer Streckenverlauf)</p>
Sehenswürdigkeiten und touristische Highlights	<p>Die Route führt direkt über die (Altstadt) Strausberg mit musealen und freizeitorientierten Einrichtungen. Die TOP Highlights Museumspark Rüdersdorf und Historischer Stadtkern Altlandsberg sind unmittelbar angebunden. Auch die Schleuse Woltersdorf ist direkt in die Routenführung eingebunden. Weiterhin interessant sind diverse Badestellen entlang der Strecke.</p>
Unterkunft und Bett und Bike-Betriebe	<p>Es sind ca. 19 Beherbergungsbetriebe vorhanden, von denen zwei ADFC Bett & Bike zertifiziert sind und zwei weitere generell als radfreundlich gelten. Die Betriebe liegen direkt an der Route. Es ist also ausreichend Beherbergungspotenzial entlang des Streckenverlaufs vorhanden, welches allerdings durch weitere radspezifische Ausprägungen ergänzt werden sollte.</p>
Gastronomie	<p>Ca. 14 regionaltypische Gastronomen gibt es entlang der Strecke. Einer von ihnen ist Bett & Bike zertifiziert. Eine Ballung der Betriebe in den größeren Orten Rüdersdorf, Strausberg und Altlandsberg ist vorhanden.</p>
Service	<p>Mit nur zwei Tourist Informationen in Altlandsberg und Strausberg ist vor allem südlich von Strausberg keine ausreichende Information der Gäste gewährleistet.</p> <p>Radservicestationen sind nur zwei entlang der Route vorhanden, die sich in Altlandsberg und Strausberg befinden.</p>
Touristische Attraktivität	<p>Die touristische Attraktivität wird durch die 5 TOP Highlights bestimmt. Ansonsten sind familiengerechte Angebote und Strandbäder vorhanden. Landschaftlich ist die Region durch den Regionalpark Krämer Forst geprägt, der durch große zusammenhängende Waldflächen und Acker besticht.</p>
Nutzergruppeneignung	<p>Eine besondere Eignung des Streckenabschnitts für Kulturinteressierte entsteht durch die starke Bündelung kultureller Attraktivität in Kremmen und Oranienburg. Durch die Vielzahl von Badestellen und Freizeitange-</p>

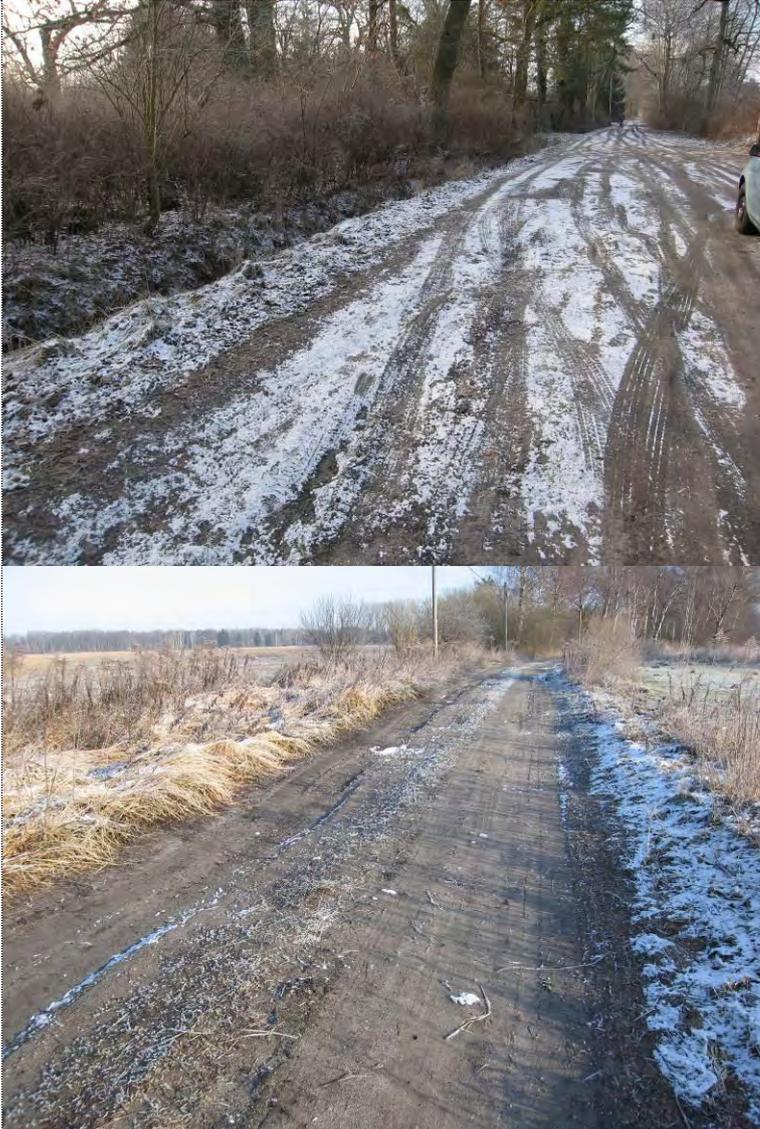
	<p>boten eignet sich die Strecke auch für Familien. Auch die Wegebeschaffenheit unterstützt die Eignung für Familien.</p>
Konsistenz mit den Regionalparkthemen	<p>Die Entsprechung mit den Regionalparkthemen ist durch die großräumige Routenverlegung signifikant erhöht. Der Krämer Forst mit seinen umliegenden Dörfern als Alleinstellungsmerkmal der Region wird nun erstmals erschlossen und an einen Fernradweg angebunden. Lokale Besonderheiten und Gastronomie werden mit einbezogen.</p>
Realisierungshorizont	<p>Der Routenverlauf ist umsetzbar: x kurzfristig (2011-2012) mittelfristig (2013-2014)</p>
Innovationscharakter/ Lückenschlüsse	<p>Die Routenführung weist einen hohen Innovationscharakter auf (Erschließung Region Krämer Forst) und beinhaltet wichtige regionale Lückenschlüsse. Beispielsweise wird die Verbindung zwischen Oranienburg und Kremmen (wichtige Fernradwege) sowie von Kremmen über den Krämer Forst nach Süden hergestellt. Aufgrund des Innovationscharakters sind Ausbau- und qualitätsverbessernde Maßnahmen erforderlich.</p>
Offene Fragen	<p>qualitätsverbessernde Maßnahmen: Landkreisgrenze - Wensickendorf, Ortsdurchfahrt Wensickendorf, Schmachtenhagen-Oder-Havel-Kanal, diverse zwischen Oranienburg und Kremmen, Umfahrung Brücke in Oranienburg, Feldweg nach Klein Ziethen; Ausbaubedarf: Schmachtenhagen, L17 und Brücke BAB bei Wolfslake</p>

Zusammenfassung Streckenprofil

Länge der Strecke	56,1 km
davon gut befahrbar	50,5 km (90%)
davon mit Handlungsbedarf	5,5 km (10%)
davon derzeit ohne Umsetzungsperspektive	5,1 km (9%)

Handlungsbedarf

Qualitätsverbessernde Maßnahmen

Abschnitt	<i>Landkreisgrenze / Kolonie West - Wensickendorf</i>
Nr. Abschnitt	100-101
Empfehlung qualitätsverbessernde Maßnahmen	kein Ausbau, naturbelassener Feldweg, tlw. schlecht befahrbar, Pflegemaßnahmen, Verdichtung/ Ebnung des Weges
Foto	

Abschnitt	<i>Ortsdurchfahrt Wensickendorf</i>
Nr. Abschnitt	101-102
Empfehlung qualitätsverbessernde Maßnahmen	Asphaltstraße, ohne Radweg, stark befahren, Freistellung Radverkehr auf Gehwegen

Foto



Abschnitt

Schmachtenhagen - Oder-Havel-Kanal

Nr. Abschnitt

104-105

Empfehlung qualitätsverbessernde Maßnahmen

Asphaltstraße/ tlw. Kopfsteinpflaster, schlechter Zustand, mit Schlaglöchern, stark befahren während Badesaison, Ausbesserung erforderlich

Foto



Abschnitt

Oranienburg

Nr. Abschnitt

111-112

Empfehlung qualitätsverbessernde Maßnahmen

Umlegung Routenführung

Foto



Abschnitt

Oranienburg-Kremmen

Nr. Abschnitt

113-119

Empfehlung qualitätsverbessernde Maßnahmen

Freistellung Gehwege für Radverkehr und Erweiterung Umlaufschranken

Foto



Abschnitt

Klein Ziethen

Nr. Abschnitt

122-123

Empfehlung qualitätsverbessernde Maßnahmen

schlecht befahrbarer Plattenweg, Grasnarbe pflegen, Platten ausbessern

Foto



Ausbaubedarf/ Handlungsbedarf mit hoher Priorität („KO-Stellen“)

Abschnitt	<i>Schmachtenhagen (L29)</i>
Nr. Abschnitt	103-104
Defizit	Asphaltstraße, ohne Radweg, tlw. stark befahren
Handlungserfordernis	Radwegebau, kurzfristig Warnschilder für Radfahrer
Träger	Landesbetrieb für Straßenwesen/ Stadt Oranienburg
Realisierungshorizont	offen

Foto



Abschnitt	<i>Staffelde - Groß Ziethen - Abzweig Klein Ziethen</i>
Nr. Abschnitt	121-122
Defizit	mäßig befahrbar, kein Radweg, Landesstraße
Handlungserfordernis	Ausbau Radwege oder kurzfristig Warnschilder
Träger	Landesbetrieb für Straßenwesen
Realisierungshorizont	offen

Foto



Abschnitt	<i>Wolfslake</i>
Nr. Abschnitt	124-125
Defizit	Gefahren-/ K.O.-Stelle, ohne Radweg, stark befahren, Leitplanke (!)
Handlungserfordernis	Ausbau erforderlich, kurzfristig Geschwindigkeitsbegrenzung und Warnschild „Achtung Radfahrer“
Träger	Landesbetrieb für Straßenwesen
Realisierungshorizont	offen
Foto	

Strecken- und Maßnahmenliste

Streckenabschnitt Nr.	Beschreibung Straße/ Verlauf	Zustand/ Ausstattung (gut = grün) (Ausbau geplant = rosa) (kein Ausbau/schlechter Zustand = rot)	Handlungserfordernis	Umsetzungsperspektive	Eigentümer/ Zuständigkeit	Sonstiges
100-101	ab Landkreisgrenze (Kolonie West) über Stolzenhagener Weg bis Wensickendorf/ B273	kein Ausbau, naturbelassener Feldweg, tlw. schlecht befahrbar	Ausbau/ Pflege erforderlich, ggf. „schieben“	-	Stadt Oranienburg	-
101-102	Ortsdurchfahrt Wensickendorf über Hauptstraße/ B273	gut, Asphaltstraße, ohne Radweg, stark befahren	Freistellung Radverkehr auf Gehwegen	-	Stadt Oranienburg/ Bund	Trägerschaft Geh- und Radwege Stadt Oranienburg
102-103	ab Ortsausgang Verlauf über Wirtschaftswege > Bauernmarkt/ Parkplatz bis Schmachtenhagener Str. (L29)	kein Ausbau, mäßig befahrbar	-	-	Stadt Oranienburg	lt. ADFC Oranienburg gut befahrbar
103-104	Schmachtenhagener Str. > Bauernmarktchaussee (L29)	Ausbau geplant, Asphaltstraße, ohne Radweg, tlw. stark befahren	Radwegebau, kurzfristig Warnschilder für Radfahrer	-	Stadt Oranienburg/ Landesbetrieb für Straßenwesen	zw. Schmachtenhagen und Zehlendorf derzeit straßenbegleitender Radweg in Bau

Streckenabschnitt Nr.	Beschreibung Straße/ Verlauf	Zustand/ Ausstattung (gut = grün) (Ausbau geplant = rosa) (kein Ausbau/schlechter Zustand = rot)	Handlungserfordernis	Umsetzungsperspektive	Eigentümer/ Zuständigkeit	Sonstiges
104-105	ab Schmachtenhagen über Malzer Weg bis Grabowseebrücke, Überquerung Oder-Havel-Kanal	kein Ausbau, Asphaltstraße/ tlw. Kopfsteinpflaster, schlechter Zustand, mit Schlaglöchern, stark befahren während Badesaison	Ausbau erforderlich	-	Stadt Oranienburg	Stadt plant keinen Ausbau in den nächsten 5-6 Jahren; Radfahrerbrücke über Kanal wurde neu gebaut
105-106	entlang Oder-Havel-Kanal bis Lehnitzschleuse/ B273	gut, asphaltierter Radweg entlang Kanal, sehr gut befahrbar	-	-	Stadt Oranienburg	Parallelverlauf Berlin-Kopenhagen, Havel-Radweg, Seen-Kultur-Radweg, Oranieroute
106-107	weiter entlang Lehnitzsee bis Wörthstraße	gut, asphaltierter Radweg entlang See, sehr gut befahrbar	-	-	Stadt Oranienburg	Parallelverlauf Berlin-Kopenhagen, Havel-Radweg, Seen-Kultur-Radweg, Oranieroute
107-108	Wörthstraße > Heidelberger Straße > Dr.-Heinrich-Byk-Straße > Stralsunder Straße > Bhf. Oranienburg > B273	gut, asphaltierte Anliegerstraßen	-	-	Stadt Oranienburg	Parallelverlauf „Umweltroute“ Oranienburg, Radroute Historische Stadtkerne – Route 2

Streckenabschnitt Nr.	Beschreibung Straße/ Verlauf	Zustand/ Ausstattung (gut = grün) (Ausbau geplant = rosa) (kein Ausbau/schlechter Zustand = rot)	Handlungserfordernis	Umsetzungsperspektive	Eigentümer/ Zuständigkeit	Sonstiges
108-109	Bernauer Straße/ B273	gut, straßenbegleitender Radweg (beidseitig)	-	-	Stadt Oranienburg/ Bund	Parallelverlauf „Umweltroute“ Oranienburg, Radroute Historische Stadtkerne – Route 2
109-110	Verlauf entlang der Havel > Überquerung > Einbindung Schloss Oranienburg, weiter bis Louise-Henriette-Steg	gut, Radwege entlang Havel vorhanden	-	-	Stadt Oranienburg	Parallelverlauf „Umweltroute“ Oranienburg, Radroute Historische Stadtkerne – Route 2
110-111	Adolf-Dechert-Straße > Am Bötzower Stadtgraben > Kremmener Straße/ B273 bis Oranienburger Kanal	gut, Anliegerstraße, ab B273 straßenbegleitender Radweg (beidseitig)	-	-	Stadt Oranienburg/ Bund	Parallelverlauf „Umweltroute“ Oranienburg, Radroute Historische Stadtkerne – Route 2
111-112	Verlauf entlang Oranienburger Kanal	gut, asphaltierter Radweg, aber: Brücke mit 14 bzw. 16 Stufen (Höhe Ortsteil Eden)	Problem-/ K.O.-Stelle, Umfahrung erforderlich	-	Stadt Oranienburg	Stadt plant Umfahrung der Brücke (in Zusammenarbeit mit ADFC)
112-113	Walther-Bothe-Straße > Bärenklauer Weg	gut, Asphaltstraße, straßenbegleitender Radweg	-	-	Stadt Oranienburg/ Gemeinde Leegebruch	Gemeindegrenze?

Streckenabschnitt Nr.	Beschreibung Straße/ Verlauf	Zustand/ Ausstattung (gut = grün) (Ausbau geplant = rosa) (kein Ausbau/schlechter Zustand = rot)	Handlungserfordernis	Umsetzungsperspektive	Eigentümer/ Zuständigkeit	Sonstiges
113-114	Bärenklauer Weg bis Ortschaft Leegebruch	gut, asphaltierter Radweg/ Anliegerstraße, schmale Umlaufsperrung!	ggf. Abstände zwischen Umlaufsperrung erweitern	-	Gemeinde Leegebruch	-
114-115	Ortsdurchfahrt Leegebruch über Birkenallee > Eichenallee	gut, Asphaltstraßen, (straßenbegleitende) Radwege vorhanden	-	-	Gemeinde Leegebruch	-
115-116	ab Ortsausgang Leegebruch über Leegebrucher Chaussee > Alte Dorfstraße > Dorfstraße bis Bärenklau (K6506)	gut, Asphaltstraße, straßenbegleitender Radweg	-	-	Gemeinde Oberkrämer/ Landkreis Oberhavel	-
116-117	ab Bärenklau über Vehlefanzer Straße > Bärenklauer Straße bis Vehlefanze (K6506)	gut, Asphaltstraße, straßenbegleitender Radweg	-	-	Gemeinde Oberkrämer/ Landkreis Oberhavel	-
117-118	ab Vehlefanze über Lindenallee > Dorfstraße > Schwante bis Kreisverkehr (L17)	gut, Asphaltstraße, straßenbegleitender Radweg	innerörtlich Freistellung Radverkehr auf Gehwegen prüfen	-	Gemeinde Oberkrämer/ Landesbetrieb für Straßenwesen	-

Streckenabschnitt Nr.	Beschreibung Straße/ Verlauf	Zustand/ Ausstattung (gut = grün) (Ausbau geplant = rosa) (kein Ausbau/schlechter Zustand = rot)	Handlungserfordernis	Umsetzungsperspektive	Eigentümer/ Zuständigkeit	Sonstiges
118-119	ab Kreisverkehr weiter über Dorfstraße > Kremmener Chaussee > Amalienfelde > Berliner Chaussee > Berliner Straße (B273) bis Kremmen	gut, straßenbegleitender Radweg entlang Bundesstraße	innerörtlich Freistellung Radverkehr auf Gehwegen prüfen	-	Gemeinde Oberkrämer/ Stadt Kremmen/ Bund	Zuständigkeitswechsel?, Parallelverlauf Radroute Historische Stadtkerne – Route 2, Seen-Kultur-Radweg
119-120	Einbindung Scheunenviertel Kremmen über Berliner Straße > Scheuneweg > Kurzer Damm > Scheuneweg bis Schloßdamm/ B273	gut, Asphaltstraße, ohne Radweg, gut befahrbar	-	-	Stadt Kremmen	-
120-121	Schloßdamm > Nauener Straße > Kremmener Straße bis Nauener Chaussee/ Stafelnde	gut, straßenbegleitender Radweg (einseitig) entlang Bundesstraße	-	-	Stadt Kremmen/ Bund	-
121-122	Alte Dorfstraße > Dorfstraße > Groß Ziethen > Einbindung Schloss Ziethen > Alte Dorfstraße > Schwanter Straße (L17)	gut, Asphaltstraße, kein Radweg, mäßig befahrbar	Ausbau mit Radwegen empfehlenswert oder Aufstellung von Warnschildern	-	Stadt Kremmen/ Landesbetrieb für Straßenwesen	Stadt Kremmen befürwortet Ausbau mit Radwegen
122-123	Am Priesterfeld > Wirtschaftsweg bis Ortseingang Klein Ziethen	kein Ausbau, Plattenweg, schlecht befahrbar	Ausbau erforderlich	-	Gemeinde Oberkrämer	-

Streckenabschnitt Nr.	Beschreibung Straße/ Verlauf	Zustand/ Ausstattung (gut = grün) (Ausbau geplant = rosa) (kein Ausbau/schlechter Zustand = rot)	Handlungserfordernis	Umsetzungsperspektive	Eigentümer/ Zuständigkeit	Sonstiges
123-124	Kremmener Weg > Klein Ziethen > Kirschallee	gut, Asphaltstraße	-	-	Gemeinde Oberkrämer	Parallelverlauf mit weiteren Radrouten
124-125	Perwenitzer Chaussee > Überquerung Autobahn bis Wolfslake (L161)	kein Ausbau, Asphaltstraße, ohne Radweg, stark befahren, Leitplanke!	Gefahren-/ K.O.-Stelle, Ausbau erforderlich, kurzfristig Geschwindigkeitsbegrenzung und Warnschild „Achtung Radfahrer“ erforderlich	-	Landesbetrieb für Straßenwesen	-
125-126	in Wolfslake weiter über Am Krämer Wald	gut, Asphaltstraße, wenig befahren	-	-	Gemeinde Oberkrämer	-
126-127	weiter über 1.Waldweg in südliche Richtung bis Alte Hamburger Poststraße	gut, naturbelassen, Waldwege, gut befahrbar	-	-	Landesbetrieb Forst Brandenburg	Parallelverlauf mit weiteren Radrouten
127-128	weiter über Alte Hamburger Poststraße bis Landkreisgrenze	gut, naturbelassen, Waldwege, gut befahrbar	-	-	Landesbetrieb Forst Brandenburg	-

3.12. Landkreis Havelland

Routenführung

<p>Etappen / Verlauf Routenführung</p>	<p>(Wolfslake > Grenzgestellweg>) Hamburger Poststraße > Eichstädter Weg > Pausin > Wansdorf > Havellandradweg > Tankstelle > Schleuse > Alt-Brieselang Nymphensee (Hauptabfuhrweg) > Zeestow > Havelkanal > Buchow-Karpzow > Havelkanal bis Paaren > Falkenrehde > Neu-Falkenrehde > Königsweg > Paretz > L92 > Werdersche Straße > Fähre</p>
<p>Kommunen</p>	<p>Schönwalde-Glien, Brieselang, Wustermark, Ketzin</p>
<p>Abweichende Routenführung ggü. 2009</p>	<p>Gegenüber der Routenführung 2009 erfolgte eine großräumige Verlegung. Einerseits wurde der Havelkanal als landschaftlich reizvolles Element einbezogenen, andererseits die Befahrbarkeit verbessert. Durch die Führung durch Ketzin, Priort (Olympisches Dorf und Döberitzer Heide) und Brieselang werden wichtige regionale Attraktionspunkte und ÖPNV-Anbindungen einbezogen.</p>
<p>Befahrbarkeit/ Sicherheit</p>	<p>Von der Landkreisgrenze bis Pausin erfolgt die Routenführung über Waldwege mit Bedarf an qualitätsverbessernden Maßnahmen. In Pausin bis zum Havelkanal ist die Strecke sehr gut befahrbar. Entlang des Havelkanals zwischen Schönwalde/ Siedlung und Schleuse besteht Bedarf an qualitätsverbessernden Maßnahmen, da der Weg naturbelassen und mäßig befahrbar ist. Im weiteren Verlauf besteht hoher Handlungsbedarf, ein Ausbau ist erforderlich (KO-Stelle). Ebenso ist derzeit die Überquerung des Havelkanals ein Gefahrenpunkt aufgrund enger Straße und einer Leitplanke (KO-Stelle). Zwischen Alt Brieselang und Zeestow ist die Strecke gut befahrbar. Eine Problemstelle besteht derzeit am Campingplatz Zeestow, da eine Durchfahrt nicht möglich ist. Hier ist Handlungsbedarf gegeben. Die weitere Routenführung entlang des Havelkanals zwischen Zeestow und Wustermark ist gut befahrbar, der Abschnitt zwischen Autobahn und Eisenbahntrasse bedarf qualitätsverbessernder Maßnahmen. Der gesamte weitere Verlauf zwischen Wustermark und Ketzin ist gut befahrbar. Eine KO-Stelle wird durch eine zu schmale Brücke definiert (zwischen Buchow und Paaren). Hier ist Handlungsbedarf gegeben. Innerhalb des Ortes Wustermark sind qualitätsverbessernde Maßnahmen erforderlich (Freistellung Gehwege). Zudem sind qualitätsverbessernde Maßnahmen entlang der Kreisstraße zwischen Priort und Buchow empfehlenswert (Radwegebau).</p>
<p>Verkehrsanbindung ÖPNV</p>	<p>x sehr gut (Entfernung zwischen Stationen max. 15 km) gut (Entfernung zwischen Stationen max. 30 km) mangelhaft (Entfernung zwischen Stationen mehr als 30 km) (Stationen am oder in unmittelbarer Nähe der Route, max. 2 km von der Route entfernt) Anbindungspunkte: Bahnhof Brieselang (DB) Bahnhof Wustermark (DB) Bahnhof Priort (DB)</p>
<p>Anbindung an Fernradwege</p>	<p>Havelland-Radweg (gemeinsamer Streckenverlauf)</p>

Anbindung regionale Radrouten	Radtour „Krämer Forst“ (gemeinsamer Streckenverlauf)
Sehenswürdigkeiten und touristische Highlights	<p>Im Landkreis Havelland sind zwei TOP Highlights vorzufinden. Direkt in den Verlauf eingebunden ist das Schloss mit Schloss- und Kirchengarten in Ketzin/Havel-Paretz. Weiterhin liegt in ca. 8km Entfernung der Historische Stadtkern der Stadt Nauen.</p> <p>Sonstige Sehenswürdigkeiten in diesem Bereich sind das Schaugehege sowie der Informationspunkt der Sielmann Naturlandschaft Döberitzer Heide und das Olympische Dorf in Wustermark-Elstal. Weitere, direkt eingebundene, familiengerechte Angebote sind die Waldschule Krämer sowie einige Strandbäder. Einige Kleinode, wie z.B. Dorfkirchen, ergänzen das Angebot.</p> <p>Die Verteilung der Sehenswürdigkeiten entlang des Streckenverlaufs ist südlich von Brieselang gut. Der nördliche Abschnitt kann kaum direkt eingebundene Sehenswürdigkeiten vorweisen.</p>
Unterkunft und Bett und Bike-Betriebe	<p>Es sind ca. 24 Beherbergungsbetriebe entlang der Route vorzufinden. Von diesen sind zwei Betriebe Bett&Bike-zertifiziert, ein weiterer Betrieb gilt als radlerfreundlich.</p> <p>Das Beherbergungspotenzial ist ausreichend. Auch eine gute Verteilung der Betriebe ist aufzufinden. Auffällig ist jedoch eine geringe Anzahl von Betrieben im nördlichen Streckenabschnitt am Schönwalde-Glien/Siedlung.</p>
Gastronomie	Die Route kann im Landkreis Havelland ca. 24 regionaltypische Gastronomiebetriebe vorweisen. Von diesen ist einer mit der Auszeichnung „Brandenburger Gastlichkeit“ versehen. Eine weitere Profilierung der Betriebe ist wünschenswert.
Service	Nur zwei Tourist Informationen (Ketin/Havel, Brieselang) bieten zu wenig Informationsmöglichkeiten entlang der Route. Die Information der Gäste muss daher unterstützend durch Leistungsträger gewährleistet werden. Nur eine Radservicestation (Brieselang) ist zu wenig in diesem Streckenabschnitt.
Touristische Attraktivität	<p>Touristisch attraktiv ist die Region durch die Einbindung des TOP Highlights, Schloss Paretz. Weiterhin dienen insbesondere Kleinode, wie Museen und Kirchen, einige familiengerechte Angebote (Strandbäder, Schaugehege, Reitschule, MAFZ) und Obstplantagen, die z.T. noch nicht radtouristisch angeschlossen sind, für ein abwechslungsreiches Angebot. Mit dieser Routenführung hat ein Lückenschluss der touristischen Radwege stattgefunden, der nun eine z.T. unmittelbare Anbindung attraktiver Sehenswürdigkeiten gewährleistet.</p> <p>Die flache Landschaft im Havelland eignet sich besonders zum Radfahren. Landschaftlich attraktiv wird die Region durch diverse Obst- und Gemüseplantagen. Auch der Regionalpark Döberitzer Heide mit besonderen Tier- und Pflanzenarten ist sehr reizvoll.</p>
Nutzergruppeneignung	Aufgrund der touristischen Infrastruktur sowie der Landschaft eignet sich der Streckenabschnitt im Havelland besonders für Familien und Best Ager. Die Wegebeschaffenheit schränkt die Nutzung für Familien jedoch stark ein. Vor allem das Befahren mit Fahrradanhängern ist in weiten Teilen nicht möglich.

Konsistenz mit den Regionalparkthemen	Mit dem Havelkanal wird ein einzigartiges landschaftliches Element erlebbar gemacht. Zudem wird eine Anbindung an die Döberitzer Heide geschaffen.
Realisierungshorizont	Der Routenverlauf ist umsetzbar: x kurzfristig (2011-2012), mit empfohlener alternativer Streckenführung mittelfristig (2013-2014)
Innovationscharakter/ Lückenschlüsse	Eine Nord-Süd-Verbindung im östlichen Havelland ist von hohem Innovationscharakter und stellt einen wichtigen Lückenschluss im regionalen Radwegenetz dar. Eine radgerechte Erschließung des Havelkanals ist ein wichtiges Alleinstellungsmerkmal für die Region.
Offene Fragen	Aufgrund des hohen Innovationscharakters ist die derzeitige Befahrbarkeit der Vorzugsvariante mangelhaft, noch konnte die wichtige Attraktion der Döberitzer Heide optimal angebunden werden.
Empfehlungen zur Routenführung	<p>Bezüglich einer perspektivischen Routenführung ist eine Durchfahrung der Döberitzer Heide unter Einbeziehung des Schaugeheges zu empfehlen (Priort-Döberitzer Heide-Döberitz-Finkenkrug-Brieselang) sowie zwischen Ketzin-Priort und Brieselang-Schönwalde/Siedlung durchgängig entlang des Havelkanals zu führen. Dies würde ein entscheidendes Alleinstellungsmerkmal im Berlin Umland bedeuten. Die Realisierung bedarf jedoch eines hohen Grades an Ausbaumaßnahmen, die im Bereich Döberitzer Heide aufgrund von Naturschutzerfordernissen nur langfristig umsetzbar sind. Eine Stellungnahme und Empfehlung der Gemeinde Wustermark gemeinsam mit der Sielmann Naturlandschaft Döberitzer Heide liegt vor (siehe Anlage).</p> <p><i>Pausin – Alt Brieselang</i> Bis zur Fertigstellung des Abschnittes entlang des Havelkanals ist eine kurzfristige Routenführung über die Kreisstraße K6302 zu empfehlen.</p>

Zusammenfassung Streckenprofil

Länge der Strecke	56,3 km
davon gut befahrbar	49,8 km (89%)
davon mit Handlungsbedarf	6,4 km (11%)
davon derzeit ohne Umsetzungsperspektive	0,9 km (2%)

Handlungsbedarf

Qualitätsverbessernde Maßnahmen

Abschnitt	<i>ab Landkreisgrenze über Alte Hamburger Poststraße > Ziegenkrug > Eichstädter Weg bis Ortseingang Pausin</i>
Nr. Abschnitt	128-129
Empfehlung qualitätsverbessernde Maßnahmen	naturbelassen, Waldweg, mäßig befahrbar, Pflege/ Ausbesserung erforderlich
Foto	

Abschnitt	<i>Schönwalde/ Siedlung, Verlauf über Betriebsweg südlich entlang Havelkanal bis Schleuse</i>
Nr. Abschnitt	133-134
Empfehlung qualitätsverbessernde Maßnahmen	kein Ausbau, naturbelassener Feldweg, derzeit schlecht befahrbar, Ausbau/ Pflege erforderlich
Foto	

Abschnitt	<i>Zeestow-Wustermark</i>
Nr. Abschnitt	142-144
Empfehlung qualitätsverbessernde Maßnahmen	Naturbelassenen Weg ausbessern sowie Gehwege entlang der Landesstraße freigeben (siehe Strecken- und Maßnahmenliste)
Foto	

Abschnitt	<i>Wustermark, Berliner Straße</i>
Nr. Abschnitt	145-146
Empfehlung qualitätsverbessernde Maßnahmen	Freistellung Gehwege für den Radverkehr
Foto	ohne Foto

Abschnitt	<i>Ketzin</i>
Nr. Abschnitt	155-156
Empfehlung qualitätsverbessernde Maßnahmen	im Bereich Theodor-Fontane-Straße Einbahnstraße! Freistellung Radverkehr in beide Fahrtrichtungen erforderlich

Foto	ohne Foto
------	-----------

Ausbaubedarf/ Handlungsbedarf mit hoher Priorität („KO-Stellen“)

Abschnitt	<i>Havelkanal, nördlicher Verlauf zwischen Schleuse und Alt Brieselang</i>
Nr. Abschnitt	134-135
Defizit	naturbelassener Feldweg, derzeit nicht befahrbar
Handlungserfordernis	Ausbau, derzeit Problem-/ K.O.-Stelle
Träger	Gemeinde Schönwalde-Glien/ Bundesamt für Wasserstraßen
Realisierungshorizont	Gestattungsverträge zum Ausbau liegen vor, Ausbau durch Gemeinde kurzfristig geplant
Foto	

Abschnitt	<i>Havelkanal, Überquerung Alt Brieselang (201)</i>
Nr. Abschnitt	135-136
Defizit	enge Straße, ohne Radweg/ Randstreifen, Leitplanken! (ca. 100m)
Handlungserfordernis	Gefahren-/ K.O.-Stelle, Ausbau erforderlich, ggf. Warnschilder aufstellen, Fahrbahnmarkierung für Radverkehr einrichten
Träger	Landesbetrieb für Straßenwesen
Realisierungshorizont	offen

Foto



Abschnitt	<i>Campingplatz Zeestow</i>
Nr. Abschnitt	140-141
Defizit	Keine Durchfahrmöglichkeit
Handlungserfordernis	Durchfahrt ermöglichen
Träger	Campingplatz Zeestow – Havelkanal, Hilker+Kautz GbR
Realisierungshorizont	offen

Foto



Abschnitt	<i>Priort – Buchow, Kreisstraße 6305</i>
Nr. Abschnitt	149-150
Defizit	mäßiges Verkehrsaufkommen, ohne Radweg
Handlungserfordernis	Radwegebau
Träger	Landkreis Havelland
Realisierungshorizont	offen

Foto



Abschnitt

Buchow-Paaren, Brücke

Nr. Abschnitt

150-151

Defizit

schmalen Steg (90cm) über Stichkanal, Schranke!

Handlungserfordernis

Problem-/ K.O.- Stelle, Steg verbreitern, Poller anstatt Schranke

Träger

Stadt Ketzin/ Bundesamt für Wasserstraßen

Realisierungshorizont

offen

Foto



Strecken- und Maßnahmenliste

Streckenabschnitt Nr.	Beschreibung Straße/ Verlauf	Zustand/ Ausstattung (gut = grün) (prüfen = orange) (Ausbau geplant = rosa) (kein Ausbau/schlechter Zustand = rot)	Handlungserfordernis	Umsetzungsperspektive	Eigentümer / Zuständigkeit	Sonstiges
128-129	ab Landkreisgrenze über Alte Hamburger Poststraße > Ziegenkrug > Eichstädter Weg bis Ortseingang Pausin	gut, naturbelassen, Waldweg, mäßig befahrbar	Pflege/ Ausbesserung erforderlich	-	Gemeinde Schönwalde-Glien/ Landesbetrieb Forst Brandenburg	regelmäßige Pflege der Alte Hamburger Poststraße erfolgt durch Landesbetrieb Forst
129-130	Ortsdurchfahrt Pausin Eichstädter Weg > Chausseestraße > Wansdorfer Weg	gut, asphaltierte Anliegerstraßen	-	-	Gemeinde Schönwalde-Glien	-
130-131	ab Pausin Ortsausgang über Wansdorfer Weg > Pausiner Weg bis Wansdorf	gut, asphaltierte Radstraße	-	-	Gemeinde Schönwalde-Glien	-
131-132	Wansdorf/ Dorfstraße > Schwarzer Weg ff. > Überquerung Bahntrasse > Am Bahnhof > Schönwalde-Dorf/ Dorfstraße	gut, Asphaltstraße, 300m Ortsdurchfahrt, ab Schwarzer Weg Radstraße/ Anliegerstraßen	-	-	Gemeinde Schönwalde-Glien	Parallelverlauf Havellandradweg, Doppelnutzung Fußgänger!

Streckenabschnitt Nr.	Beschreibung Straße/ Verlauf	Zustand/ Ausstattung (gut = grün) (prüfen = orange) (Ausbau geplant = rosa) (kein Ausbau/schlechter Zustand = rot)	Handlungserfordernis	Umsetzungsperspektive	Eigentümer / Zuständigkeit	Sonstiges
132-133	Falkenseer Straße bis Havelkanal/ Tankstelle (L20)	gut, Asphaltstraße, straßenbegleitender Radweg	-	-	Gemeinde Schönwalde-Glien/ Landesbetrieb für Straßenwesen	Parallelverlauf Havelkanalradweg, Doppelnutzung Fußgänger!
133-134	Verlauf über Betriebsweg südlich entlang Havelkanal bis Schleuse	kein Ausbau, naturbelassener Feldweg, derzeit schlecht befahrbar	Ausbau/ Pflege erforderlich	-	Gemeinde Schönwalde-Glien/ Bundesamt für Wasserstraßen	-
134-135	Verlauf über Betriebsweg nördlich entlang Havelkanal bis Alt-Brieselang	Ausbau geplant, naturbelassener Feldweg, derzeit nicht befahrbar, Ausbau mit Feinschotter (geplant)	derzeit Problem-/ K.O.-Stelle	-	Gemeinde Schönwalde-Glien/ Bundesamt für Wasserstraßen	Gestattungsverträge zum Ausbau liegen vor, Ausbau durch Gemeinde kurzfristig geplant
135-136	Überquerung Kanal über Brieselanger Straße (L201)	kein Ausbau, enge Straße, ohne Radweg/ Randstreifen, Leitplanken! (ca. 100m)	Gefahren-/ K.O.-Stelle, ggf. Warnschilder aufstellen, Fahrbahnmarkierung für Radverkehr einrichten	-	Landesbetrieb für Straßenwesen	-

Streckenabschnitt Nr.	Beschreibung Straße/ Verlauf	Zustand/ Ausstattung (gut = grün) (prüfen = orange) (Ausbau geplant = rosa) (kein Ausbau/schlechter Zustand = rot)	Handlungserfordernis	Umsetzungsperspektive	Eigentümer / Zuständigkeit	Sonstiges
136-137	weiter über Waldweg („Forst-Hauptabfuhrweg“) bis L 202/ Finkenkruger Straße	gut, mit Trag-/ Deckschicht ausgebaut, gut befahrbar	-	-	Gemeinde Brieselang/ Landesbetrieb Forst Brandenburg	regelmäßige Pflege erfolgt
137-138	Finkenkruger Straße > Zeestower Chaussee (L201)	gut, straßenbegleitender Radweg (einseitig) entlang Landesstraße	-	-	Gemeinde Brieselang/ Landesbetrieb für Straßenwesen	-
138-139	Hebbelstraße > Freiligrathstraße > Lindenstraße > Pappelallee	gut, asphaltierte Anliegerstraßen	-	-	Gemeinde Brieselang	-
139-140	Brieselanger Straße (L201) > Campingplatz	gut, straßenbegleitender Radweg (einseitig)	-	-	Gemeinde Brieselang/ Landesbetrieb für Straßenwesen	-

Streckenabschnitt Nr.	Beschreibung Straße/ Verlauf	Zustand/ Ausstattung (gut = grün) (prüfen = orange) (Ausbau geplant = rosa) (kein Ausbau/schlechter Zustand = rot)	Handlungserfordernis	Umsetzungsperspektive	Eigentümer / Zuständigkeit	Sonstiges
140-141	Überquerung Campingplatz > Brücke über Paretzer Kanal	kein Ausbau, Privatgelände, Durchfahrt verboten!	Durchfahrerlaubnis prüfen, Abstimmung zur Wegeführung mit Eigentümer erforderlich	-	Campingplatz Zeestow – Havelkanal, Hilker+Kautz GbR	ohne Befahrung
141-142	Verlauf über Betriebsweg westlich entlang Havelkanal bis südlich der B5	gut, neu ausgebauter Betriebsweg, wassergebundene Deckschicht	-	-	Gemeinde Wustermark/ Bundesamt für Wasserstraßen	Parallelverlauf 66-Seen-Wanderweg
142-143	ab Autobahnbrücke über Feldweg bis Zeestower Straße	kein Ausbau, naturbelassener Feldweg, schlecht befahrbar	Ausbau/ Pflege erforderlich, ggf. Ausbau entlang Kanal bis Bahntrasse fortführen	-	Gemeinde Wustermark/ Bundesamt für Wasserstraßen	Parallelverlauf 66-Seen-Wanderweg
143-144	Zeestower Straße > Unterführung bis Ortseingang Wustermark (L202)	gut, Asphaltstraße, straßenbegleitender Radweg, Ausschilderung Radweg über 50m unterbrochen!	durchgehende Freistellung für Radfahrer erforderlich	-	Gemeinde Wustermark	-

Streckenabschnitt Nr.	Beschreibung Straße/ Verlauf	Zustand/ Ausstattung (gut = grün) (prüfen = orange) (Ausbau geplant = rosa) (kein Ausbau/schlechter Zustand = rot)	Handlungserfordernis	Umsetzungsperspektive	Eigentümer / Zuständigkeit	Sonstiges
144-145	Ortsdurchfahrt über Friedrich-Rumpf-Straße	gut, Asphaltstraße, straßenbegleitender Radweg	-	-	Gemeinde Wustermark	-
145-146	Ortsdurchfahrt über Berliner Straße	gut, Asphaltstraße, ohne Radweg	Freistellung Radverkehr auf Gehwegen erforderlich	-	Gemeinde Wustermark	-
146-147	ab Berliner Str. > Berliner Allee > Dyrotz > Berliner Chaussee bis Elstal (B5)	gut, straßenbegleitender Radweg entlang Bundesstraße	-	-	Gemeinde Wustermark/ Bund	-
147-148	Berliner Chaussee bis Orts-einfahrt Priort (K6304)	gut, Asphaltstraße, straßenbegleitender Radweg	-	-	Landkreis Havelland	neu ausgebaute Kreisstraße

Streckenabschnitt Nr.	Beschreibung Straße/ Verlauf	Zustand/ Ausstattung (gut = grün) (prüfen = orange) (Ausbau geplant = rosa) (kein Ausbau/schlechter Zustand = rot)	Handlungserfordernis	Umsetzungsperspektive	Eigentümer / Zuständigkeit	Sonstiges
148-149	Ortsdurchfahrt Priort über Berliner Chaussee > Priorter Chaussee > Bahnhof Priort	gut, Asphaltstraße, straßenbegleitender Radweg	-	-	Gemeinde Wustermark	-
149-150	weiter über Priorter Straße bis Buchow-Karpzow (K6305)	gut, Asphaltstraße, mäßiges Verkehrsaufkommen, ohne Radweg	Ausbau mit Radwegen wird empfohlen	-	Gemeinde Wustermark/ Landkreis Havel-land	derzeit ohne Ausbauperspektive
150-151	Verlauf über Betriebsweg östlich entlang Havelkanal bis Paaren	gut, erst Plattenweg, mäßig befahrbar, dann wasser-gebundene Deckschicht, gut befahrbar, aber: mit schmalen Steg (90cm) über Stichkanal, Schranke!	Problem-/ K.O.-Stelle, Steg verbreitern, Poller anstatt Schranke	-	Stadt Ketzin/ Bundesamt für Wasserstraßen	für Anhänger nicht geeignet! Parallelverlauf 66-Seen-Wanderweg
151-152	Potsdamer Straße > Falkenrehde/ Potsdamer Allee (L204)	gut, Asphaltstraße, straßenbegleitender Radweg entlang Landesstraße/ in Ortslage	-	-	Landesbetrieb für Straßenwesen/ Stadt Ketzin	Überquerung der L204 erfolgt westlich des Kanals

Streckenabschnitt Nr.	Beschreibung Straße/ Verlauf	Zustand/ Ausstattung (gut = grün) (prüfen = orange) (Ausbau geplant = rosa) (kein Ausbau/schlechter Zustand = rot)	Handlungserfordernis	Umsetzungsperspektive	Eigentümer / Zuständigkeit	Sonstiges
152-153	Ketziner Straße > Falkenreher Chaussee (L862)	gut, straßenbegleitender Radweg in Ortslage / entlang Landesstraße	-	-	Stadt Ketzin/ Landesbetrieb für Straßenwesen	-
153-154	Verlauf über Königsweg bis Paretz	gut, Plattenweg/ tlw. gepflastert	-	-	Stadt Ketzin	Pflasterstraße neu ausgebaut
154-155	Parkring > Einbindung Schloss > An der Mühle > Potsdamer Straße (L92)	gut, entlang Landesstraße, ohne Radweg	-	-	Stadt Ketzin/ Landesbetrieb für Straßenwesen	derzeit keine Planung für Radwegebau, Stadt favorisiert Markierung mit Fahrradweg
155-156	Theodor-Fontane-Straße > Werdersche Straße > Am Fährberg > Fähre	gut, Asphaltstraße, ohne Radweg	im Bereich Theodor-Fontane-Straße Einbahnstraße! Freistellung Radverkehr in beide Fahrtrichtungen erforderlich	-	Stadt Ketzin/ Landesbetrieb für Straßenwesen	-

3.13. Gesamtbewertung

Gegenüber der Routenführung 2009 konnten wesentliche qualitative Verbesserungen für die Route erreicht werden. Zudem wurde die Route mit allen berührten Kommunen umfassend abgestimmt und wird grundsätzlich von allen Kommunen befürwortet. Die zugrunde gelegten Qualitätskriterien wurden erfüllt:

- Die „Rund um Berlin“-Regionalpark-Fahrradroute ist verbindendes Element und Rückgrat für die Ergänzung, Verbindung und Förderung von regionalen Radwegesystemen (bestehend und zukünftig) in den einzelnen Regionalparks (Rückgratfunktion).
- Für den Alltagsradverkehr konnten wichtige Lückenschlüsse einbezogen werden.
- Die Qualitätsstandards hinsichtlich eines qualifizierten Fernradweges (3 Sterne) konnten signifikant verbessert werden.
- Die Routenführung weist einen hohen Innovationsgrad auf.

Mit einem prioritären Handlungsbedarf aufgrund von KO-Stellen von rund 16%, von dem rund 5% mit einer gesicherten Umsetzungsperspektive unterlegt sind, konnte dieser gegenüber der Routenführung 2009 um rund 14% gesenkt werden. Durch den hohen Innovationscharakter der Route ergibt sich ein signifikanter Handlungsbedarf in den Landkreise Märkisch-Oderland (53%), Dahme-Spree (18%) und Havelland (11%) für die Umsetzung der Streckenführung.

Zusammenfassung Streckenprofil

Länge der Strecke	327,8 km
davon gut befahrbar	274,8 km (84 %)
davon mit Handlungsbedarf	53,0 km (16%)
davon derzeit ohne Umsetzungsperspektive	34,8 km (11%)

Entsprechung mit den Qualitätskriterien

Folgende Bewertung kann in den einzelnen Kriterienbereichen zusammenfassend getroffen werden:

Befahrbarkeit/ Sicherheit	Grundsätzlich ist die Route gut befahrbar und verläuft überwiegend auf bestehenden Radwegen. Übermäßige Doppelbelegung von Radwegen mit Radrouten wurden vermieden, ebenso Doppelbelegungen mit Wanderwegen. Rund 11% der Route entsprechen derzeit nicht den Anforderungen an Befahrbarkeit und Sicherheit, hier besteht Handlungsbedarf (siehe Punkte „Innovationscharakter“ und „Handlungsbedarf“). Hierbei handelt es sich um Ausbaumaßnahmen, vorwiegend durch straßenbegleitende Radwege an Landesstraßen oder die Beseitigung von Gefahrenstellen (z.B. Engstellen auf stark befahrenen Straßen) oder Ausschlussstellen hinsichtlich der Befahrbarkeit („Schiebestrecken“). In Teilen handelt es sich zudem um Ersterschließung von Strecken, Zugänglichmachung von Wegen oder Freistellung von Stra-
------------------------------	--

	<p>ßen und Gehwegen für den Radverkehr. In einigen Fällen können Defizite kurzfristig und niedrighschwellig behoben werden/ eine Verbesserung erreicht werden, z.B. Aufstellung von Warnschildern.</p> <p>Weiterhin sind qualitätsverbessernde Maßnahmen zu empfehlen, die kein Ausschlusskriterium für die Routenführung darstellen, jedoch qualitätsmindernd sind, wie Entfernung von Umlaufschranken, Umfahrung von Brücken, Verbreiterung von Wegen, Pflege von Wegen, Freistellung von Gehwegen für den Radverkehr.</p> <p>Die Anforderungen an eine durchgängige asphaltierte Oberflächengestaltung können in dem definierten Maße nicht erfüllt werden, widersprechen jedoch im Ergebnis der Abstimmungen mit dem Kommunen sowie der Befahrung dem Charakter der Route als landschaftlich attraktive Umlandroute. Die gute Befahrbarkeit ist trotzdem gegeben.</p>
Verkehrsanbindung ÖPNV	<p>Die Verkehrsanbindung wird mit gut bis sehr gut bewertet. Insgesamt befinden sich rund 30 Regional- und S-Bahnhöfe an oder in unmittelbarer Nähe der Route, so dass eine gute Anbindung an das ÖPNV-Netz im berlinnahen Umland erfolgt. Die Entfernungen zwischen den Stationen betragen in der Regel maximal 15 km, in einzelnen Bereichen beträgt die Entfernung maximal 30 km. Die Verteilung der Regional- und S-Bahnhöfe ist ausgeglichen. Die aus Berlin herausführenden relevanten S-Linien werden eingebunden. Durch die meisten Regionalbahnhöfe erfolgt eine direkte Bahnanbindung an das Zentrum von Berlin. Die Route ist somit hervorragend für Tagesauflüge geeignet.</p>
Anbindung an Fernradwege	<p>Über den gesamten Routenverlauf bestehen Kreuzungspunkte mit Berlin querenden bzw. aus Berlin kommenden Fernradwege (z.B. Berlin-Kopenhagen Radweg, Europaradweg R 1) (siehe Übersicht). Darüber hinaus werden weitere Fernradwege im berlinnahen Umland direkt oder via Verbindungsrouten angeschlossen und verknüpft. Durch die „Rund um Berlin“-Route erfolgt somit nicht nur eine gute Anbindung, sondern auch eine sinnvolle Ergänzung des überregionalen Fernradwegenetzes. Mit der „Rund um Berlin“ - Regionalpark-Fahrradroute wird ein wichtiger Lückenschluss im Berlin-Brandenburger Fernradwegenetz vollzogen: Neben dem Mauerradweg als „inneren“ verbindenden Ring um Berlin und der Tour Brandenburg als weiträumige Ringverbindung im „äußeren“ Brandenburg, wird eine Ringverbindung des Berliner Umlandes geschaffen.</p>
Anbindung regionale Radrouten	<p>Bei der kleinräumigen Routenfestlegung wurde die Ergänzung des regionalen Radwegenetzes als wichtigen Faktor zugrunde gelegt. Dies ist in allen Landkreisen gelungen. Insbesondere in den Landkreisen Havelland und Märkisch-Oderland wurden durch die Routenführung bislang nicht im regionalen Radwegenetz erschlossene Bereiche einbezogen.</p>
Sehenswürdigkeiten und touristische Highlights	<p>Die für die überregionale Vermarktungsfähigkeit wichtige Einbindung touristischer TOP Highlights entlang der Route ist erfüllt. Darüber hinaus werden in den Landkreisen attraktive Angebote (kulturelle Kleino-</p>

	<p>de wie Heimatmuseen etc.) durch die Routenführung eingebunden, die bislang noch nicht in touristische Radwegestrukturen integriert sind. Die notwendige Einbindung weiterer touristischer Attraktionen (z.B. Museen, Hofläden, Badestellen) ist über den gesamten Streckenverlauf gegeben.</p>
<p>Unterkunft und Bett und Bike-Betriebe</p>	<p>Das Potenzial an Beherbergungsbetrieben entlang der Route ist als insgesamt sehr gut einzuschätzen. Sowohl die Quantität sowie die Verteilung als auch die Qualität der Betriebe bietet eine gute Basis, sich stärker auf Radfahrer zu spezialisieren und dementsprechende Zertifizierungen umzusetzen (z.B. ADFC Bett&Bike).</p>
<p>Gastronomie</p>	<p>Die gastgewerbliche Verteilung entlang der Route ist ausgeglichen. Die Kriterien für den Routenverlauf (vgl. Kapitel 3) werden voll umfänglich erfüllt. Zukünftig sollte eine flächendeckende Zertifizierung der Betriebe (z.B. ADFC Bett&Bike, Brandenburger Gastlichkeit) angestrebt werden. Zudem müssen bestehende Versorgungslücken (z.B. nördlich von Werder/Havel) in naher Zukunft geschlossen werden. Hierfür sind Investitionen unumgänglich.</p>
<p>Service</p>	<p>Tourist Informationen sind nur zum Teil direkt in die Routenführung eingebunden. Ebenfalls sind Radservicestationen derzeit deutlich zu gering vertreten. Kurzfristig sollten ortsansässige Leistungsanbieter, wie z.B. Unternehmungen oder Kultureinrichtungen, die Information und den Service übernehmen und unterstützen. Langfristig besteht im Bereich des Services Ausbaubedarf. Im Bereich der Radservicestationen ist auch ein Ausbau nach ADFC-Kriterien denkbar.</p>
<p>Touristische Attraktivität</p>	<p>Touristisch attraktiv ist die Route besonders durch eine Vielzahl eingebundener TOP Highlights sowie abwechslungsreicher touristischer Angebote. Die verschiedenen Zielgruppen finden entlang der Route Attraktionen entsprechend der unterschiedlichen Zielgruppenbedürfnisse vor. Die Route „Rund um Berlin“ führt durch sehr attraktive Landschaftsräume der Regionalparks (z. B. Krämer Forst, Döberitzer Heide, Barnimer Feldmark, Teltow).</p>
<p>Nutzergruppeneignung</p>	<p>Die Route verfügt aufgrund ihres Routenverlaufs, der Einbindung von Attraktionen und Services über ein Potenzial, Zielgruppen wie Familien mit Kindern, Kinder- oder Jugendgruppen anzusprechen. Eine große Anzahl kinder- und jugendorientierter bzw. familienfreundlicher Einrichtungen und Badestellen bieten Abwechslung und Erlebnis entlang der Strecke.</p> <p>Darüber hinaus finden ebenso Kulturinteressierte wie auch Best Ager und Genießer eine Vielzahl an Museen, Monumenten und regionaltypischen Höfen vor.</p> <p>Aufgrund zum Teil schwieriger Wegeverhältnisse entlang des Verlaufs ist die Route allerdings derzeit nur eingeschränkt für Familien, Kinder- oder Jugendgruppen geeignet. Fehlende straßenbegleitende Radwege entlang stark befahrener Straßen, z.B. im Landkreis Potsdam-Mittelmark, machen eine gefahrenlose Fahrradtour schwierig. In einigen Bereichen ist eine schlechte Oberflächenbeschaffenheiten und geringe Breite der Wege vorzufinden, die das Mitführen von Fahrradanhängern und damit die Eignung für Familien mit Kleinkindern</p>

	beschränken.
Konsistenz mit den Regionalparkthemen	Die gegenüber 2009 angepasste Routenführung hat zu einer signifikanten Erhöhung der Entsprechung mit den Regionalparkthemen geführt. Durch großräumige Routenverlegungen konnten wichtige landschaftliche und kulturhistorische Besonderheiten mit einbezogen werden (z.B. Rieselfelder Teltow, Obstanbaugebiet Werder, Krämer Forst, Scheunenviertel Kremmen, Woltersdorfer Schleuse, Museumspark Rüdersdorf, Havelkanal). Dadurch hat sich eine attraktive, abwechslungsreiche Routenführung durch das Berliner Umland ergeben, die für Berlin und Brandenburg ein Alleinstellungsmerkmal im System der Fernradwege und regionalen Radwege besitzt.
Realisierungshorizont	Die Route ist grundsätzlich kurzfristig realisierbar. Dabei müssen jedoch in der Vorzugsvariante für die Streckenführung Qualitätseinschränkungen berücksichtigt werden. Handlungserfordernisse für qualitätsverbessernde Maßnahmen sowie Ausbaumaßnahmen wurden definiert. Die Umsetzung ist für eine Qualitätssicherung von entscheidender Bedeutung. An ausgewählten Stellen sind teilweise bis zur Fertigstellung der Ausbaumaßnahmen alternative Routenführungen zu empfehlen. Die definierte Vorzugsvariante sollte jedoch unbedingt beibehalten werden.
Innovationscharakter/ Lückenschlüsse	Die „Rund um Berlin“-Regionalpark-Fahrradroute weist einen hohen Innovationscharakter sowie eine hohe Bedeutung für großräumige Lückenschlüsse, aber auch wichtige Ergänzungen im Alltagsradverkehrsnetz auf. In den Landkreisen Havelland und Märkisch-Oderland werden bislang durch regionale Radwegenetze und Fernradwegenetze nicht erschlossene Räume durch die Route ergänzt.

4. Quellen

Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (ADFC)/ TMB-Tourismus Marketing Brandenburg GmbH:
Handbuch zur Radfernwegezertifizierung

Dr. Andreas Barthel Verlag(2009): Radwander- und Wanderkarten (für alle Regionalparks in
Brandenburg und Berlin)

Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg (2003): Kartengrundlage - TK
1:50.000 Brandenburg/ Berlin

Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg: Straßenbegleitende Radwege an Bundes-, Lan-
des-, und Kreisstraßen, Stand: Mai 2008 im shape-Dateiformat

Ministerium für Wirtschaft des Landes Brandenburg (Hrsg.) (2008): Evaluierung der Hand-
lungsempfehlungen für die Weiterentwicklung im Land Brandenburg. Potsdam

Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg: Bedarfslisten der
Radwege an Land- und Bundesstraßen im Land Brandenburg. Stand Mai 2007, unter:
<http://www.mil.brandenburg.de/sixcms/detail.php/bb1.c.138504.de> (letzter Zugriff: 24.02.2011)

TMB Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH (2009): Radtouren in Brandenburg, im gpx-
Format, unter: <http://www.radeln-in-brandenburg.de/> (letzter Zugriff: 24.02.2011)

<http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/foerderung-bund/foerderung-nrvp/> (Zugriff:
25.02.2011)

Zuarbeiten aus den Landkreisen und beteiligten Kommunen

Fotos:

Helmut Helfers, MOZ-Online, DDP, Google Maps

5. Anlagen

01 - Karten zum Gesamtroutenverlauf

02 - Karte zur Anbindung der Fernradwege