

Fragen an die Bürgermeisterkandidatin und -kandidaten zur Radverkehrspolitik in Strausberg

Wir danken Frau Binder, Herrn Steinkopf, Herrn Blumenthal und Herrn Krause für ihre Bereitschaft zur Beantwortung unserer Fragen und wünschen ihnen für die anstehende Wahl alles Gute.

Allgemeine Aussagen

Fr. Binder: Radverkehr gehört für mich zu einer modernen Stadt. Aber Mobilität ist für mich kein Entweder oder. Menschen müssen sicher und verlässlich zu Fuß, mit dem Rad, mit Bus und Bahn oder mit dem Auto unterwegs sein können.

Für den Radverkehr haben wir bereits ein Konzept und kennen viele Schwachstellen. Deshalb möchte ich nicht das nächste Papier produzieren, sondern vorhandene Lücken Schritt für Schritt schließen, Gefahrenstellen beseitigen und bestehende Wege vernünftig instand halten.

Und Mobilität endet nicht an der Stadtgrenze. Fahrrad, Straßenbahn, Bus und S Bahn müssen besser zusammengedacht werden.

Nicht immer neue Konzepte. Umsetzen, was längst erkannt ist.

Hr. Steinkopf: Fahrradverkehr ist eine zentrale Säule der Mobilität. Aus städtebaulichen, sozialen und ökologischen Gründen halte ich es für notwendig, neben dem motorisierten Individualverkehr gute und verlässliche Bedingungen für Fußgängerinnen und Fußgänger, den Radverkehr, den ÖPNV und den Bahnverkehr zu schaffen. Ziel muss es sein, im Stadtverkehr vermeidbaren Pkw-Fahrten, wo immer möglich, durch Radfahrten oder ÖPNV eine echte Alternative zu bieten.

Das Radwegenutzungskonzept aus dem Jahr 2021 benennt zahlreiche Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs. Darin sind 98 konkrete Schwachstellen aufgeführt, von denen bislang nur ein Teil abgearbeitet wurde. Aus meiner Sicht müssen wir hier nicht neu anfangen, sondern das Vorhandene konsequent weiter umsetzen.

Ich setze mich für aufeinander abgestimmte Verkehrssysteme ein, die es ermöglichen, im Alltag auf den motorisierten Individualverkehr verzichten zu können. Gerade für eine langgestreckte Stadt mit verzweigten Wohnquartieren wie Strausberg ist das Fahrrad ein Verkehrsträger, den es gezielt zu stärken gilt.

Hr. Krause: Ich möchte Strausberg als radfahrender Bürgermeister führen. Schon heute absolviere ich innerorts mehr Kilometer auf dem Rad als mit irgendeinem anderen Verkehrsmittel. Allein 2025 waren es mehr als 3.100 Kilometer.

Als Bürgermeister werde ich geeignete Dienstwege weiterhin mit dem Fahrrad zurücklegen. So bleibe ich im Stadtbild sicht- und ansprechbar und erlebe täglich selbst, wo Wege gut funktionieren und wo Hindernisse bestehen.

Das Radfahren allein löst jedoch noch kein Problem. Dafür braucht es Kenntnisse über Zuständigkeiten, Haushalte, Fördermittel und politische Mehrheiten. Diese Verbindung bringe ich mit: eigene Nutzungserfahrung und 18 Jahre kommunalpolitisches Handwerk. Wer Rad fährt, sieht mehr. Wer Bürgermeister ist, muss daraus konkrete Arbeit machen.

1. Schulwegsicherung und Fahrradinfrastruktur an Schulen

Die innerstädtischen Schulwege in Strausberg können zum Großteil zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Trotzdem drängeln sich massiv Elterntaxis vor den Schulen, welche die Verkehrssicherheit aller gefährden.

Welche Maßnahmen planen Sie, um Schulwege in Strausberg sicher zu gestalten und die Fahrradinfrastruktur an Schulen zu verbessern (z. B. sichere Querungen, Tempo-Reduzierung, Zuwegungen, Abstellanlagen), so dass Eltern ihre Kinder ohne Sorgen mit dem Fahrrad zur Schule schicken können?

Fr. Binder: Kinder müssen sicher zur Schule kommen können, auch ohne Elterntaxi. Dafür müssen wir bekannte Gefahrenstellen auf Schulwegen konsequent angehen, sichere Querungen schaffen, Zuwegungen verbessern und gute Fahrradabstellplätze an den Schulen vorhalten.

Wo Elterntaxis selbst zum Sicherheitsproblem werden, braucht es gemeinsam mit Schulen, Eltern, Ordnungsamt und Polizei konkrete Lösungen. Dazu können auch klar geregelte Bring- und Holzonen gehören.

Sichere Schulwege sind keine Kür, sondern eine ganz praktische Aufgabe der Stadt.

Hr. Steinkopf: Ziel muss es sein, dass alle Schulwege in Strausberg für Kinder sicher zu Fuß oder mit dem Fahrrad nutzbar sind. In den Wohnquartieren, in denen Schulwege zu Fuß erreichbar sind, müssen Kinder sich auch gefahrlos bewegen können. In den weiter außen liegenden Bereichen, in denen das Fahrrad notwendig ist, müssen Geh- und Radwege konsequent aus der Perspektive von Kindern gedacht werden.

Es gibt bekannte Schwachstellen, etwa in der oberen Hegermühlenstraße oder im Dichterviertel. Hier lohnt es sich, die bestehenden Radschulwegpläne erneut heranzuziehen und systematisch umzusetzen. Fehlende Wegabschnitte sollten ergänzt und unübersichtliche oder unlogische Querungen baulich sicher gelöst werden.

Die Schulen sind im Radwegenutzungskonzept ausdrücklich als Zielorte benannt. Das bedeutet für mich: Bei Straßenbauarbeiten und Schulsanierungen müssen Schulwege immer mitgedacht und verbessert werden. Für die Elternbringverkehre – insbesondere an der Hegermühlengrundschule – braucht es eine klare, sichere und praktikable Lösung.

Hr. Blumenthal: Eltern sollen eine echte Wahl haben, wie ihre Kinder zur Schule kommen. Wer den Weg zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurücklegen kann, soll das sicher und mit einem guten Gefühl tun können.

Dafür möchte ich die Schulwege regelmäßig auf konkrete Gefahrenstellen überprüfen und dort gezielt verbessern. Je nach Situation können dazu sichere Querungen, angepasste Geschwindigkeiten, bessere Zuwegungen oder geeignete Abstellmöglichkeiten gehören. Welche Maßnahme sinnvoll ist, muss sich an der jeweiligen Situation vor Ort orientieren.

Gleichzeitig können gut gestaltete Wege, klare Informationen und ein besser abgestimmter Busverkehr dazu beitragen, den Bringverkehr mit dem Auto zu reduzieren. Mein Ziel ist, dass sichere und praktische Alternativen so gut funktionieren, dass sich mehr Familien aus eigener Überzeugung für sie entscheiden.

Hr. Krause: Als Bürgermeister werde ich die im Radverkehrskonzept empfohlenen Radschulwegpläne schrittweise umsetzen. Kinder, Eltern, Schulen, Polizei und der Radverkehrskoordinator sollen die Wege gemeinsam abfahren und Gefahrenstellen benennen.

Die Schulstandorte werden nach einer einheitlichen Checkliste bearbeitet: sichere Querungen, fehlende Verbindungen, Bring- und Holverkehr sowie gut erreichbare, überdachte Abstellplätze. Bei jeder Schulbaumaßnahme gehören Radwege und Fahrradstellplätze von Beginn an in die Planung, denn Elterntaxis verschwinden nicht durch Appelle allein.

2. Fahrradabstellplätze in Neu- und Bestandsbauten

Die wichtigste Voraussetzung für Radverkehr ist die barrierefreie und sichere Unterbringung der Fahrräder im Wohnumfeld.

Wie wollen Sie sicherstellen, dass in Neu- und Bestandsbauten ausreichend, sichere und nutzerfreundliche Abstellmöglichkeiten für Fahrräder geschaffen werden – insbesondere für E-Bikes, Lastenräder, Anhänger (genauso wichtig für Kinderwagen, Krankenfahrstühle und Rollatoren?)

Fr. Binder: Wer das Fahrrad im Alltag nutzen soll, muss es auch vernünftig abstellen können. Bei Neubauten müssen deshalb ausreichend sichere und gut erreichbare Abstellmöglichkeiten von Anfang an mitgedacht werden. Nicht nur für klassische Fahrräder, sondern auch für E Bikes, Lastenräder und Anhänger.

Im Bestand ist das schwieriger. Hier sollten wir gemeinsam mit den Wohnungsunternehmen schauen, wo praktikable Lösungen geschaffen werden können. Auch unsere städtische SWG kann dabei eine wichtige Rolle spielen.

Und für mich gehört noch etwas dazu: Barrierefreiheit. Zugänge und Abstellbereiche müssen auch für Kinderwagen, Rollatoren und Krankenfahrstühle funktionieren.

Gute Quartiere müssen unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse mitdenken.

Hr. Steinkopf: Ein wesentlicher Hebel ist der Baugenehmigungsprozess bei Neubauten. Die aktuell in Überarbeitung befindliche Stellplatzsatzung der Stadt sieht verbindliche Vorgaben für Fahrradstellplätze vor, die konsequent angewendet werden müssen. Dabei sind moderne Anforderungen mitzudenken: ausreichend Platz, barrierefreie Zugänglichkeit und sichere Abstellmöglichkeiten auch für E-Bikes, Lastenräder und Anhänger.

Bei Bestandsbauten sind die Einflussmöglichkeiten begrenzter. Hier sehe ich aber die Stadt in einer Vorbildrolle über ihre eigene Wohnungsbaugesellschaft. Unsere SWG

kann beauftragt werden, das Angebot an Fahrradabstellplätzen in ihren Beständen schrittweise zu verbessern.

Die geplante Fahrradabstellanlage am Bahnhof Vorstadt muss funktional, sicher und einladend gestaltet werden. Nur wenn sie gut nutzbar ist, wird sie auch angenommen.

Hr. Blumenthal: Ausreichende und gut nutzbare Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Lastenräder, Kinderwagen und Rollatoren gehören für mich selbstverständlich zu einer zeitgemäßen Wohnungsplanung.

Bereits als Stadtverordneter habe ich mich bei der Aufstellung von Bebauungsplänen stets dafür eingesetzt, solche Stellplätze ausreichend zu berücksichtigen. Das Thema begleitet mich also nicht erst seit der Kandidatur. Bei künftigen Planungen und der Weiterentwicklung der Stellplatzsatzung möchte ich darauf achten, dass diese Bedürfnisse von Anfang an angemessen berücksichtigt werden.

Auch im Bestand sollen Möglichkeiten genutzt werden, zusätzliche und besser zugängliche Abstellflächen zu schaffen. Eine kinderfreundliche Stadt als auch der demographische Wandel machen das zunehmend notwendig.

Hr. Krause: Die neue Stellplatzsatzung enthält gute Qualitätsanforderungen. Die vorgesehenen Mindestzahlen für Fahrradstellplätze wurden jedoch vor dem Beschluss gestrichen. Ich habe mich für verbindliche Vorgaben eingesetzt, dafür aber keine Mehrheit gefunden.

Als Bürgermeister werde ich eine überarbeitete und stärker an den realen Bedarfen ausgerichtete Satzung erneut zur Abstimmung stellen. Bei der städtischen Wohnungsbau-gesellschaft möchte ich eine systematische Bestandsaufnahme und ein schrittweises Verbesserungsprogramm anstoßen. Abstellplätze müssen ebenerdig, diebstahlsicher und möglichst witterungsgeschützt sein – auch für Lastenräder, Anhänger, Kinderwagen, Rollatoren und Krankenfahrstühle.

3. Fahrradfreundliche Anbindung Strausbergs in Richtung Berlin

Eine durchgehende Fahrradverbindung durch die Gemeinden entlang der S5 Richtung Berlin hat ein hohes Potential für den Radverkehr. Bisher gibt es jedoch keine gemeindeübergreifenden Aktivitäten mit diesem Ziel. Von Seiten des Landes befindet sich ein Radnetz Brandenburg in Entwicklung.

Welche Ideen und Konzepte verfolgen Sie, um die fahrradfreundliche Anbindung Strausbergs an Berlin zu verbessern und den Radverkehr dabei als Teil des Umweltverbundes gezielt zu stärken und die Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden für dieses Ziel anzukurbeln?

Fr. Binder: Eine vernünftige Radverbindung Richtung Berlin können wir nicht an der Strausberger Stadtgrenze bauen. Deshalb müssen Nachbarkommunen, Landkreis und Land gemeinsam an einen Tisch.

Die Entwicklung des Radnetzes Brandenburg bietet dafür eine Chance. Strausberg sollte dabei nicht abwarten, sondern aktiv mitwirken: Wo fehlen Verbindungen? Welche Trassen sind realistisch? Welche Fördermöglichkeiten gibt es?

Dabei geht es nicht nur um Freizeitverkehr. Wer Fahrrad und S Bahn gut kombinieren kann, hat auch für den Arbeitsweg eine echte Alternative.

Strausberg kann das nicht allein bauen. Aber Strausberg kann dafür sorgen, dass gemeinsam daran gearbeitet wird.

Hr. Steinkopf: Die Radwege Richtung Berlin sind bislang nur unzureichend ausgebaut. Das kenne ich auch aus eigener Erfahrung, etwa entlang der L33 über Hönow, Altlandsberg und Eggersdorf. Der Radweg entlang der B1 ist keine attraktive Alternative. Insgesamt ist die Situation für Pendlerinnen und Pendler nicht zufriedenstellend. Dieses Thema lässt sich nicht allein in Strausberg lösen. Ähnlich wie bei der Wasserfrage, beim Nahverkehr oder im Tourismus braucht es eine enge Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden und dem Land. Die Entwicklung des Radnetzes Brandenburg bietet dafür einen wichtigen Rahmen, den ich aktiv nutzen will.

Hr. Blumenthal: Die Kommunen entlang der S5 stehen bereits miteinander im Austausch. Entscheidend ist, die bestehenden Ansätze jetzt in ein gemeinsames Projekt mit klaren Prioritäten, Zuständigkeiten und nächsten Schritten zu überführen.

Ich möchte die Kommunen entlang der S5 dafür gezielt zusammenbringen, bestehende Planungen bündeln und dafür sorgen, dass das Thema nicht immer wieder hinter anderen Aufgaben zurückfällt. Strausberg kann hier die Initiative übernehmen und gemeinsam mit den Nachbarkommunen gegenüber Landkreis und Land auftreten.

So kann aus einzelnen Vorhaben Schritt für Schritt eine durchgehende und alltags-taugliche Verbindung Richtung Berlin entstehen.

Hr. Krause: Als Strausberger Alltagsradfahrer messe ich eine Verbindung nicht an ihrer touristischen Beschilderung, sondern daran, ob sie direkt, sicher und ganzjährig nutzbar ist.

Als Bürgermeister werde ich die Kommunen entlang der S5 sowie den Landkreis und das Land an einen Tisch holen. Ziel sind eine abgestimmte Trasse, gemeinsame Standards, geklärte Zuständigkeiten und eine belastbare Finanzierung. Das gilt auch für die wichtige Alltagsverbindung vom Bahnhof Strausberg Vorstadt nach Rüdersdorf. Gleichzeitig müssen sichere Zufahrten und Abstellmöglichkeiten an unseren Bahnhöfen weiter verbessert werden.

4. Moderne Nord-Süd-Verbindung in Strausberg

Mit der Fertigstellung der Fahrradstraße auf der alten Gleistrasse wurde ein wichtiger Baustein für eine attraktive Nord-Süd-Verbindung für Fahrradfahrende realisiert.

Wie stehen Sie zur Vervollständigung dieser Verbindung sowohl in nördlicher als auch in südlicher Richtung?

Fr. Binder: Die Fahrradstraße auf der alten Gleistrasse ist ein wichtiger Baustein und soll weitergeführt werden. Entscheidend ist für mich, daraus tatsächlich eine sinnvolle Verbindung zu machen.

Weitere Lückenschlüsse nach Norden und Süden halte ich deshalb grundsätzlich für richtig. Dabei müssen wir konkret schauen, welche Trassen machbar sind, was sie kosten und welche Fördermittel zur Verfügung stehen.

Nicht Wunschlinien auf Karten zeichnen, sondern Verbindungen schaffen, die funktionieren und finanzierbar sind.

Hr. Steinkopf: Kurz gesagt: Ohne Vervollständigung ist die Nord-Süd-Verbindung nur eine halbe Sache. Die Fahrradstraße auf der alten Gleistrasse ist ein wichtiger Anfang, reicht aber nicht aus.

Richtung Süden halte ich die Verbindung hinter dem Handelszentrum bis zum Straßenbahnhof Schlagmühle entlang der Straßenbahntrasse für notwendig. Das ist ein anspruchsvolles Vorhaben, das ohne Fördermittel kaum zu stemmen sein wird, aber aus meiner Sicht strategisch richtig ist.

Richtung Norden ist die Situation komplizierter. Hier bleibt das übergeordnete Ziel, die S-Bahnhöfe besser miteinander zu verbinden.

Hr. Blumenthal: Die Fahrradstraße auf der alten Gleistrasse ist ein gelungenes Projekt und zeigt, was mit Ausdauer und einem klaren Ziel erreicht werden kann. Da ich diese Entwicklung bereits als Stadtverordneter mit unterstützt und vorangebracht habe, ist ihre Vervollständigung für mich der konsequente nächste Schritt.

Deshalb unterstütze ich die Weiterführung nach Norden und Süden, damit aus einem starken Teilstück eine durchgängige Nord-Süd-Verbindung wird.

Hr. Krause: Die vorgesehene Verlängerung der Fahrradstraße bis zum Handelszentrum muss zeitnah umgesetzt werden. Als Bürgermeister werde ich anschließend die Weiterführung entlang der Straßenbahn bis zur Garzauer Straße vorantreiben. Damit wäre der Anschluss an den bestehenden Radweg zum Bahnhof Vorstadt gewährleistet. Dieses Vorhaben reicht bewusst über das aktuelle Radverkehrskonzept hinaus. Nach Norden führt die Verbindung über die Walkmühlenstraße und die Altstadt. Auf Initiative der Fraktion Zusammen für Strausberg 2.0, der ich angehöre, wird bereits geprüft, ob das Pflaster der Großen Straße denkmalschutzgerecht geglättet werden kann. Bei einem positiven Ergebnis werde ich der Stadtverordnetenversammlung einen konkreten Umsetzungsvorschlag vorlegen.

5. Instandhaltung der bestehenden Radinfrastruktur

Welche Priorität messen Sie der regelmäßigen Instandhaltung der bestehenden Radwege und Fahrradinfrastruktur in Strausberg bei, und wie wollen Sie Mängel künftig systematisch erfassen und beheben?

Fr. Binder: Bevor wir immer über neue Radwege reden, müssen die vorhandenen funktionieren. Schäden, abgesenkte Kanten, schlechte Markierungen oder zugewachsene Bereiche können schnell zum Sicherheitsrisiko werden.

Hinweise müssen unkompliziert aufgenommen, nach Dringlichkeit bewertet und abgearbeitet werden. Bei kleineren Schäden sollten wir außerdem schauen, was schneller durch den Bauhof erledigt werden kann und wo tatsächlich eine externe Vergabe notwendig ist.

Und selbstverständlich muss regelmäßige Instandhaltung im Haushalt mitgedacht werden.

Erhalten gehört für mich genauso zum Machen wie neu bauen.

Hr. Steinkopf: Radwege sind Teil des Mobilitätskonzeptes der Stadt und müssen entsprechend gleichwertig instand gehalten werden. Für mich ist das laufende Verwaltungsarbeit und keine Sonderaufgabe.

Ich will eine Verwaltung, die Hinweise von orts- und fachkundigen Menschen aufnimmt, ernst nimmt und als Unterstützung versteht. Mängel müssen systematisch erfasst und zeitnah behoben werden.

Hr. Blumenthal: Die Instandhaltung unserer Rad- und Gehwege hat für mich hohe Priorität. Viele Wege aus Gehwegplatten sind inzwischen sichtbar in die Jahre gekommen. Hinzu kommen Stellen, die nach Leitungs- und Glasfaserarbeiten nicht wieder in der ursprünglichen Qualität hergestellt wurden.

Mängel müssen nach ihrer Sicherheitsrelevanz priorisiert und Schritt für Schritt abgearbeitet werden. Gleichzeitig möchte ich bei künftigen Bauarbeiten stärker darauf achten, dass Wege nach Abschluss der Arbeiten auch tatsächlich fachgerecht wiederhergestellt und erst dann abgenommen werden.

Wer vorhandene Infrastruktur rechtzeitig pflegt und ordentlich wiederherstellen lässt, verhindert größere und teurere Schäden von morgen.

Hr. Krause: Als radfahrender Bürgermeister werde ich den Zustand unserer Wege nicht nur aus Akten und Mängelmeldungen kennen. Dennoch braucht es einen verlässlichen Verwaltungsprozess: Hinweise über MAERKER, regelmäßige Kontrollen der Hauptrouten und eine nachvollziehbare Prioritätenliste.

Kleinere Schäden gehören mit einem klaren Arbeitsauftrag zum Kommunal-Service; größere Reparaturen gehören in das jährliche Instandhaltungsprogramm. Einmal jährlich wird die Stadtverwaltung öffentlich berichten, welche Punkte des Radverkehrskonzeptes erledigt wurden, was als Nächstes folgt und wo die Umsetzung noch stockt.

6. Radverkehrskompetenz in der Stadtverwaltung

Der ADFC Strausberg fordert seit langem in Übereinstimmung mit der Radverkehrsstrategie Brandenburg (Kapitel H1, Punkt 1.3.1)¹ die Einrichtung einer Funktion innerhalb der Stadtverwaltung, bei der das Fahrrad-Knowhow konzentriert ist, die alle Projekte systematisch im Hinblick auf die Bedürfnisse des Radverkehrs berät, prüft und ein Einspruchsrecht besitzt, die die Umsetzung des Rahmenkonzeptes zum Radverkehr der Stadt überwacht und dessen Fortschreibung organisiert und die Stadt Strausberg in der AGfK Brandenburg vertritt.

Unterstützen Sie diese Forderung? Wenn ja, wie stellen Sie sich die Umsetzung konkret vor?

Fr. Binder: Wir müssen keine Funktion erfinden, die es in Strausberg bereits gibt. Mit Thomas Deuse haben wir einen Koordinator für den Radverkehr in der Stadtverwaltung.

Entscheidend ist für mich, diese vorhandene Kompetenz frühzeitig in Planungen und Bauvorhaben einzubeziehen und nicht erst dann, wenn Entscheidungen praktisch gefallen sind. Dazu gehören auch die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes und der fachliche Austausch mit Landkreis und Land.

Wenn sich zeigt, dass Zuständigkeiten oder Ressourcen dafür nicht ausreichen, müssen wir darüber sprechen.

Vorhandene Kompetenz nutzen und stärken, statt zuerst neue Strukturen zu schaffen.

Hr. Steinkopf: Die genannten Aufgaben sehe ich im Fachbereich Technische Dienste der Stadtverwaltung angesiedelt. Die Umsetzung und Fortschreibung des Radwegenutzungskonzeptes ist für mich Teil der baulichen und verkehrlichen Stadtplanung. Dafür muss das Fachwissen zum Mobilitätskonzept Fahrrad innerhalb der Verwaltung gezielt ausgebaut werden, damit der Radverkehr bei allen relevanten Projekten frühzeitig mitgedacht und geprüft wird.

¹ Radverkehrsstrategie Brandenburg (<https://mil.brandenburg.de/mil/de/themen/mobilitaet-verkehr/rad-verkehr/radverkehrsstrategie>), Kapitel H1, Punkt 1.3.1:

„Der Radverkehr wird auf allen Verwaltungsebenen zur Querschnittsaufgabe. Für die Umsetzung der Radverkehrsstrategie schaffen Land und Kommunen geeignete Verwaltungsstrukturen und benennen feste Ansprechpersonen. Sie prüfen regelmäßig die vorhandenen Strukturen sowie die erforderlichen personellen Ressourcen und entwickeln diese bedarfsgerecht weiter.“

Hr. Blumenthal: Die notwendige Radverkehrskompetenz ist in unserer Stadtverwaltung bereits vorhanden. Entscheidend ist für mich deshalb, diese Fachkompetenz auch wirksam werden zu lassen.

Mein Führungsverständnis ist kollaborativ und kompetenzorientiert. Wer in seinem Fachgebiet die größte Expertise besitzt, soll dort auch Verantwortung und den notwendigen Entscheidungsspielraum erhalten. Das gilt auch für die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes und die Vertretung der Stadt in den entsprechenden Fachgremien.

Hr. Krause: Strausberg ist Mitglied der AGFK Brandenburg und hat mit Thomas Deuse bereits einen sehr engagierten Radverkehrskoordinator, mit dem ich sehr gut und gern zusammenarbeite. Als Bürgermeister werde ich seine frühzeitige Beteiligung an allen relevanten Bau- und Verkehrsprojekten verbindlich regeln.

Statt eines pauschalen Vetorechts halte ich ein Stellungnahme- und Eskalationsrecht für wirksamer: Fachliche Einwände müssen dokumentiert und von der Fachbereichsleitung oder dem Bürgermeister entschieden werden. Zugleich soll der Radverkehrskoordinator die Fortschreibung des Konzeptes begleiten und jährlich über dessen Umsetzung berichten.

7. Bürgermeisterradtouren

Sind Sie bereit, ein- bis zweimal jährlich an einer vom ADFC Strausberg organisierten Bürgermeisterradtour teilzunehmen, um sich vor Ort ein Bild von der Radverkehrssituation in Strausberg zu machen und direkt mit Bürgerinnen und Bürgern ins Gespräch zu kommen?

Fr. Binder: Ja. Ein bis zwei Bürgermeisterradtouren mit dem ADFC im Jahr halte ich für sinnvoll.

Vor Ort sieht man manches anders als auf einem Plan oder in einer Vorlage. Mir wäre wichtig, dabei konkrete Problemstellen anzuschauen und anschließend auch zu klären, was verändert werden kann.

Also: Helm auf und los.

Hr. Steinkopf: Das halte ich für eine gute Idee. Ich bin gern bereit, ein- bis zweimal jährlich an einer vom ADFC Strausberg organisierten Bürgermeisterradtour teilzunehmen, um mir vor Ort ein Bild zu machen und direkt mit den Bürgerinnen und Bürgern ins Gespräch zu kommen.

Hr. Blumenthal: Ja, selbstverständlich. Ich bin seit rund 40 Jahren mit dem Fahrrad in Strausberg unterwegs und fahre auch heute regelmäßig damit zur Arbeit. Die Radverkehrssituation unserer Stadt kenne ich deshalb sowohl aus eigener Alltagserfahrung als auch aus Konzepten und politischen Beratungen.

Eine Bürgermeisterradtour wäre für mich eine willkommene Gelegenheit, gemeinsam konkrete Stellen anzuschauen, Hinweise aufzunehmen und Lösungen direkt vor Ort zu besprechen.

Hr. Krause: Ja – ein- bis zweimal jährlich, gern auch häufiger. Als radfahrender Bürgermeister möchte ich daraus eine mobile Bürgersprechstunde machen, denn auf dem Rad erlebt man die Stadt unmittelbar und „erfährt“ die Schwächen der Infrastruktur. Jede Tour soll mit einer kurzen Auswertung enden: Welche Probleme wurden festgestellt, wer ist zuständig und was geschieht anschließend? So wird aus einer gemeinsamen Ausfahrt ein konkreter Arbeitstermin.

8. Strausberg als Radtourismusregion

Strausberg versteht sich als Radtourismusregion.

Wie soll aus Ihrer Sicht die regelmäßige Instandhaltung überregionaler Rad- und Wanderwege organisiert werden, etwa bei der schnellen Beseitigung von Hindernissen wie umgestürzten Bäumen?

Fr. Binder: Wer mit dem Fahrrad nach Strausberg und in unsere Region kommt, interessiert sich nicht dafür, ob ein umgestürzter Baum nun Sache der Stadt, des Landkreises, des Forstes oder eines anderen Eigentümers ist. Der Weg ist schlicht nicht nutzbar.

Deshalb brauchen wir klare Zuständigkeiten und kurze Wege zwischen den Beteiligten. Hinweise auf Hindernisse oder Schäden müssen schnell beim richtigen Ansprechpartner landen und abgearbeitet werden.

Zuständigkeiten müssen geklärt sein. Sie dürfen aber nicht zur Ausrede werden.

Hr. Steinkopf: Der Föderalismus bringt eine Vielzahl von Zuständigkeiten mit sich. Um Probleme wie umgestürzte Bäume oder beschädigte Wege schneller zu beheben, braucht es weniger Zuständigkeitsdenken und mehr pragmatische Zusammenarbeit. Ich möchte an einer Kultur des Mitdenkens zwischen Kommunen, Landkreis, Forst und weiteren Verantwortlichen arbeiten, damit Instandhaltung verlässlich und unbürokratisch funktioniert.

Hr. Blumenthal: Ein touristischer Rad- oder Wanderweg ist nur dann attraktiv, wenn er auch zuverlässig nutzbar ist.

Bei der Unterhaltung öffentlicher Radwege sind die Zuständigkeiten über die Straßenbaulast grundsätzlich klar geregelt. Schäden und Hindernisse können bereits heute unkompliziert über den MAERKER gemeldet und dem zuständigen Träger zugeordnet werden.

Entscheidend ist die Geschwindigkeit der Beseitigung. Für Abschnitte in der Verantwortung von Landkreis oder Land wären deshalb feste Vereinbarungen anzustreben,

für feste Ansprechpartner und kurze Reaktionswege etwa. Auch könnten so bei kleineren und dringenden Maßnahmen eine Beseitigung durch die Stadt mit entsprechender Kostenregelung geklärt werden. Bleibt eine notwendige Unterhaltung aus, kann die Straßenaufsicht den zuständigen Baulastträger zur Erledigung verpflichten.

Hr. Krause: Bürger sollen nicht selbst herausfinden müssen, ob Stadt, Landkreis, Kommunal-Service, Stadtforst oder ein anderer Eigentümer für einen umgestürzten Baum zuständig ist. Die Stadt sollte Hinweise zentral annehmen, weiterleiten und die Erledigung nachverfolgen.

Als Bürgermeister werde ich auf klare Ansprechpartner und Reaktionswege zwischen den Beteiligten drängen. Bei knappen Mitteln priorisiere ich sichere Schul-, Pendler- und Alltagswege. Touristische Wege müssen dennoch verlässlich befahrbar sein, und Gefahrenstellen müssen zügig beseitigt werden.

9. Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr

Öffentlichkeitsarbeit ist ein wichtiger Gesichtspunkt für die Ankurbelung des Radverkehrs. Im Rahmenkonzept zum Radverkehr von Strausberg sind dazu ausführliche Handlungsempfehlungen gegeben worden.

Werden Sie sich für die Umsetzung dieser Handlungsempfehlungen einsetzen? Welche Maßnahmen können Sie sich für Strausberg vorstellen?

Fr. Binder: Ja, die Handlungsempfehlungen des bestehenden Radverkehrskonzeptes sollten wir nutzen. Aber Öffentlichkeitsarbeit bedeutet für mich nicht, noch mehr Hochglanz zu produzieren.

Menschen brauchen vor allem Informationen, die ihnen im Alltag helfen: Wo wird gebaut? Wo ändert sich eine Verkehrsführung? Welche neuen Abstellmöglichkeiten gibt es? Wo bestehen Einschränkungen? Welche Aktionen oder Radtouren finden statt? Solche Informationen müssen auf den städtischen Kanälen aktuell und leicht auffindbar sein.

Gute Kommunikation beginnt für mich mit guter Information.

Hr. Steinkopf: Die Handlungsempfehlungen zur Öffentlichkeitsarbeit sind im Radnutzungskonzept ausführlich beschrieben. Wichtig ist mir, das Mobilitätsangebot Fahrrad im Bewusstsein der Verwaltung zu verankern und es als Querschnittsaufgabe im Sinne der Radverkehrsstrategie Brandenburg zu verstehen.

Als schnell umsetzbare Maßnahme sehe ich zum Beispiel eine bessere Platzierung auf dem Internetauftritt der Stadt. Darüber hinaus sollte der Radverkehr regelmäßig in der städtischen Kommunikation mitgedacht werden.

Hr. Blumenthal: Ja. Die Handlungsempfehlungen des Radverkehrskonzeptes sind dafür eine gute Grundlage. Öffentlichkeitsarbeit sollte den Radverkehr aber vor allem dort sichtbar machen, wo Menschen ihre Wege tatsächlich planen.

Dazu gehören für mich eine gute Wegweisung mit verständlichen Fahrzeitangaben ebenso wie aktuelle Radwege und attraktive Routen in gängigen Anwendungen wie Google Maps oder Komoot. Als Stadt können wir dafür eigene Daten bereitstellen und touristische Routen gezielt veröffentlichen.

So erreichen wir Menschen nicht erst dann, wenn sie auf der städtischen Internetseite nach Radverkehr suchen, sondern genau in dem Moment, in dem sie entscheiden, wie und wo sie fahren.

Hr. Krause: Öffentlichkeitsarbeit darf fehlende Infrastruktur nicht ersetzen. Sie soll zeigen, was tatsächlich verbessert wurde und wie bestehende Angebote genutzt werden können. Dazu gehören aktuelle Informationen zu Baustellen und Umleitungen, verständliche Routenkarten und ein jährlicher Umsetzungsbericht.

Ich werde weiterhin beim Stadtradeln teilnehmen und geeignete Dienstwege mit dem Rad zurücklegen. Ein radfahrender Bürgermeister wirbt nicht nur drei Wochen im Jahr für das Fahrrad, sondern lebt dessen Nutzung im Alltag sichtbar vor.

10. Touristisches Ergänzungsnetz in der Region Strausberg/Märkische Schweiz

Strausberg versteht sich als Radtourismusregion. Durch Strausberg verlaufen zwei gut ausgebaute überregionale Fahrradrouten. Ein lokales touristisches Ergänzungsnetz, welches Rundtouren und kleiner Touren zwischen den regionalen Bahnhöfen ermöglicht, fehlt jedoch bislang.

Welche Ideen haben Sie zur interkommunalen Zusammenarbeit, um ein solches Netz zu realisieren und Instand zu halten?

Fr. Binder: Ein Netz aus kleineren Rundtouren und Verbindungen zwischen regionalen Bahnhöfen kann Strausberg, die Märkische Schweiz und die umliegenden Gemeinden touristisch besser miteinander verbinden.

Auch hier gilt: Das kann Strausberg nicht allein. Ich möchte Nachbarkommunen, Landkreis, Naturpark und Tourismusakteure zusammenbringen und zunächst schauen, welche vorhandenen Wege sinnvoll miteinander verbunden werden können. Danach müssen Ausbau, Beschilderung, Finanzierung und dauerhafte Pflege geklärt werden. Dabei müssen wir nicht gleich das nächste Großprojekt erfinden.

Lieber mit guten, machbaren Strecken beginnen und das Netz Schritt für Schritt entwickeln.

Hr. Steinkopf: Mit den Radwegen nach Gielsdorf und Hohenstein gibt es gute Erfahrungen. Daran lässt sich anknüpfen.

Ähnliche Verbindungen bieten sich Richtung Buckow und Rehfelde an. Wenn es gelingt, solche Routen gemeinsam mit den Nachbargemeinden umzusetzen und dauerhaft zu pflegen, leisten wir einen wichtigen Beitrag zur touristische Erschließung der Region.

Hr. Blumenthal: Die Bausteine dafür habe ich in den vorherigen Antworten beschrieben. Kommunen zusammenbringen, vorhandene Wege sinnvoll verbinden, Zuständigkeiten für die Pflege verbindlich regeln und die Routen digital gut auffindbar machen. Genau daraus kann ein touristisches Ergänzungsnetz entstehen, das auch dauerhaft funktioniert.

Ich traue mir zu, die Beteiligten zusammenzubringen und aus guten Ansätzen konkrete Lösungen zu machen. Dafür steht Stephan Blumenthal, selbst Radfahrer, kommunal erfahren und mit dem Anspruch, Dinge ins Ziel zu bringen.

Hr. Krause: Ein touristisches Ergänzungsnetz ist sinnvoll, sollte aber schon aus Gründen der Instandhaltungskosten nicht isoliert für Freizeitradler geplant werden. Absoluten Vorrang haben für mich jedoch Verbindungen, die zugleich Arbeits-, Schul-, Einkaufs- und Arztwege verbessern und die Bahnhöfe mit den umliegenden Orten verbinden.

Vor der Umsetzung neuer Routen in unserer Region müssen Trasse, Qualitätsstandard, Finanzierung und dauerhafte Pflege geregelt sein. Mein Grundsatz lautet: Keine neue Route ohne geklärte Zuständigkeit für ihre Instandhaltung.