

Arbeitskreis "Umwelt"



Modellstadt Beeskow 2030

Bericht von der 2. Sitzung am 4. Dezember 2001

Am 4. Dezember 2001 traf sich der Arbeitskreis „Umwelt“ zu seiner 2. Sitzung in diesmal kleiner Runde, die neben dem Projektkoordinator und dem Experten der ARP mit nur 3 Teilnehmern besetzt war. Dennoch ergab sich eine konstruktive Diskussion, vor allem über die zukünftigen Schwerpunktthemen des Arbeitskreises.

Zukünftige Schwerpunktthemen und Fragen des Arbeitskreises „Umwelt“

- Umwelt- und familienfreundlicher Verkehr in Beeskow und Umland
- Qualitätskriterien für außerörtliche und innerörtliche Radverkehrsplanung
- Ansprüche an die Nutzung und Gestaltung der Wasserwege
- Entwicklung der innerstädtischen Frei- und Grünflächen
- Vision Landesgartenschau
- Perspektive Weißstorchhorst in der Innenstadt
- Qualitätskriterien für die Entwicklung des Gewerbegebietes aus ökologischer Sicht

1. Umwelt- und familienfreundlicher Verkehr in Beeskow und Umland

In der Diskussion über Stärken und Schwächen der Stadt Beeskow und ihres Umlandes wurde das Thema 'Verkehr (Mobilität)' vor allem bezogen auf den Fußgänger- und Radverkehr behandelt, wobei es diesem Arbeitskreis schwerpunktmäßig auf die umweltfreundliche Gestaltung des Verkehrs ankommt, hierbei insbesondere die Bereiche 'Radverkehr' und 'Bahnanbindung nach Fürstenwalde, resp. Berlin und Frankfurt/Oder'.

Es bestand Einigkeit, daß das Thema 'Mobilität im Alter' im Zusammenhang mit der Diskussion über zukünftigen 'Öffentlichen Nahverkehr' an den Arbeitskreis 'Soziale Stadt' mit folgenden Fragestellungen weitergereicht werden soll:

a) *Probleme der zukünftigen Mobilität werden bei der Anbindung der Dörfer an die Kernstadt gesehen. Eine Shuttle-Bus-Anbindung würde sich aufgrund geringer Nachfrage vermutlich nicht lohnen. Eine solche Anbindung wurde schon einmal für das Gebiet Kiefernweg (Anbindung an Stadtzentrum, Einkaufszentrum) mit schwacher Resonanz erprobt. Besser wären u.U. Anrufsammeltaxis, die aber nur auf ihren festen Routen billig sind, ansonsten die normalen Preise verlangen. Der Umgang mit Anrufsammeltaxis (Bestellvorgang, Haltestellensystem, Fahrzeiten etc.) muß außerdem erst gelernt werden, da er sich sehr von der Benutzung „normaler“ Angebote im öffentlichen Nahverkehr unterscheidet.*

b) *Es wurde bezweifelt, daß in 30 Jahren mehr alte Mitbürger als heute auch im hohen Alter noch Auto fahren. Zwar würden dann mehr alte Menschen über einen Führerschein verfügen, jedoch nicht unbedingt gerne mit dem Auto fahren. Es könnte außerdem sein, daß in 30 Jahren mehr Frauen als heute einen Führerschein haben werden. Die Quote der Frauen mit Führerschein wäre zu recherchieren.*

2. Kriterien für Rad-, Wander- und Reitwege

Aufgrund der Zunahme des Verkehrs ist das Radfahren in den letzten Jahren gefährlicher geworden. Außerorts wie innerorts sind nur wenige Radwege vorhanden und teilweise in schlechtem Zustand oder mit anderen Wegen und Straßen ungünstig (manchmal gefährlich) verbunden. Die Kriterien für Radwege sind entsprechend ihrer Lage und Funktion (im Alltagsradverkehr oder Freizeitverkehr) zu unterscheiden.

a) Sichere Trassen für den Alltagsverkehr (Verbindung von den Ortsteilen in die Stadt, Radverkehr innerhalb der Stadt)

Radwege an klassifizierten Straßen (Bundes-, Landesstraßen) sind wegen der Lärm- und Luftbelastung wenig attraktiv, weshalb über die Lage außerorts neu zu errichtender Radwege nochmal nachgedacht werden sollte. Dies ist besonders problematisch im Zuge von Baumaßnahmen entlang klassifizierter Straßen, weil dort oft nur Radwege gefördert werden, wenn sie in räumlich engem Zusammenhang mit der Straße gebaut werden.

Innerhalb der Stadt Beeskow sollen in den nächsten Jahren viele Straßen umgebaut werden. In diesem Zusammenhang müßten die Anlagen für den Radverkehr noch einmal intensiv durchdacht werden, da die derzeitige Planung oft aus Rücksicht auf den Denkmalschutz (gepflasterte Oberflächen) gegen die Belange der Radfahrer (sichere und ebene Wege) gerichtet ist.

b) Radwegetrassen für Freizeit- und Tourismusverkehr (ruhige, attraktive Trassen)

Auch die Anlage von gemeindeverbindenden Radwegen, die nicht mit klassifizierten Straßen verbunden sind, stößt in vielen Fällen auf große Schwierigkeiten: Die Nutzung von Waldwegen (Privatwegen) erfordert die Eintragung von Wegerechten in die Grundbücher von vielen Einzeleigentümern und ist somit nicht kurzfristig realisierbar. Im Gegensatz hierzu müssen die für den Radwegbau vom Land Brandenburg bzw. dem Landkreis Oder-Spree bereitgestellten (z.T. umfangreichen) Mittel aber aus haushaltsrechtlichen Gründen zügig ausgegeben werden.

Als Ausweg wurde z.B. auf der Verbindung Radinkendorf-Raßmannsdorf (Teil des Spreeradwanderweges zur Kersdorfer Schleuse) ein bis dahin öffentlicher (Sand-)Weg, der weitgehend durch den Wald (FFH-Gebiet) führt, auf drei Meter Breite asphaltiert und als **Fahrradstraße** ausgeschildert.

Von der Straßenverkehrsbehörde wurde diese Widmung der Straße als 'rechtswidrig' bezeichnet, da es sich um einen öffentlichen Weg mit Gemeindeverbindungsfunktion handelt, an dem auch rund 20 Einzel-Gehöfte anliegen. Des weiteren dient die Verbindung auch dem Holztransport aus den Wäldern und ist auf 40 Tonnen Belastung auszulegen. Auf dieser 'Fahrradstraße' wird relativ viel und zu schnell mit dem Auto gefahren (Anlieger- und Schleichverkehr), Radfahrer werden aufgrund der ungenügenden Sicherheitsabstände auf die unbefestigten Bankette abgedrängt. Damit ist diese Strecke (die auch gern von Inline-Skatern genutzt werden würde) für ruhiges, entspanntes Radfahren im Freizeitverkehr, aber auch als Ortsverbindung für Radfahrer ungeeignet.

Anmerkung:

Die Kennzeichnung als Fahrradstraße bedeutet nach § 41 Abs. 2 StVO (Straßenverkehrsordnung):

- *andere Fahrzeugführer als Radfahrer dürfen die Straße nur benutzen, soweit dies durch Zusatzschild zugelassen ist,*
- *Ausnahmsweise zugelassener Kfz-Verkehr soll sich nach Möglichkeit auf den Anliegerverkehr beschränken und **muß sich der Geschwindigkeit der Radfahrer anpassen.***
- *alle Fahrzeuge dürfen nur mit mäßiger Geschwindigkeit fahren,*
- *Radfahrer dürfen nebeneinander fahren.*

Viele Kommunen haben Gebrauch gemacht von der im Einigungsvertrag 1990 vorgesehenen Übernahme öffentlich genutzter Wege in kommunales Eigentum und übernahmen damit auch die Verkehrssicherungspflicht für diese Wege. In den Ämtern Storkow und Scharmützelsee wurden viele solcher Wege ausgebaut (z.T. asphaltiert) und zu 'Fahrradstraßen' gewidmet, was von der Straßenverkehrsbehörde als 'rechtswidrig' bezeichnet wird.

Angesichts dieser prekären Lage sollten Kriterien für die Anlage von Radwegen in und um Beeskow aufgestellt werden. Hierbei geht es auch um die in der ersten Sitzung des Arbeitskreises 'Umwelt' angesprochene Vernetzung von Radwegen durch Herstellung von Querverbindungen.

Die Erarbeitung des Kriterienkataloges will der Arbeitskreis „Umwelt“ entsprechend auch auf **Wander- und Reitwege** ausdehnen.

3. Entwicklung innerstädtischer Grün- und Freiflächen

Beeskow hat zwar schon einige schöne innerstädtische Grünflächen, aber es besteht weiterhin Bedarf an z.B. siedlungsinternen Grünflächen. Die Anlage zusätzlicher Grünflächen und die Neugestaltung bestehender Freiflächen könnte u.a. im Rahmen einer **Landesgartenschau** in Beeskow erfolgen. Da eine Landesgartenschau eine langfristige Vorbereitung erfordert, ist dieses Thema wie geschaffen für das Projekt „Modellstadt Beeskow 2030“. Es geht hierbei insbesondere um folgende Bereiche, die teilweise schon in der ersten Sitzung des Arbeitskreises 'Umwelt' angesprochen wurden:

- a) **Spreinsel**: die Burg braucht ein grünes Umfeld, im nördlichen Teil der Insel ist jedoch eine Bebauung vorgesehen.
- b) westliches **Spreeufer**: hier wäre eine durchgehende Spreepromenade (insbesondere eine Fortsetzung nördlich der Spreebrücke) wünschenswert, um Fußgängern (auch Touristen !) einen ruhigen, städtebaulich und landschaftlich reizvollen Weg anbieten zu können.
- c) Grünverbindungen sollten soweit wie möglich als **Rundwege** ausgebaut werden.
- d) Das **Wohnumfeld** der Geschoßwohnungssiedlungen benötigt dringend eine Aufwertung, um einerseits als Wohnstandort attraktiv zu bleiben und andererseits dem Stigma der gesellschaftlichen Vernachlässigung entgegenzuwirken, das diesen Siedlungen oft anhaftet. Mit dieser Problemstellung ist außerdem der Arbeitskreis „Soziale Stadt“ befaßt.
- e) Der SERO-Standort neben der neuen Feuerwache ist sehr unansehnlich und sollte ansprechender gestaltet werden.

4. Nutzungsansprüche an die Spree als Wasserweg

Die Bandbreite der Nutzungsansprüche bewegt sich zwischen der alleinigen Nutzung für Sportboote (Wasserwandern und Wassersport) und der Wieder-Nutzbarmachung für die Fahrgastschiffahrt über das derzeit mögliche Maß hinaus. Die Nutzung der Spree ist unter ökologischen Aspekten langfristig auch im Zusammenhang mit der Veränderung der Wasserführung (Wasserstand, Fließgeschwindigkeit) der Spree und der damit erforderlichen technischen Regelungen (Wehre, Schleusen etc.) infolge der Flutung der Braunkohlerestlöcher zu sehen, die noch ca. 50 Jahre andauern wird.

Die Spree war in der Vergangenheit aufwärts bis Leipsch schiffbar. Einen Engpaß stellt inzwischen die stark reparaturbedürftige Schleuse in Kossenblatt dar. Die Schleuse war bisher für Schiffe im Finow-Maß (42 m lang, 250 t BRT) ausgelegt, soll mit der Reparatur aber verkleinert werden auf die Ausbauklasse B (24 m Länge und 1,20 m Tiefgang), wonach die Fahrgastschiffahrt nur noch mit kleinen Schiffen möglich sein wird.

Spreeabwärts gibt es bis Fürstenwalde keine Probleme für die Fahrgastschiffahrt. Zwar muß die Schiffahrt ab Neuhaus über den Speisekanal in den Oder-Spree-Kanal geführt werden, aber die Drahendorfer Spree (zwischen Neubrück und Drahendorf) sollte auf keinen Fall schiffbar gemacht werden (nach Einschätzung der Arbeitskreis-Teilnehmer ist dieser Abschnitt traumhaft schön und sollte nicht durch Motorschiffe gestört werden).

Für das Wasserwandern gibt es eine großräumige Verbindung zwischen dem Dahmeseengebiet (über den Dahme-Umflutkanal) zur Spree (bei Leipsch). Ein Engpaß ist dabei das Wehr in Märkisch Buchholz wegen einer katastrophalen Slipanlage.

5. Perspektive für einen Weißstorchhorst in Beeskow

Seit einigen Jahren gibt es keine Weißstörche mehr in Beeskow, aber noch in umliegenden Dörfern. Gründe für den Weggang der Weißstörche werden u.a. darin gesehen, daß die Nahrungsgebiete (Feuchtwiesen) stark zurückgegangen sind. Dies liegt auch an der erhöhten Staustufe des Wehrs Beeskow, wodurch Wiesen überschwemmt werden, also für die Nahrungskette der Störche zu naß sind. Der Arbeitskreis will diskutieren, mit welchen Maßnahmen die Nahrungskette wieder hergestellt werden könnte.

Angesichts der Diskussion um die weitere Aufwertung der Stadtmauer von Beeskow, sollten daher die Chancen für eine Wiederansiedlung von Weißstörchen auf dem Storchenturm geprüft werden.

6. Umwelt-Qualitätskriterien für das Gewerbegebiet Beeskow

Das Thema soll in einer der nächsten Sitzungen vertieft werden.

Informations- und Beratungsbedarf durch Experten

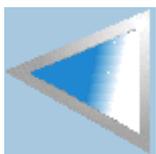
Die oben geschilderte Diskussion ergab folgenden Bedarf, sich durch Experten, die zu einer Arbeitskreis-Sitzung oder einem der Zukunftsforen hinzugezogen werden sollten, beraten zu lassen:

- a) Dipl.-Ing. Jürgen Helbig (Landschaftsplaner) als Experte für Fragen der Entwicklung innerstädtischer Grün- und Freiflächen, Befürworter einer Landesgartenschau in Beeskow
- b) Herrn Helmut Haupt (Naturschutzbund (NABU), Kreisverband Beeskow e.V.) als Vogelexperte (Weißstorch)

Organisatorische Fragen

Die Wahl einer Sprecherin oder eines Sprechers wurde wegen zu geringer Beteiligung an dieser Sitzung auf die nächste Sitzung vertagt.

Für die zukünftigen Diskussionsrunden werden immer noch Mitarbeiter/innen gesucht, wobei insbesondere eine Beteiligung der Jugend gewünscht wird. Interessierte melden sich bitte im [Projektbüro](#).



Zurück zur Startseite
von
beeskow2030

Gefördert

von



bmb+f
Bundesministerium
für Bildung
und Forschung