

Fragen an die Kandidaten der Bürgermeisterwahl am 28.09.25, sowie deren Antworten (Stand 22.09.2025)

Frage 1:

Wie ist Ihre generelle Einstellung zur Zusammenarbeit? Dazu gehören die Weitergabe relevanter Informationen und die Einbeziehung des ADFC bei fahrradrelevanten Themen.

Antwort Alexander Laesicke:

Ich habe schon bei der letzten Wahl nicht nur auf meinen Wahlplakaten das „gemeinsam“ betont. Für mich ist erfolgreiche Arbeit nie eine Einzelleistung und ich hole immer gerne alle an einen Tisch, die zur Lösung beitragen können. In Fragen des Radverkehrs meint das natürlich auch den ADFC.

Antwort Jennifer Collin-Feeder:

Die Zusammenarbeit mit dem ADFC Oranienburg ist mir wichtig. Ob Hinweise zu fehlenden Übergängen zwischen Radwegen und Straßen oder zum lückenlosen Radwegenetz. Die Mitglieder der Ortsgruppe des ADFC wissen, was in Oranienburg gut läuft und wo Schwachstellen sind. Eine enge Zusammenarbeit zwischen Stadtverwaltung und ADFC ist eine Win-Win-Situation für beide Seiten.

Antwort Anja Waschkau:

Nur durch eine gute Zusammenarbeit lassen sich Synergieeffekte nutzen und Wissen teilen. Dies handhabe ich auch bereits heute in meinem beruflichen Umfeld so und sehe das auch zukünftig generell für alle Bereiche, mit denen man im städtischen Kontext verbunden sein wird. Die Weitergabe relevanter Informationen, sowie das freie Äußern von Ideen oder auch Kritik bildet die Grundlage einer guten und vor allem effizienten Zusammenarbeit und letztendlich der Realisierung von Projekten und Vorhaben.

Antwort Heiko Zillmann:

Meine generelle Einstellung ist, dass eine Zusammenarbeit immer nur Vorteile für beide Seiten bringen kann.

Sie als Vertreter vieler Fahrradfahrer wissen doch am besten wo „der Schuh drückt“ und unsere gemeinsame Aufgabe wird es dann sein, diese Dinge dann so umzusetzen, dass es für alle Beteiligten so gut wie möglich passt und natürlich auch finanziell umsetzbar ist.

Antwort Stefanie Rose:

Eine Zusammenarbeit mit relevanten Akteuren wie Verbänden und Vereinen ist für mich eine Grundlage der täglichen Arbeit. Ob es Fragen zum Radverkehr oder andere Bereiche betrifft, die Expertise von Fachverbänden gerade bei der Lösungsfindung von Problemen oder der Weiterentwicklung von Zielen, ist für mich eine Selbstverständlichkeit.

Frage 2:

Was halten Sie von einem professionell zu erarbeitenden Radwegekonzept für Oranienburg, welche finanziellen Mittel sollten dafür bereitgestellt werden?

Antwort Alexander Laesicke:

Konzepte können hilfreich sein, wenn sie nicht nur zur Selbstbeschäftigung beitragen. Viele wichtige Themen kennen wir ohnehin aus unseren Erfahrungen und auch durch Hinweise vom ADFC. Ich würde bei der Frage die Einschätzung des zuständigen Fachamtes und auch des zuständigen Dezernenten in Erfahrung bringen. Ebenso bei der Frage, welche Mittel ggf. eingestellt werden sollten. Das ist ja keine Bauchentscheidung des Bürgermeisters.

Antwort Jennifer Collin-Feeder:

Ein Radwegekonzept hätte viele Vorteile und bietet die Möglichkeit, unser kommunales Radwegenetz auf den Prüfstand zu stellen, um es anschließend zukunftsorientiert weiterentwickeln zu können. Mobilität in Oranienburg und den Ortsteilen optimaler zu steuern und zu verbessern, ist mir wichtig, deshalb werde ich mich auch gerne für ein Radwegekonzept einsetzen. Immer wieder werden Fördermittel für die Erarbeitung solcher Konzeptionen bereitgestellt. Ob und wie hoch die Summe ist, die Oranienburg selbst aufbringen müsste, kann heute noch nicht gesagt werden – klar ist aber, als Bürgermeisterin würde ich die Erarbeitung eines neuen Radwegekonzeptes aktiv fördern.

Antwort Anja Waschkau:

Da Radwege nicht nur für die Oranienburger selbst, sondern auch hier für den touristischen Bereich eine wichtige Rolle spielen, ist ein effizientes und komfortables Radwegekonzept grundsätzlich zu befürworten. Nach dem ADFC-Fahrradklimatest zu urteilen, hat Oranienburg mit einer Note von 3,58 noch deutliches Potential nach oben. Anhand der Konzeption „Einladende Radverkehrskonzepte“ gibt es bereits viele tolle Beispiele, die es bzgl. Umsetzbarkeit zu prüfen gilt.

Gleichzeitig sind für Fahrradwege im Schnitt 80 € pro m² anzusetzen. Daher sollte hier immer der Kosten-Nutzenfaktor berücksichtigt, die Fördermöglichkeiten geprüft und sich für den Erhalt der möglichen Gelder eingesetzt werden. In diesem Fall z.B. über das Bundes- bzw. Sonderprogramm „Stadt und Land“.

Antwort Heiko Zillmann:

Einem Radwegekonzept stehe ich sehr positiv gegenüber, auch weil man dadurch einen langfristigen Plan für den Ausbau aufstellen kann. In dieser Langfristigkeit könnte man dann natürlich auch die finanziellen Mittel besser planen, zu deren Höhe ich im Augenblick, auch aufgrund des schwierigen Haushalts diesen Jahres, natürlich nichts sagen kann.

Antwort Stefanie Rose:

Ein solches Konzept ist eine gute Basis, um sowohl Bestandsanalyse als auch Entwicklungspotenzial zu ermitteln. Hier könnten auch Gefahrenquellen abgebildet werden. Es müsste aber vor allem auch ein Maßnahmenplan (wie bei anderen schon existierenden Konzepten) damit verbunden sein sowie die Priorisierung dieser und deren Umsetzung. In der Stadtverwaltung gibt es bereits Vorarbeiten dazu, die auch im Haushalt abgebildet sein müssten. Mit Blick auf den Haushalt wird die Umsetzung eine große finanzielle Herausforderung, bei der man dann mit dem Abstellen von Gefahrenquellen beginnen sollte.

Frage 3:

Wie stehen Sie zur Verbesserung der Radwegesituation durch Ergänzung von dedizierten Radwegen statt der vielfach existierenden konfliktreichen „Rad-frei“ Regelung mit Beschränkung auf Schrittgeschwindigkeit für die Radler/innen?

Antwort Alexander Laesicke:

Dedizierte Radwege sind komfortabler und weniger konfliktreich. Gerade in der Stadt müssen aber oft Kompromisse gefunden werden. Es steht eben nur ein gewisses Maß an Platz zur Verfügung und auch andere Verkehrsteilnehmer fordern ihre Rechte. Wann ein Radweg wie gestaltet sein sollte, ist immer eine Einzelfallentscheidung. Und auch hier habe ich gute Erfahrungen damit gemacht, i.d.R. die Erkenntnisse des zuständigen Fachamtes zwar zu hinterfragen, aber meist eben doch mitzutragen.

Antwort Jennifer Collin-Feeder:

Fußgänger*innen oft in Konkurrenz zueinander. Klar ist, jede und jeder muss sicher von A nach B kommen können - dafür braucht es den entsprechenden Raum. Und wir alle müssen aufeinander Rücksicht nehmen. Ich denke es kommt auf den Einzelfall an, ob ein eigener Radweg sinnvoll ist oder ob Fußwege für Radfahrende – mit Beschränkungen - frei gegeben werden sollten.

Antwort Anja Waschkau:

Sofern dies die örtlichen Gegebenheiten und die finanziellen Mittel zulassen, wäre eine Umsetzung denkbar und sinnvoll. Die Breite der jeweiligen Straßen kann jedoch für die Realisierung eine Herausforderung darstellen und wäre hier entsprechend zu prüfen.

Gleichzeitig sollten bzgl. der Umsetzungen größere Einschränkungen für den Autoverkehr vermieden werden. Gegenseitige Rücksichtnahme und Verständnis sind für die Sicherheit im öffentlichen Raum grundlegend. Ziel ist eine Verkehrssituation, in der sich keine Gruppe benachteiligt fühlt und beide Seiten Kompromisse eingehen. Empfundene Benachteiligungen können die gegenseitige Toleranz reduzieren. Die Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer sollte als Grundlage aller kommunalen Verkehrsprojekte der Stadt gelten.

Antwort Heiko Zillmann:

Das ist eine sehr schwierige Frage. Natürlich kann und sollte man dafür sorgen, dass reine Fahrradwege geschaffen und dann natürlich auch nur von Fahrradfahrern genutzt werden, nur wird es nicht überall machbar sein. Zu den Gründen könnten Platzmangel, schwierige Straßenverläufe und auch hier wieder finanzielle Gründe gehören. Grundsätzlich sollte man dann eben, wie schon in der STVO verankert, auf Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme setzen!

Antwort Stefanie Rose:

Grundsätzlich halte ich dedizierte Radwege für ein gutes Mittel im Verkehr, der ja immer vielfältiger wird. Gleichzeitig benötigen solche gesondert ausgewiesenen Flächen für Radfahrer auch genügend Platz auf Straßen und Wegen. Bei Neubaumaßnahmen oder umfassenden Sanierungen kann man diese Lösung gut prüfen und ggf. berücksichtigen.

Frage 4:

Wie sehen Sie eine flächenhafte Beschränkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h für den Kraftverkehr im Innenstadt-Kernbereich, wie Westabschnitt der Bernauer Straße, Nordabschnitt der Berliner Straße und Breite Straße, sowie den Nebenstraßen in diesem Bereich („Verkehrsentwicklungsplan für Oranienburg 2025“ von 2016, Abschnitt 7.1.1)?

Antwort Alexander Laesicke:

Der Trend geht ohnehin zu Tempo 30 in den Innenstädten. Das macht auch Sinn, zumal man hier am Tage ohnehin selten schneller als 30 km/h fahren kann. Diese Debatte wird in der SVV immer wieder sehr leidenschaftlich geführt, ich persönlich habe die Bissigkeit deswegen aber nie verstanden. Ja, natürlich Tempo 30 im Zentrum.

Antwort Jennifer Collin-Feeder:

Weniger Lärm, mehr Lebensqualität, mehr Sicherheit für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer sind gute Gründe für mehr Tempo 30 in unserer Stadt. Vor vielen Kitas, Schulen oder Seniorenheimen ist Tempo 30 schon heute Pflicht – und das ist allgemein akzeptiert. Wichtig ist mir, einen guten Verkehrsfluss durch unsere Stadt zu gewährleisten. Wenn es mehr Straßenabschnitte mit Tempo 30 geben soll, müssen diese Regelungen nachvollziehbar sein. Am Beispiel Germendorf haben wir vor einiger Zeit gesehen, welche Verwirrung und Kopfschütteln vermeintlich gut gemeinte Geschwindigkeitsreduzierungen auslösen können. Grundsätzlich halte ich Geschwindigkeitsbegrenzung, insbesondere an sensiblen Standorten, für richtig und sinnvoll. Das Beispiel Helsinki zeigt uns, welche Effekte damit erzielt werden können.

Antwort Anja Waschkau:

Im Innenstadtbereich, insbesondere auf der Bernauer Straße, ist das Verkehrsaufkommen in der Regel so hoch, dass bereits häufig schon heute nur Geschwindigkeiten um die 30 km/h möglich sind. Fraglich ist, was hier generell der Hintergrund bzw. die Absicht des Vorhabens ist?

Die Einführung eines generellen Tempolimits von 30 km/h* innerorts wird vom ADAC hinsichtlich der Sicherheits- und Umweltziele kritisch betrachtet und als nicht zielführend eingeschätzt.

Es heißt dort: „Die Geschwindigkeit ist bei Unfällen häufig nicht alleinige Ursache.“

Nach Testungen in Berlin mit Tempo-30-Bereichen wurde im Hinblick auf die Verkehrssicherheit statistisch kein Effekt nachgewiesen. (www.LK-argus.de: Evaluierung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen in Berlin, März 2013).

Auch eine Auswertung der Unfalltypensteckkarte im Verkehrsbericht Oranienburgs zeigt ein entsprechendes Bild.

Demnach stehen bauliche Maßnahmen oder Sicherheitsvorkehrungen für sicheres Abbiegen im Vordergrund, nicht aber Geschwindigkeitsbeschränkungen. Nachfolgend einige Beispiele mit den jeweiligen jährlichen Fallzahlen.

(2013 - letztes dort angegebenes Jahr, Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Oranienburg für das Jahr 2025, Polizeidirektion Nord mit Sitz in Oranienburg, Unfallschwerpunkte im Stadtgebiet)

Bernauer Straße / Fischerstraße

Gesamtanzahl von 5 Unfällen - Mehrzahl der Fälle (3) beim Einbiegen / Kreuzen und Abbiegen Bernauer / Stralsunder Str.

Gesamtanzahl von 7 Unfällen - Mehrzahl der Fälle (5) beim Abbiegen

Berliner Straße / Saarlandstraße

17 Unfälle - Mehrzahl der Fälle (14) beim Einbiegen / Kreuzen. Beteiligt in allen Fällen ausschließlich Pkw.

* Laut Verkehrsordnung ist für Innenstädten gesetzlich 50km/h (§3 StVO) vorgesehen. Dies ist auch im Sinne des generellen Verkehrsflusses. Für die Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h muss immer ein konkreter Grund vorliegen, wie z.B. Kindergärten, Senioreneinrichtungen etc. (§45 StVO). Alle Überlegungen auch nicht allein in dem Entscheidungsbereich der Stadt, sondern müssen mit der Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Oberhavel abgestimmt werden.

Bzgl. des Umweltschutzes und der Emissionen ergibt sich derzeit kein eindeutiges Bild.

Laut Umweltbundesamt ergab sich in einer deren Studien u.a. folgendes Ergebnis „(...)“, dass Pkw in den allermeisten Fällen bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h mehr Kraftstoff verbrauchen und mehr Luftschadstoffe und Treibhausgase je zurückgelegtem Kilometer emittieren als bei (...) 50 km/h. Dies drückt sich in den höheren Emissionsfaktoren für die jeweiligen Straßenkategorien aus und führt dazu, dass bei der Berechnung der Maßnahme in den Modellregionen in den meisten Fällen die Emissionsfaktoren insgesamt zunehmen.“ (Ergebnisse aus dem Forschungsvorhaben „Flüssiger Verkehr für Klimaschutz und Luftreinhaltung“)

Daher bliebe dieses Thema in Anbetracht der unterschiedlichen Meinungen, Ergebnissen und Absichten zu diskutieren.

Antwort Heiko Zillmann:

Ich bin grundsätzlich gegen eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30km/h, da die erlaubten 50km/h im Normalfall am Tage sowieso nicht erreicht werden können(auf Grund der Verkehrs-Dichte) und an weniger befahrenen Zeiten es dafür sorgt, dass der Verkehr besser fließen kann.

Antwort Stefanie Rose:

Die Begrenzung der Geschwindigkeit in diesen Bereichen wurde damals als Vorzugsvariante im Plan vorgeschlagen. In vielen Straßen in der Stadt ist der Verkehr oft so hoch, dass es ohnehin kaum schneller, eher langsamer, vorangeht. Für mich sind das sinnvolle Maßnahmen, um mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer zu erreichen.

Frage 5:

Radwege werden häufig zweckfremd benutzt, wie zum Parken, für Mülleimer, als Baustellenfläche u.v.m. Was wäre Ihr Beitrag zum Verbessern der Nutzbarkeit für Radler/innen, auch was Reinigung und Winterdienst betrifft?

Antwort Alexander Laesicke:

Wir haben ein Ordnungsamt und das nutzen wir auch. Allerdings haben wir in erster Linie ein kulturelles Thema, ähnlich wie beim Müll. Probleme, die gar nicht erst verursacht werden, muss man nicht sanktionieren oder bereinigen. Hier haben wir leider noch viel zu tun. Winterdienst ist tatsächlich eine Herausforderung, denn in der Situation können wir mit vorhandenen Mitteln eben nur das Bestmögliche tun. Schade, dass die SVV in der jüngsten Haushaltsdebatte Mittel für die Erweiterung der Winterdienst-Technik gestrichen hat. Das hätte zur Lösung beigetragen. Wir werden diese Debatte beim nächsten Haushalt erneuern.

Antwort Jennifer Collin-Feeder:

Natürlich ist es ärgerlich, wenn Radwege nicht richtig genutzt werden können. Nicht immer weiß die Stadtverwaltung, wann und wo zum Beispiel Baumaßnahmen stattfinden. Das zeigt aber, es braucht eine bessere Abstimmung zwischen den verschiedenen Akteuren wie der unteren Baubehörde des Landkreises oder dem Landesbetrieb Straßenwesen. Viele Probleme haben ihren Ursprung in mangelnder Kommunikation und Abstimmung. Das kann sicher besser werden. Was die Reinigung von Radwegen im Winter angeht, kann ich den Frust verstehen, wenn Schnee und Matsch auf den Wegen liegen. Welche Möglichkeiten unser Stadthof hat, hier mehr zu leisten, ist eine Frage, der ich ab dem kommenden Jahr gerne auf den Grund gehen werde.

Antwort Anja Waschkau:

Je nach Ursache sind unterschiedliche Maßnahmen möglich. Im Hinblick auf das Parken auf Radwegen bietet sich ein Austausch mit dem Ordnungsamt an, um die Kontrollen ggf. zu intensivieren. Zusätzlich könnten regelmäßige Informationswochen durchgeführt werden, bei denen weniger die Ordnungswidrigkeit selbst, sondern vielmehr eine Aufklärung über die Risiken im Vordergrund steht, da einigen Falschparkern diese möglicherweise nicht wirklich bewusst sind. In dem Zuge müsste ebenfalls die Parksituation an den Schwerpunkten (an denen falsch geparkt wird) analysiert werden, um mögliche Gründe dafür zu erkennen und (falls möglich) zu beheben.

Bzgl. der Mülleimer sollte zukünftig klarer kommuniziert werden, wie und wo diese zu platzieren sind, da die bisherigen Regelungen scheinbar nicht ausreichen und einer Überarbeitung bedürfen. Dies gilt ebenso für die Durchführung der Straßenreinigung, Baustelleneinrichtung und des Winterdienstes. Das Ziel ist dabei stets: effektive und offene Kommunikation, Analyse der Gegebenheiten und darauf abgestimmtes Vorgehen.

Antwort Heiko Zillmann:

Um diese Frage beantworten zu können fehlt mir der Einblick in die jetzige Planungssituation, aber wie schon im Punkt 2 beschrieben, denke ich, dass man durch längerfristige Planung dort Abhilfe schaffen kann.

Antwort Stefanie Rose:

Zugestellte, beparkte Wege – auch Fußwege – sind immer ein Ärgernis, nicht zulässig und ggf. auch eine Gefahr, wenn man auf die Straße ausweichen muss. Der Außendienst des Ordnungsamtes und auch Mitarbeiter des Tiefbauamtes reagieren schon jetzt, wenn solche Dinge auffallen. Auch über Auflagen bei Baustelleneinrichtungen etc. wird schon Einfluss genommen. Hier kann man über vermehrte Kontrollen sicher noch mehr erreichen, was personell sichergestellt werden muss. Das gilt auch für die Reinigung und den Winterdienst. Darüber hinaus ist die persönliche Ansprache der Verursacher in der Regel das beste Mittel. Aber auch über wiederkehrende Öffentlichkeitsarbeit (z.B. Stadtmagazin) kann man das Thema immer wieder zur Sensibilisierung aufbringen.

Frage 6:

Können Sie sich eine radfreundliche Lösung für die Walther-Bothe-Straße vorstellen?

Antwort Alexander Laesicke:

Tatsächlich ist diese zentrale Straße ein Problem und an einigen Abschnitten ganz besonders. Wenn wir die Walther-Bothe-Str. anfassen, dann muss der Radverkehr deswegen natürlich besonders mitgedacht werden.

Antwort Jennifer Collin-Feeder:

Die Walther-Bothe-Straße ist nur ein Beispiel in unserer Stadt dafür, dass es entlang vielbefahrener Straßen an guten und sicheren Radwegen fehlt. Ob und wie dort eine Lösung aussehen kann, dazu tausche ich mich gerne mit den Expertinnen und Experten des ADFC aus. Eine Musterlösung kann ich hier aktuell nicht vorlegen, freue mich aber über Hinweise und Anregungen Ihrerseits.

Antwort Anja Waschkau:

Wünschenswert wäre hier eine sinnvolle, sichere und akzeptable Lösung für alle Verkehrsteilnehmer. Entscheidungskriterien sind aber auch hier die Straßenraum- bzw. Fahrbahnbreiten. Gemäß der allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) gilt für separate Radwege bzw. -fahrstreifen eine erforderliche Mindestbreite. Somit müsste überlegt werden, wo z.B. ein separater Fahrradweg Platz hätte – oder eine Verbreiterung der Gehwege zur Doppelnutzung möglich wäre. Dazu ist es nötig zu prüfen, ob entweder die Straße verbreitert oder der derzeitige Gehweg erweitert werden könnte. (Kosten Nutzen Abwägung).

Ggf. könnte man auf der rechten Seite (Fahrtrichtung DEKRA) den derzeitigen Rad- und Fußgängerweg verbreitern und auf dieser Seite einen reinen Fahrradweg für Hin- und Rückweg umsetzen, welcher mittig „visuell“ getrennt ist. Die andere Seite wäre dann ein reiner Fußgängerweg. Ob das hier möglich ist, kann ich nicht abschließend beurteilen, aber als Idee äußern. In der Fahrradstadt Münster gibt es häufig eher ungewöhnliche, aber dann doch nützliche Lösungen für Radfahrer.

Evtl. wären auch (zur Seite Richtung DEKRA) Schutzstreifen mit unterbrochener Linie eine Möglichkeit, als Teil der Kfz-Fahrbahn, welcher aber im Bedarfsfall (analog Lehnitzstr.) durch Kfz befahren werden dürfte.

Nach meinem Kenntnisstand ist dafür eine Mindestfahrbahnbreite von 7m erforderlich, welche die Walther-Bothe-Straße meinem Kenntnisstand nach erfüllt.

(Ein Schutzstreifen muss mindestens 1,25 m breit sein, die Breite des zwischen den Schutzstreifen verbleibenden Teils der Fahrbahn müsste mind. 4,50 m breit sein, um einen problemlosen Pkw-Begegnungsverkehr zu ermöglichen.)

Antwort Heiko Zillmann:

Ja, schon auf Grund der Tatsache das es dort flächenmäßig möglich sein müsste.

Antwort Stefanie Rose:

Grundsätzlich kann ich mir das vorstellen, wobei das Befahren des Fußweges auf der breiteren Seite nach meinem persönlichen Erleben dort recht gut funktioniert, weil hier gegenseitige Rücksichtnahme meist praktiziert wird. Ob die Straße für eine extra ausgewiesene Fläche für Radfahrer breit genug ist, müsste geprüft werden. Sie erscheint mir aber zu schmal dafür.

Frage 7:

Das größte Defizit bezüglich eines Radweges besteht zwischen Germendorf und Schwante (Sommerswalde). Was würden Sie für einen Radwegebau dort leisten wollen, auch wenn dieser zu einem Teil außerhalb der Stadt gelegen ist („Verkehrsentwicklungsplan für Oranienburg 2025“ von 2016, Abschnitt 7.2.3)?

Antwort Alexander Laesicke:

Diese Straße liegt einerseits nur zu einem kleinen Teil in Oranienburg und ist andererseits eine Landesstr. Das Thema ist auch für mich frustrierend, weil ich weiß, wie sehr nicht nur ich mich dafür

eingesetzt habe, sondern auch unsere Landtagsabgeordneten. Persönlich könnte ich mir auch eine Alternative über die alte Bahntrasse vorstellen. Ich war schon manchmal vor Ort und habe von diesem auch touristisch interessanten Radweg geträumt. Mir fallen aber übrigens auch andere ähnliche Straßen ein, z.B. Germendorf-Velten, Lehnitz Summt oder Zehlendorf-Wensickendorf-Summt, alles Probleme, die keinen Aufschub mehr dulden, alles Landesstraßen.

Antwort Jennifer Collin-Feeder:

Fest steht: Der jetzige Zustand ist unbefriedigt und für Radfahrende schlicht gefährlich. Es ist ein Dauerthema vor allem für die Germendorferinnen und Germendorfer, die den Radweg entlang der L 170 seit vielen Jahren fordern. Dass der Radweg in der Priorisierung immer wieder verschoben wurde, ist für viele nicht nachvollziehbar – auch für mich nicht. Damit dieses Projekt realisiert werden kann, muss an einigen Stellschrauben gedreht werden, dafür braucht es Einsatz und Engagement. In den letzten Jahren habe ich davon nichts mitbekommen. Ich setze mich jedoch gerne dafür ein.

Antwort Anja Waschkau:

Die Länge des Radweges entlang der L 170 zwischen Germendorf und Schwante wird auf ca. 4,8 km geschätzt. Die Kosten laut Verkehrsentwicklungsplan belaufen sich ca. 770.000 €. Hier sollte geprüft werden, ob Fördergelder des Sonderprogramms „Stadt und Land“ zur Verfügung stehen könnten. Der Ausbau der Strecke beinhaltet die Grundlagen der Förderbedingungen m.E. zumindest in den Punkten:

- Aufbau eines sicheren, lückenlosen und baulich möglichst getrennten Radnetzes, sowohl in urbanen als auch in ländlichen Räumen
- Verkehrsverlagerung durch den Umstieg vom Kfz aufs Fahrrad

Es muss sich beim Landesbetrieb stärker dafür eingesetzt und ggf. Vorteile oder auch alternative Lösungen vorgebracht werden.

Dadurch, dass so z.B. der Tierpark Germendorf mit Schwante und Sommerswalde verbunden werden könnte, würde dies die Attraktivität der Strecke erhöhen und ggf. auch den Tourismus positiv beeinflussen.

Eine direkte Streckenführung entlang der L170 hätte den Vorteil einer direkten und sicheren Verbindung zwischen Germendorf und Schwante. Es ist jedoch zu prüfen, ob diese Strecke ausreichend Platz für einen Radweg bietet oder ob eine Verbreiterung der Straße oder eine separate Trasse notwendig ist und somit ggf. zu höheren Kosten führt.

Alternative wäre eine Strecke vorzuschlagen, die kostengünstiger in der Umsetzung ist, in dem sie bereits vorhandene Wege (Wald – oder Feldwege) nutzt. Somit wäre auch weniger Eingriff in die Natur notwendig und das Fahrgefühl abwechslungsreicher und „grüner“ gestaltet.

Antwort Heiko Zillmann:

Da haben sie völlig Recht und ich weiß, dass der Ortsbeirat von Germendorf als auch die Stadt Oranienburg seit vielen Jahren versucht, dort geeignete Lösungen zu schaffen. Diese Verhältnisse sind wahrhaftig lebensgefährlich und müssen angegangen werden.

Antwort Stefanie Rose:

Diese Frage wird seit vielen Jahren immer wieder durch verschiedene Akteure thematisiert. Allerdings muss man auch davon ausgehen, dass die damals benannten Kosten für die knapp 5 Kilometer mittlerweile enorm gestiegen sein werden. Da auch das Land aus seinen Mitteln in den vergangenen Jahren für diese Strecke keine Priorität gesehen hat, würde ich dieses Projekt unter der Bedingung der Landesbeteiligung sehen.

Frage 8:

Es gibt einige Lücken im Radwegenetz, zum Beispiel die Bahnunterführung in der Heidestraße oder einen kurzen Abschnitt des Holländer Radweges in Malz. Die kurzen Kopfsteinpflasterstrecken könnten durch Glattfräsen radgeeignet gemacht werden. Befürworten Sie die Lückenschließungen und diese neue Technik (erprobt in Berlin/Priesterweg, Eichwalde, Brandenburg, ...)?

Antwort Alexander Laesicke:

Ehrlich gesagt, mit der Diskussion bin ich nicht vertraut. Offen für neue und pragmatische Ansätze bin ich aber grundsätzlich.

Antwort Jennifer Collin-Feeder:

Ja. Wenn es einfache Möglichkeiten gibt, Radwege sicherer zu machen (und altes Kopfsteinpflaster zu bewahren) und diese auch schon getestet wurden, natürlich! Ich habe schon einige Artikel zu abgefrästen Kopfsteinpflasterstraßen gelesen und würde das gerne mal in Oranienburg testen.

Antwort Anja Waschkau:

Mit dieser Methode könnte man den Fahrkomfort für den Radverkehr deutlich erhöhen.

Zudem bliebe das alte Pflaster erhalten, somit wären keine kostenintensiven Anpassungen (Asphaltierung o.ä) nötig und das Regenwasser kann weiterhin versickern, was die Ziele der geringeren Versiegelungsflächen in Oranienburg berücksichtigen würde.

Allerdings sollte hier vorab die Auswirkungen auf die Winterverhältnisse und sich daraus ergebene Rutschgefahr analysiert werden. Diese Korrektur der Wege darf nicht zu einem erhöhten Unfallrisiko beitragen. Auch die Beschaffenheit von (z.T. sehr schmalen) Rennradreifen und dessen Haftungsfähigkeit sollte geprüft werden.

Antwort Heiko Zillmann:

Ganz klar ja und auch hier wird dabei eine längerfristige Planung helfen.

Antwort Stefanie Rose:

Glattfräsen für kleinere Flächen zu prüfen, ist eine vorstellbare Option. Nach meinem Kenntnisstand ist es aber für größere Flächen auch teuer. Ich kann mir Testflächen in der Stadt zur Probe gut vorstellen.

Frage 9:

Die beliebte Bürgermeister-Radtour im Frühjahr hat Tradition (früher Neubürgertour genannt). Wollen Sie persönlich dieses jährliche Highlight fortsetzen?

Antwort Alexander Laesicke:

Danke für diese Einschätzung und vor allem Danke für unsere langjährige Zusammenarbeit auch bei dieser Tour. Dieses Versprechen fällt mir sehr leicht, denn die Tour ist auch mir eine Herzensangelegenheit.

Antwort Jennifer Collin-Feeder:

Selbstverständlich! Ich bin gerne mit dem Rad unterwegs, weshalb ich als Bürgermeisterin auf jeden Fall Radtouren anbieten möchte.

Antwort Anja Waschkau:

Gerne setzte ich beliebte Traditionen fort, wenn diese von den Bürgern gewünscht werden.

Ich müsste mir dazu allerdings ein neues Fahrrad besorgen oder leihen, welches solche Touren bis zum Ende durchhält, aber das wäre zumindest auch ein erster Grund, sich direkt stärker für die öffentliche Verfügbarkeit von Leihrädern einzusetzen.

Antwort Heiko Zillmann:

Ich fahre in meiner Freizeit sehr gern Rad durch unsere Ortsteile, möchte aber hier dazu noch nichts sagen, weil ich denke, erst einmal gibt es wesentlich wichtigere Dinge zu lösen und zu planen.

Antwort Stefanie Rose:

Diese jährliche Tradition würde ich gern fortführen.