

4.2 Referat - Ireneusz Brzeziński

Radwege in der Euroregion S_N_B

Vorwort

Jan Gehl, ein Architekt aus Kopenhagen, hat schon Mitte der 60-er Jahre bemerkt, dass die italienischen Städte menschenfreundlicher sind als die anderen Städte. Die Städte hat man bis jetzt so projiziert, dass sie vor allem günstig für Autos ausgenutzt werden konnten.

Die Städte suchen nach neuem Raum, es wird ständig nach neuen Parkmöglichkeiten gesucht, und in den Großstädten steht man sowieso lange im Stau.

Jan Gehl ist zu der Schlussfolgerung gekommen, indem er die italienischen Städte betrachtet hat, dass ihre Anziehungskraft in der alten Bebauungsart der ziemlich niedrigen Bürgerhäuser, Mangel an Autos und großem Raum steckt. Es gibt hier genug Platz, um einen Spaziergang zu machen, sich mit jemandem treffen und ausruhen.

In dem Film „The Human Scale“ stellt Jan Gehl fest, dass:

„wir immer die Städte in der Skala von 5 km/Stunde gebaut haben. Das bedeutet, wenn wir uns mit solcher Geschwindigkeit fortbewegen, können wir unsere Aufmerksamkeit auf Einzelheiten lenken. Du siehst die Farben, kannst Düfte und Gerüche spüren und Laute hören. Das ist sehr sensible und interessante Welt.“

Wenn wir mit dem Rad fahren, wechselt das unsere Wahrnehmung der Umwelt nicht, denn die Geschwindigkeit ist unwesentlich größer, wir können unser Fahrrad leicht parken, es ist umweltfreundlich, man kann mit dem Fahrrad überall gelangen, man muss nur entsprechende Bedingungen schaffen. Damit sich die Radfahrer sicher an den Kreuzungen fühlen können, haben sie in den Städten in Dänemark die Vorfahrt erhalten, das grüne Licht gibt es ein paar Sekunden früher. Man hat speziell für Radfahrer kollisionsfreie Wege gebaut, mit denen sie durch die ganze Stadt fahren können, ohne anhalten zu müssen. Die Einwohner der Vorstadt, die am meisten mit Autos gefahren sind, konnten kostenlos ihre Fahrräder mit den Straßenbahnen befördern. Heutzutage fährt die Mehrheit der Einwohner von Kopenhagen mit den Fahrrädern, man schätzt ca. 40 %. Nur ¼ nutzt das Auto. Das Auto braucht man meistens nur für den Urlaub.

Bei uns gehört Radfahren zu den „Extremsportarten für Leute mit starken Nerven, die nach

außergewöhnlichen Erlebnissen streben“. Das ergibt sich aus der Tatsache, dass sie auf derselben Straße fahren müssen, wie die Kraftfahrzeuge.

Das Leben in der Stadt, nach Gehl, ist nichts anderes als die Bewegung vom Punkt A zum Punkt B geworden. Dann sind die Leute in der Arbeit, am Abend zu Hause in eigener Wohnung oder Haus. Das Leben in den Städten stirbt ab.

Bis zum Jahre 2050 wird die Mehrheit der Menschen, ca. 80% in den Städten wohnen (zur Zeit ca. 50 %) und die Probleme werden weiter steigen. „Um dieses Problem zu Lösen, kann man Autobahnen, neue Wege bauen und den Leuten Prozac geben. Man kann aber auch Parkanlagen, Fußgängerzonen, Radwege bauen und den Leuten helfen zum normalen Leben zurückzukehren.“

Ziele des Radfahrens

Ziel, in die Stadt zu kommen: Żary/ Żagań/ Lubsko

1. Touristisches Ziel: (heutzutage ziemlich oft) hohes Wachstumspotenzial
 - Zentrum, Sehenswürdigkeiten, Einkäufe, Parkanlage
 - Schwimmhalle
 - Freibad
 - Sorauer Wald
 - andere
2. Geschäfte: (zur Zeit mit dem Fahrrad selten) Wachstumspotenzial klein
 - Stadtverwaltung , Versicherungsanstalt, Landratsamt, Finanzamt
3. Einkäufe: Zentrum, Markt, Supermärkte (zur Zeit selten) hohes Wachstumspotenzial
4. Mittelschulen (zur Zeit selten) max. Wachstumspotenzial
5. Arbeit – große Betriebe- (zur Zeit selten) max. Wachstumspotenzial

Ziele, warum man in kleinere Ortschaften kommt

1. Besuch bei den Bekannten (selten)
2. Tourismus: besichtigen, erholen, Pilze sammeln, Fische fangen, Wald, Parkanlagen usw. (ziemlich oft) hohes Wachstumspotenzial
3. bei der Gelegenheit (selten) mehr

Radwege in der Euroregion S_N_B

Das Denken an Radwege in der Euroregion hat lange Tradition.

Das erste Konzept entstand schon in der zweiten Hälfte der 90er Jahre. In dieser Zeit wurden viele Radwege auf der deutschen Seite gebaut. Auf der polnischen Seite steigt rasch die Zahl der Personenkraftwagen. Auf der deutschen Seite gibt es schon fast genug von Autos ca. 700 Autos pro 1000 Einwohner und nur der Bau von Radwegen kann die verstopften Städte wieder passierbar zu machen. Im polnischen Teil der Euroregion beginnt die Sache, gemäß der deutschen Erfahrung, immer mehr an Bedeutung zu gewinnen. Es entsteht das erste Konzept von Radwegen, es ist zwar noch nicht perfekt, aber es bringt bestimmte Vorstellungen bezüglich der entstehenden Bedürfnisse. Das Konzept wurde von Andrzej Billert, einem bekannten Architekten, entworfen, der großer Radliebhaber in Poznań ist.

Die Euroregion hat begonnen, sich seit bestimmter Zeit für die Koordinierung des Radwege-Projektes in den Gemeinden zu interessieren, die die ersten Radwege bauen wollten.

Es entsteht ein Projekt und Antrag zum Programm Phare CBC, im Rahmen dessen die ersten 7 Strecken von Radwegen ausgeführt werden sollten.

Im Dezember 1999 wurde die Ausschreibung entschieden und im Jahre 2001 wurde der Bau von diesen ersten Strecken abgeschlossen.

Es wurden folgende Strecken gebaut:

Zielona Góra 6,632 km

Żary 2,705 km

Babimost 1,890 km

Kargowa 1,605 km

Tuplice 1,400 km

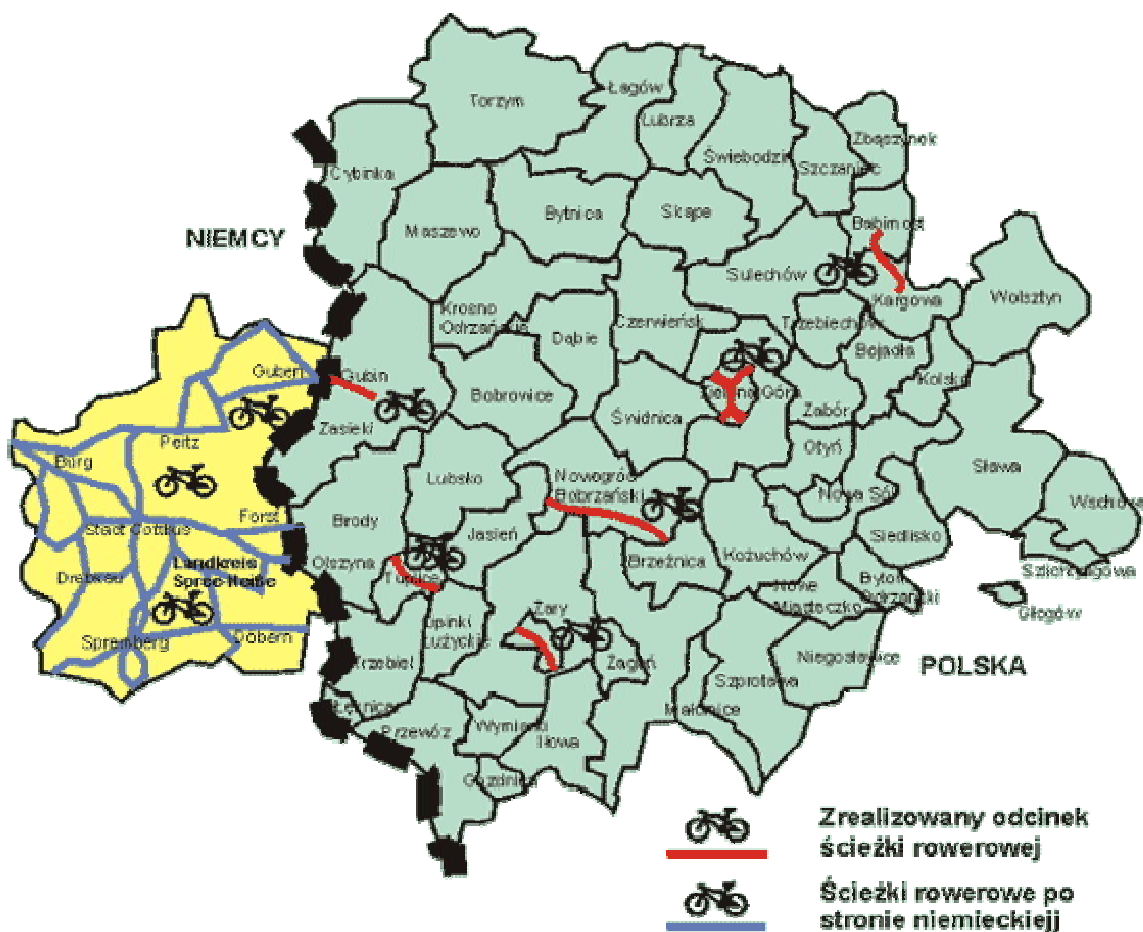
razem 14,342 km

In Żary entstand damals der Radweg von Plac Inwalidów, Jana Pawła II und weiter Al. Wojska Polskiego entlang bis Bahnübergang.

[Strategia rozwoju szlaków rowerowych w gminach Żary i Kreba-Neudorf](#)

[Sich Polska Ewa Chorażewicz Skoki 12, 66-300 Międzyrzecz, tel 95 741 70 18z](#)

In den nächsten Jahre wurde diese Strecke renoviert und zum Teil ausgebaut. Es gibt auch weiter Baupläne der Strecke.



Bald wird durch Euroregion das Dokument u. T. „Ökoentwicklung in der Region“ erarbeitet. In einem der Kapitel wird die Notwendigkeit hervorgehoben, einen alternativen, ökologischen Transportmittel in der ganzen Euroregion bauen zu müssen.

Im Jahre 2002 entstand das erste Stadtplanungskonzept, alle wichtigsten Sehenswürdigkeiten und Potenziale, die sich in der Euroregion befinden, zusammenzuschließen. Bald befasst sich der Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus mit der Bestandaufnahme und Überprüfung aller alten und bestehenden Übergänge auf Lausitzer Neiße.

[Strategia rozwoju szlaków rowerowych w gminach Żary i Kreba-Neudorf](#)

[Sich Polska Ewa Chorażewicz Skoki 12, 66-300 Międzyrzecz, tel 95 741 70 18z](#)

Man hat festgestellt, dass es vor dem Krieg, auf der Strecke von Żytowań (Seitwann) bis nach Bad Muskau, 27 verschiedene Brücken gab. Nach dieser Zeit sind nur noch einige übrig geblieben.

Im Jahre 2001 hat das Ingenieur Büro PRON alle diese Möglichkeiten in einem Dokument inventarisiert und in einem einheitlichen Konzept vorgestellt.

Es wurde festgestellt, dass es viele Möglichkeiten gibt, den Touristenverkehr auf den Staudämmen, die auf der Neiße bestehen, zu führen. Es bedarf aber entsprechender Genehmigungen. Eine Barriere waren damals noch die Grenz- und Zollkontrollen. Es war damals also nicht möglich, die Sache zu erledigen, denn es waren hohe finanzielle Aufwände notwendig.

Zur Zeit konnte man auf die Erarbeitung auch dieser Konzepten zurückkommen.

Die vorstehende Landkarte stellt Möglichkeiten nur auf der Strecke Olszyna – Forst dar .



Bedeutende Rolle weiterer Entwicklung der Radwege in der ganzen Euroregion wurde auch im

[Strategia rozwoju szlaków rowerowych w gminach Żary i Kreba-Neudorf](#)

[Sich Polska Ewa Chorażewicz Skoki 12, 66-300 Międzyrzecz, tel 95 741 70 18z](#)

Dokument „ Plan rozwoju i działania Euroregionu „Sprewa- Nysa- Bóbr’ w latach 2007- 2013 (Plan der Entwicklung und des Handelns der Euroregion „Spree- Neiße- Bober“ in den Jahren 2007- 2013 betont.

Gleichzeitig verlief auch die Modernisierung der Neiße- Übergänge. In kurzer Zeit entstanden Terminale in Gubinek, Olszyna und Brücke in Przewóz. Bald hat man auch die erste Brücke im Muskauer Park gebaut.

Nach vielen „politischen Abenteuern“ wurde neue Brücke Forst- Janiszowice gebaut. In den nächsten Jahren wurde noch eine Brücke (Fahrradbrücke) in Siedlec – Zelc, Brücke auf die Theaterinsel in Gubin, englische Brücke im Muskauer Park und letztendlich die Brücke in der Umgehungsstraße von Łęknica – Landstraße Nr. 12.

Im Kurzen fängt der Bau einer Brücke auf der Neiße in Żytowań (Seitwann) / Coschen an.

Weiter ist es auch geplant, die Brücke in Lodenau/ Sobolice wiederherzustellen. Für diese Aufgabe ist aber zur Zeit kein Termin festgelegt worden.

Anfang des XXI. Jh. wurde vom Norden nach Süden ein Radweg abgesteckt, der alle vier Euroregionen im polnisch- deutschen Grenzgebiet verband. Es wurde aber schon vergessen, der Weg konnte im gewissen Sinne s.g. Rad- Autobahn vom Norden nach Süden sein.

In derselben Zeit haben immer mehr Gemeinden auf der polnischen Seite ihre eigenen Konzepte von Radwegen realisiert, die meistens bei vielen anderen Investitionen ausgeführt worden sind. Diese Strecken bilden weder einheitliches inneres Netz, noch sind sie oft in das geplante Verbindungsnetz zwischen einzelnen Ortschaften eingeschlossen.

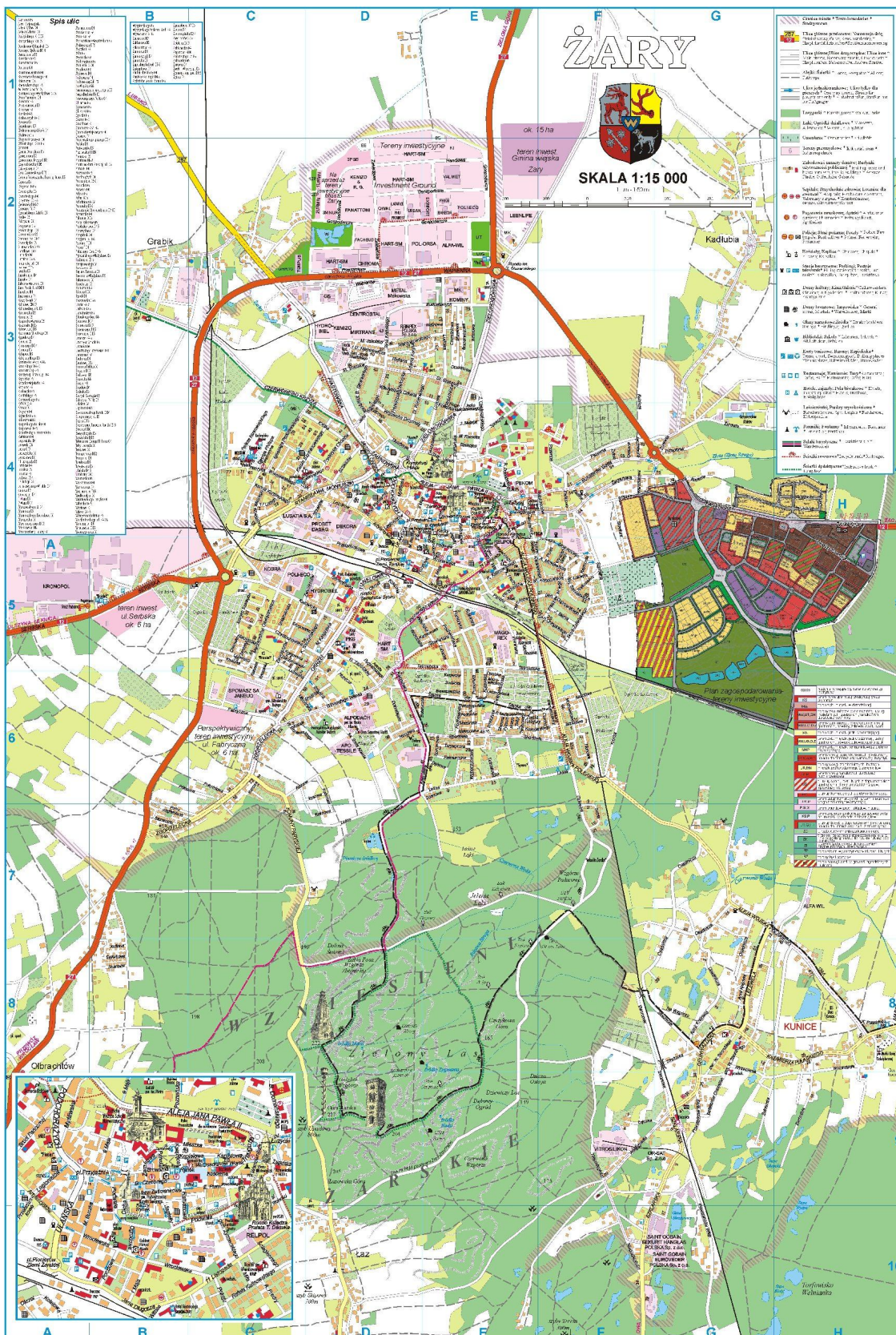
Unten finden Sie eine Landkarte mit verschiedenen Radwegen, die in der letzten Zeit im nördlichen Teil der Euroregion SNB ausgeführt worden sind.



Unten Stadtplan von Żary mit gebauten Radwegen

[Strategia rozwoju szlaków rowerowych w gminach Żary i Kreba-Neudorf](#)

[Sich Polska Ewa Chorażewicz Skoki 12, 66-300 Międzyrzecz, tel 95 741 70 18z](#)



Die Verwaltung der Euroregion hat im Jahre 2009 endlich zur Entstehung des nächsten

[Strategia rozwoju szlaków rowerowych w gminach Żary i Kreba-Neudorf](#)

[Sich Polska Ewa Chorażewicz Skoki 12, 66-300 Międzyrzecz, tel 95 741 70 18z](#)

Konzeptes von Radwegen im ganzen Gebiet beigetragen.
Diese Dokumentation ist trotz oft unterschiedlicher Konzepte der einzelnen Gemeinden entstanden und war gewissermaßen Aktualisierung des früheren Dokumentes.



[Strategia rozwoju szlaków rowerowych w gminach Żary i Kreba-Neudorf](#)

[Sich Polska Ewa Chorażewicz Skoki 12, 66-300 Międzyrzecz, tel 95 741 70 18z](#)

Die Haupttrouten im südlichen Teil der Euroregion wurden vor allem die Haupt-, Land- und Kreisstraßen entlang geführt. Es ist aber nur gelungen, die Strecke von Janiszowice über Brody, Lubsko bis nach Jasiień zu bauen. Es entstand auch eine kurze Strecke bei der Straße Nr. 12 bei Trzebiel. Es wurden neue Radwege auf Feld-, Kreis- oder Gemeindewegen im Rahmen des Projektes u. T. „Przygoda z Nysą” (Abenteuer mit Neiße) markiert. In der ersten Etappe des Projektes war der Bau von neuen Radwegen nicht vorgeplant.

In den nächsten Etappen wird es geplant, u.a. die Strecke Aleja Wojska Polskiego entlang bis nach Ortsteil Kunice zu bauen.

Die Landkarte zum Projekt „Przygoda z Nysą”, SICH POLSKA,



[Strategia rozwoju szlaków rowerowych w gminach Żary i Kreba-Neudorf](#)

[Sich Polska Ewa Chorażewicz Skoki 12, 66-300 Międzyrzecz, tel 95 741 70 18z](#)

Es entstand in der Nähe von Łęknica ein s. g. Geopfad („Geościeżka”), der heutzutage ca. 4 km lang ist, und in der Zukunft ein Teil eines weiteren Radweges bilden kann, z.B. der Weg der Braunkohlengruben in der Lausitz **Żary- Łęknica- Weisswasser- Nochten- Boxberg**.

Der Bau der weiteren Strecke des Radweges von Lubsko und Jasioń weiter nach Żary und Żagań scheint sehr wichtig zu sein.

Eine Radmagistrale soll auch die Strecke von Żary über Trzebiel bis nach Łęknica sein, und zwar wegen außergewöhnlicher Naturvorteile vom Muskauer Park und Geopark „Muskauer Faltenbogen“ in der Nähe von Łęknica. Auf der deutschen Seite wäre es möglich, die Tour auf den schon bestehenden Strecken fortzusetzen.

Das Ziel sollte eines der strategischen Ziele beider Städte Żary und Żagań sein. Die Ausführung der Radwege würde touristisches Potenzial beider Städte sowie das Potenzial vom Muskauer Park und Muskauer Faltenbogen zusammenschließen. Es gäbe auch Impulse für viel bessere Zusammenarbeit mit ausländischen Partnern in Forst und Weißwasser. Kleinere Ortschaften wie Lubsko und Jasioń hätten einfacheren Zugang zu den Leistungen im südlichen Teil der Woiwodschaft Żary-Żagań. Es würde eine wirkliche Brücke **polnisch- deutsche „touristische Brücke“** entstehen, die beiderseitigen Vorteile ergänzen würde, wodurch die ganze Region als mehr attraktiv erscheinen könnte. Das polnische und deutsche Potenzial würden ausgeglichen bleiben und sich gegenseitig ergänzen.

Die Realisierung dieser Pläne ist bestimmt für andere Vorhaben der angrenzenden Selbstverwaltungen konkurrenzfähig. Es entstand schon ein Konzept des Radweges Gubin – Zielona Góra- Kargowa, der mit der bei der Landstraße Nr. 32 von Wolsztyn nach Poznań schon bestehenden Radweg weiter angeschlossen sein sollte.

Um Mittel von der EU für weitere Entwicklung (Bau) der Radwege in den nächsten Förderungs Jahren 2014- 2020 zu gewinnen, sollten schnell entsprechende Dokumente und Projekte vorbereitet werden.

Ireneusz Brzeziński

ibrzezinski@o2.pl

Bibliografie:

1. Plan rozwoju i działania Euroregionu „ Sprewa- Nysa- Bóbr” w latach 2007 – 2013,
2. Koncepcja urbanistyczna w zakresie wytyczenia szlaków rowerowych w Euroregionie „ Sprewa- Nysa- Bóbr”,
3. Vorstellungen zur Schaffung toristischer Brückenverbindungen über die Lausitz Neiße in der Euroregion „Spree-Neiße- Bober“.
4. Plan Miasta Żary, skala; 1: 15000, wyd. 2010r.
5. Zielony Las, Żarski Las, żarskie ścieżki i szlaki rowerowe, skala 1: 10000, Zakład Kartograficzny „Sygnatura”,
6. Mapa Euroregionu SNB , Zakład Kartograficzny. „Sygnatura”
7. Portal internetowy Euroregionu SNB www.euroregion-snb.pl
8. Ścieżka rowerowa Jasień- Lubsko- Brody- Forst (L) , Amistad sp. z o.o. Kraków,
9. Gazeta Wyborcza, Łukasz Długopolski, „Niech odżyją miasta” ,
10. Gazeta Lubuska, mapka ścieżek rowerowych, portal www.gazetalubuska.pl
11. Ścieżka Geoturystyczna „ Dawna Kopalnia Babina”, Jacek Koźma, Irena Leszkowicz - Koźma, Lasy Państwowe Nadleśnictwo Lipinki, Żary
12. Mapa turystyczna Powiat żarski, skala 1:75000, ZK Sygnatura,
13. Materiały do projektu realizowanego przez Powiat Żarski pt „Przygoda z Nysą”, SICH Polska, Międzyrzecz
14. Aktualizacja koncepcji urbanistycznej wytyczenia szlaków rowerowych w Euroregionie „Sprewa- Nysa- Bóbr, Biuro Projektów Budownictwa APS,