

## **Barnim-Dreieck**

**(73 km - plus 27 km für die Anbindung an Berlin über den Berlin-Usedom Radfernweg)**

Die bislang letzte der in der Serie „Radeln im Barnimer Land“ erschienenen Tourentipps stellt in mehrfacher Hinsicht eine Besonderheit dar.

Anlässlich der feierlichen Einweihung des Barnimer Radwanderwegesystems im September 2003 im üblichen Kartenlayout herausgegeben faßt sie drei der „Vier Großen“ des Landkreises in attraktiver Form zusammen. Während die bisherigen von der Tourismusgemeinschaft Barnimer Land herausgegeben Radeltipps fast ausnahmslos auf einfachen Wegen oder wenig befahrenen Straßen verliefen, wird hier konsequent neugebaute Infrastruktur genutzt. Die beinahe gleichschenklige Form des Zusammenspiels von „Tour Brandenburg“, „Oder- Havel“ und „Berlin-Usedom“ gaben der Tour ihren Namen. Die Berlinanbindung des Dreiecks über zusätzliche 23 Kilometer vermittelt dem fantasievollen Betrachter das Bild eines verschrobenen Verkehrsschildes.

Es sind nicht nur die exakt hundert Kilometer, die das Barnim-Dreieck zur runden Sache werden lassen. Es sind auch die zahlreichen touristischen Highlights entlang der Strecke, die den Reiz des Barnim-Dreiecks ausmachen. Zahlreiche Schleusen des Finowkanals, Werbellinsee, Kloster Chorin, Schiffshebewerk, Eberswaldes Familiengarten – ein bedeutender Teil des touristischen Potenzial Barnims steht den Radlern direkt zur Verfügung oder sind über kurze Abstecher zu erreichen.

Auch die Radwanderkarte unterscheidet sich von ihren Vorgängern durch eine Reihe zusätzlicher Informationen. So erhält der Radler neben den üblichen Hinweisen auf „Empfehlenswerte Stationen“ beispielsweise Auskunft über Fahrradwerkstätten und Fahrradverleihstationen. Auch Bushaltestellen der Werbellinseebuslinie (mit Fahrradanhänger), Entfernungen zu nahegelegenen Bahnhöfen und Wasserwanderrastplätze sind in die Karte aufgenommen worden.

Auf das Studium der in die Karte aufgenommene textliche Wegbeschreibung können die Radler beinahe verzichten. Die mittlerweile fast abgeschlossene Markierung der einzelnen Radwege mit nicht zu übersehenden Schildern und der sehr gute Ausbauzustand lassen ein Verirren kaum zu.

Bei der Wahl des Fahrbahnuntergrundes entscheiden sich die Planer größtenteils für Bitumenbelag. Nur südlich Biesenthals und zwischen Oder-Havel-Kanal und Sandkrug wurde eine sogenannte wassergebundene Decke eingesetzt. Auch wenn der für dünne Reifen

gewöhnungsbedürftige Belag der Autobahnbrücke nördlich Biesenthals beibehalten wurde, ist die gesamte 100 Kilometer als absolut „rennradtauglich“ einzustufen.

Ein Wort abschließend zur Sicherheit: Zirka 90 % der Strecke führt über Wege, die bis auf Sondernutzungen ausschließlich dem Radfahren, Wanderern oder Inlineskaten vorbehalten sind. Bisher ist es leider nicht gelungen, die Lücken in diesem Netz zu schließen. Während die Aussichten für den Ausbau der gut 300 Meter langen Strecke entlang der B167 in Höhe Marienwerder sehr gut sind, wird bis zur Realisierung des Weges entlang des Werbellinsees und des einen Kilometers östlich Althüttendorfs die Bundesstraße genutzt werden müssen.

Christian Wapler