

Landkreis Märkisch-Oderland

Der Landrat



Landratsamt – Puschkinplatz 12 – 15306 Seelow

Hauptverwaltungsbeamte
der Städte und Gemeinden
im Landkreis Märkisch-Oderland

Fachbereich: I
Amt: Wirtschaftsamt
Fachdienst: Wirtschaft
Dienstort: Seelow
Auskunft erteilt: Herr Schleinitz
Durchwahl: 03346 850-7610
Telefax: 03346 850-7609
E-Mail: joerg_schleinitz@landkreismol.de

AZ: 80.46.04/WIA

Seelow, 23. Juni 2021

Touristisches Radwegekonzept des Landkreises Märkisch-Oderland Fortschreibung 2021 – Möglichkeit zur Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren,

unter der Internetadresse des Landkreises Märkisch-Oderland <https://www.maerkisch-oderland.de/datei/anzeigen/id/4283,1249/radwanderwegekonzept.pdf> finden Sie das touristische Radwegekonzept von 2013. Der Kreistag beabsichtigt in diesem Jahr eine Fortschreibung.

Definition der überregionalen touristischen Radwege im Landkreis

Genauso wie in der Systematik der Straßenunterhaltung hängt die Ausrichtung des Systems der kreislichen/gemeindlichen (im Folgenden als kommunal bezeichneten) Radwege von dem überregional vorhandenen Netz der touristischen Wege ab. Diese Wege, auch als „Autobahnen des Radtourismus“ bezeichnet, sichern die Anbindung unseres kommunalen Wegenetzes an internationale und nationale touristische Radwege und bilden damit die Grundlage für die zielgerichtete Vermarktung des Radtourismus und damit auch für Wertschöpfung aus den getätigten Investitionen. Und hier ist unser Landkreis gut aufgestellt im Vergleich zu anderen Regionen. Mit dem Europaradwanderweg R1/ZR1 (wird auch als Deutschlandroute D3 geführt) und der Deutschlandroute D 12 Oder-Neiße-Radweg gibt es gleich zwei von 12 Deutschlandrouten, die die überregionale Anbindung sichern. Ergänzt wird das Potential der überregionalen Anbindung durch weitere vier von 22 Radwegen, die als Landesfernradwege Brandenburg definiert sind und durch unsere Region führen. Das sind folgende Radwege:

Tour Brandenburg
Oderbruchbahnradweg
Märkische Schlössertour
Radroute Historische Stadtkerne

Unter Berücksichtigung dieser Rahmenbedingungen soll das Konzept von 2013 überarbeitet werden. Die Zielstellung ist dabei, dem Radtouristen ein möglichst durchgängiges Netz an ausgebauten Radwegen an Bundes-, Landes-, Kreis- und

Gemeindestraßen anzubieten. Dabei sollen touristische Destinationen und Service- und Dienstleistungseinrichtungen ausreichend berücksichtigt werden.

Dieses Konzept bewertet nicht die Vollständigkeit des straßenbegleitenden Radwegebaus an Bundes-, Landes und Kreisstraßen. Ebenfalls greift dieses Konzept nicht in die Prioritätensetzung des Alltags-, Pendler- und Schülerverkehrs der Kommunen ein. Diese Aufgaben nimmt jeder Baulastträger in eigener Verantwortung wahr.

Daher konzentriert sich das touristische Radverkehrskonzept des Landkreises auf die direkt beeinflussbaren Radwegeabschnitte mit der Zielstellung, die touristischen Radwege in kommunaler Baulast in enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden als Baulastträger gemeinsam zu entwickeln und zu pflegen und Möglichkeiten der Förderung durch Dritte in Anspruch zu nehmen.

Der Wirtschaftsausschuss des Kreistages als fachlich zuständiges Gremium hat in seiner Sitzung am 17.05.2021 die Konzentration des kreislichen Konzeptes auf folgende Radwege empfohlen:

- Europaradwanderweg R1/ZR1
- Oder-Neiße-Radweg
- Tour Brandenburg (identisch mit Oder-Havel-Radweg im Bereich Märkisch-Oderland)
- Radroute Historische Stadtkerne
- Oderbruchbahnradweg
- Märkische Schlössertour

Eine Karte des jeweiligen Radwegeverlaufs finden Sie in der Anlage. Da diese Karte für eine Detailbewertung nur bedingt geeignet ist, können auf Sie folgenden Kartendienst zurückgreifen:

<https://lk-mol.maps.arcgis.com/apps/View/index.html?appid=fb4fca6ce67942e8823a9992b3c63d5f>

Definition der Handlungserfordernisse auf diesen Wegen

Neben dem Wegeverlauf sollen Handlungsschwerpunkte auf den kommunalen Wegen fixiert werden. Grundlage für die Bemessung des Ausbaus sind die ERA Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV). Sie sind ein in Deutschland gültiges technisches Regelwerk für die Planung, den Entwurf und den Betrieb von Radverkehrsanlagen. In einigen Bundesländern wie Brandenburg ist die Anwendung der ERA 2010 verbindliche Voraussetzung für eine Förderung. Durch den Verweis in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung VwV-StVO auf die ERA wie auch infolge der Rechtsprechung sind die ERA als Stand der Technik anerkannt und in der Regel von Planern und Behörden verbindlich anzuwenden, wenn es um Anlagen für den Radverkehr geht.

Aus der Tradition heraus können wir auf ein umfangreiches Netz schon vorhandener Radverkehrsanlagen zurückgreifen. Einzelne Abschnitte sind bereits vor mehr als 20 Jahren ausgebaut worden. Neben dem Neubau bzw. Lückenschluss zu einzelnen Radwegen ergibt sich auch stärkerer Unterhaltungs- und Investitionsaufwand an bereits touristisch genutzten Wegen. Auf Basis dieses Konzeptes sollen Prioritäten für Bauarbeiten von Radwegeabschnitten gesetzt werden, auf deren Basis eine Förderung

möglich wird. Je nach Förderprogramm soll die Antragstellung über die Baulastträger für jeden einzelnen Abschnitt oder als Sammelantrag über den Landkreis erfolgen. Oft gibt es auch Bagatellgrenzen, die kleinteilige (Ersatz-)Investitionen ausschließen. Dieser Reparatur- und Unterhaltungsaufwand wird hier ebenfalls mit aufgeführt, um die durchgängig gute Befahrbarkeit eines Radweges zu sichern. Sie stellt aber auf die Verantwortung des jeweiligen Baulastträgers ab.

Voraussetzung für eine Förderung ist u.a. die Verfügbarkeit von Grund und Boden. Daher wird allen Baulastträgern empfohlen, sofern die jeweilige Trasse nicht schon eigentumsrechtlich gesichert ist, notwendige Flächen zu erwerben oder die Nutzung auf andere Art und Weise mittel- bis langfristig zu sichern.

Bewertung der Handlungserfordernisse

Die Priorität einzelner Abschnitte neben den Inhalten eines Förderprogramms wird auf Basis eines Punktesystems nach folgenden Kriterien bewertet:

K.O.-Kriterium: Alle Radwegeabschnitte im Sinne dieses Konzeptes müssen Bestandteil eines der o.g. Wege sein. Es ist im Sinne dieses Konzeptes auch möglich, eine vorhandene Trasse zu verlegen, wenn

- u.a. das Eigentum des Grund und Bodens nicht gesichert ist oder nicht gesichert werden kann,
- für den Touristen der Erlebniswert gesteigert werden kann (POI oder auch als touristische Destination bezeichnet),
- parallele Wegführungen eingespart werden können,
- Straßennutzung eliminiert werden kann,
- die Alternative wirtschaftlich günstiger ausgebaut oder
- der Anteil von starken Steigungen vermindert werden kann.

Kriterium 1- Bestandsqualität: Bewertet wird die Qualität des vorhandenen Weges in fünf Stufen (Note entspricht dann Punktzahl).

- Note 1: vereinzelte Schadstellen (Rissbildung/Aufwölbung) ohne starke Beschädigung der Oberfläche - kein Handlungsbedarf
- Note 2: erhöhte Anzahl von Schadstellen mit Unebenheiten in der Fahrbahnfläche (Risse, Aufwölbungen, Wurzel- und Pflanzendurchwuchs - langfristiger Handlungsbedarf
- Note 3: poröse, brüchige Oberflächenbefestigung - mittelfristiger Handlungsbedarf
- Note 4: Oberflächenbefestigung stark beschädigt, starke Unebenheiten (auch Schlaglöcher), unbefestigte Abschnitte (Sand/Kies) - umgehender Handlungsbedarf
- Note 5: kein separater Radweg vorhanden, „Lückenschluss“ wird außerorts unter Berücksichtigung der Gefährdung der Radfahrer (hohes Verkehrsaufkommen) angestrebt

Die Wichtung erfolgt mit 50% in der Gesamtbewertung.

Kriterium 2 - Verkehrssicherheit: Die Bewertung erfolgt nach der Lage (innerorts geringere Verkehrsgefährdung = 1 Punkt, außerorts höhere Verkehrsgefährdung = 2 Punkte) und wiederum in vier Stufen (Stufe=Punktzahl):

- Stufe 1: straßenunabhängiger Weg/ freie Strecke
- Stufe 2: straßenbegleitender Radweg, aber von der Straßenfahrbahn räumlich getrennt

- Stufe 3: straßenbegleitender Radweg, aber mit dem Straßenkörper direkt verbunden
- Stufe 4: Straßennutzung (mit und ohne Radfahrstreifen)

Die Punktzahl aus beiden Rubriken fließt zu 25% in die Gesamtbewertung ein. Informatorisch wurde noch die aktuelle Wegebreite aufgeführt.

Kriterium 3 – Grad der Verkehrsbelegung bei Straßennutzung: Sofern die Straße genutzt wird/werden muss, ist die Verkehrsbelegung mit Kraftfahrzeugen durchaus ein relevantes Kriterium. Daher erhalten die Radwegeabschnitte mit geringer PKW/LKW-Dichte (0-400 Kfz/ DTV durchschnittliche tägliche Verkehrsdichte) Null Punkte und mit mittlerer Verkehrsdichte (400-2.500 Kfz/DTV) einen Punkt. Bei hoher Verkehrsdichte (ab 2.500 Kfz/DTV) werden 2 Punkte vergeben (hoher Handlungsbedarf). Dieses Kriterium wird auch mit 25% gewichtet.

Aus der Addition ergibt sich eine Gesamtpunktzahl pro Abschnitt. Dabei haben wir die Punktzahlen zu Klassen zusammengefasst:

- | | |
|---------------------|--|
| • 3 Punkte und mehr | Handlungsbedarfsstufe 1 (hoher Handlungsbedarf) |
| • 2,5-2,75 Punkte | Handlungsbedarfsstufe 2 |
| • 2,0-2,25 Punkte | Handlungsbedarfsstufe 3 |
| • Unter 2 Punkte | Handlungsbedarfsstufe 4 (geringer Handlungsbedarf) |

Die Bewertung des investiven Handlungsbedarfes finden Sie in der anhängenden Tabelle.

Mit diesem Schreiben möchten wir über den aktuellen Stand des Entwurfs der touristischen Radwegeplanung informieren und Ihnen die Möglichkeit einer Stellungnahme bis 31.08.2021 geben.

Anlage: Karte der überregionalen touristischen Wege
Liste der Handlungsbedarfe

Relevant in der Diskussion des Wirtschaftsausschusses am 17.05.2021 war neben dem touristischen Radwegekonzept ebenfalls die Möglichkeit, für Schülerinnen und Schüler den Zugang zur Schule mit dem Fahrrad zu verbessern. Der Ausschuss bittet um Informationen, welche Ideen, Planungen oder Handlungserfordernisse in Ihrer Kommunalplanung existieren. Zur Definition/Kategorisierung dieser Bedarfe lehnen wir uns an die Bedarfsbewertung der Baulastträger von Bundes- und Landesstraßen an. Diese richtet sich nach der Entfernung zwischen Wohnort und Schulort und sieht wie folgt aus:

Einzugsbereich Grundschule

- | | |
|---------|-----------|
| • bis 2 | 10 Punkte |
| • 4 km | 8 Punkte |

Einzugsbereich weiterführende Schule

- | | |
|-------------|-----------|
| • bis 2 km | 10 Punkte |
| • bis 4 km | 8 Punkte |
| • bis 6 km | 6 Punkte |
| • bis 8 km | 4 Punkte |
| • bis 10 km | 2 Punkte |

Benennen Sie bitte, an welcher Straße für den Schülerverkehr Radwege unter Beachtung o.g. Entfernungen Sie in Ihrem Verantwortungsbereich einen Ausbaubedarf sehen. Sollten Radwege in eigener Baulast dabei sein, geben Sie bitte einen möglichen Umsetzungszeitraum an. In einem ersten Schritt bitten wir um Benennung von einem, höchstens zwei Ausbauprojekten in Ihrem Verantwortungsbereich.

Unter Berücksichtigung der jeweiligen Bewertung wird der Landkreis mit den anderen Baulastträgern ins Gespräch gehen, um eine Umsetzung auszuloten. Es wird aber offensichtlich sein, dass der mögliche Bedarf trotz aller aktuellen Förderprogramme über die derzeit erkennbaren finanziellen Möglichkeiten hinausgeht. Schicken Sie uns Ihre Übersicht mit Benennung des Schulstandortes in Ihrem Hoheitsbereich, der Bezeichnung der Straße und Kilometerangabe für den (Schüler-)Radweg ebenfalls bis zum 31.08.2021.

Mit freundlichen Grüßen

im Auftrag



Schinkel
Fachbereichsleiter und Leiter Wirtschaftsamt