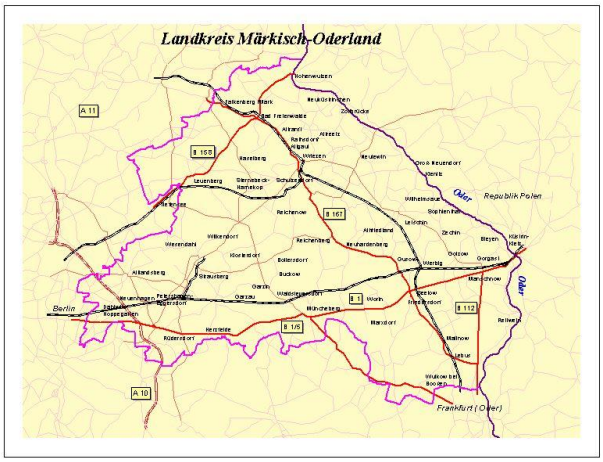
Radwanderwege Konzept des Landkreises Märkisch-Oderland

Beschluss des Kreistages am 20.03.2013



Verfasser:
Landkreis Märkisch-Oderland
Fachbereich I
Wirtschaftsamt
Puschkinplatz 12
15306 Seelow
E-Mail: wirtschaftsamt@landkreismol.de

Radwanderwegekonzept Landkreis Märkisch-Oderland

Inhaltsverzeichnis

1.	Zielstellung	3
2.	Ausgangssituation	3 - 5
3.	Konzeptgrundlagen und Zuständigkeiten	6 - 7
4.	Radwanderwegekonzept 2013	
4.1.	Zielgruppen	7 - 8
4.2.	Radwanderwegeübersicht	9
4.3.	Schwerpunkte	13 - 14
4.4.	Ausbaubedarf	14 - 15
5.	Prioritätensetzung und Ausbauumfang Straßenbauverwaltung Land Brandenburg	20
6.	Betreuung, Pflege und Wartung	21 - 22
7.	Fazit und Ausblick	24 – 25

Tabellen:

Tabelle 1	Radwanderwegeübersicht	10
Tabelle 2	Ausbaubedarf Fernradwanderwege (i. R.)	16
Tabelle 3	Ausbaubedarf Fernradwanderwege	16 - 17
Tabelle 4	Ausbaubedarf regionale Radwanderwege	18
Tabelle 5	Ausbaubedarf – Baulastträger Bund und Land	20 – 21
Tabelle 6	Abrechnung bisheriger Mitteleinsatz	26

Karten:

Karte 1	Übersicht Radfernwanderwege und regionale themenbezogene Radwanderwege	11
Karte 2	Übersicht örtlich ausgeschilderte Radwanderangebote	12
Karte 3	Übersicht Ausbaubedarf Radwanderwege	19
Karte 4	Übersicht Radwanderwegepflegeabschnitte	23

1. Zielstellung

Der Fahrradtourismus weist als Wirtschaftsfaktor seit Jahren eine kontinuierlich steigende Tendenz auf und stellt ein hohes Wertschöpfungspotenzial dar. Er ist auch im Landkreis Märkisch-Oderland zu einem wichtigen Wirtschaftsfaktor und dies insbesondere für den ländlichen Raum geworden. Das Reisegebiet Seenland Oder-Spree, in das der Landkreis integriert ist, soll als „Radler-Region" einen festen Platz in den Radler-Destinationen sowohl Deutschlands als auch Europas erhalten. Dazu gilt es, das vorhandene Radwanderwegenetz im Landkreis zu sichern und die Zertifizierungsanforderungen zu erfüllen. Das vorliegende Radwanderwegekonzept soll dazu und nicht zuletzt auch zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit der Radwanderwege in der Region beitragen.

Das kreisliche Radwanderwegekonzept konzentriert sich im Wesentlichen auf die Darstellung und Entwicklung der Radwanderwege, die einen Bezug zu den touristischen Aktivitäten und überregionalen Charakter haben. Durch die Anbindung der Radwanderwege des Landkreises Märkisch-Oderland an die Bundeshauptstadt Berlin soll das hohe Potenzial Erholung suchender Berliner erschlossen werden. Ebenso soll die Verknüpfung mit den vorhandenen und geplanten Radwanderwegen der Nachbarlandkreise, der Stadt Frankfurt (Oder) und der Republik Polen gesichert werden.

Aus der Kombination touristisch interessanter Radwanderwegeführungen und straßenbegleitender Radwege des Alltagsverkehrs soll sich ein funktionstüchtiges Radwegenetz im Landkreis Märkisch-Oderland ergeben. Unter Berücksichtigung der verschiedenen Straßenkategorien und Baulastträger soll das vorliegende Konzept zur Schwerpunktsetzung für Investitionsentscheidungen an den Radwanderwegen dienen. Dies insbesondere dort, wo eine (Mit)-Verantwortung des Landkreises gesehen wird. Anderen Baulastträgern soll das Konzept Empfehlung bzw. Orientierung sein.

Neben den hier dargestellten Radwanderwegen einschließlich deren Erweiterung durch gemeindliche Radwanderwege besteht auch ein Bedarf an weiteren Radwegen vorrangig im verdichteten Siedlungsraum des Landkreises Märkisch-Oderland. Diese Wege bedienen vorrangig Funktionen des Alltags-, Schüler- und Einkaufsverkehrs und stellen eine Verbindung zwischen den Siedlungsgebieten, den Bahnhöfen und S-Bahnhöfen und dem vorgestellten Radwanderwegenetz dar. Auf Grund Ihrer Hauptfunktion sind sie nicht Bestandteil des touristischen, zertifizierten Radwanderwegenetzes und werden in diesem Konzept nicht berücksichtigt.

2. Ausgangssituation

Fahrradfahren ist nicht nur ausgesprochen umweltfreundlich und gesundheitsfördernd, es kann auch einen erheblichen Beitrag zur Tourismusförderung leisten.

„Die Bundesregierung unterstreicht mit der Vorlage des Nationalen Radverkehrsplanes ihren politischen Gestaltungswillen zur Förderung des Radverkehrs als Teil einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung....
...Dabei ist klar: Im Rahmen unseres föderativen Systems liegt die Hauptverantwortung für die Förderung des Radverkehrs bei Ländern und Kommunen." (Quelle: Vorwort Nationaler Radverkehrsplan 2002-2012)

Der 2012 beschlossene neue Nationale Radverkehrsplan (NRVP 2020) gilt für die Jahre 2013 bis 2020 und schließt sich nahtlos an den ersten Nationalen Radverkehrsplan (NRVP 2002-2012) an.

„Inhaltlich handelt es sich nicht um eine reine Fortführung, sondern um eine Weiterentwicklung, weil die Radverkehrsförderung auf die neuen verkehrspolitischen und gesellschaftlichen Herausforderungen ausgerichtet wird. Als Teil einer integrierten Verkehrs- und Mobilitätspolitik zielt er über die Förderung des Radverkehrs hinaus auf eine Stärkung des so genannten Umweltverbunds aus öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV), Fuß- und Radverkehr insgesamt." (NRVP, Teil A Grundlagen)

Die Förderung des Fahrrades ist eingebunden in den komplexen Wirkungszusammenhang von Wirtschafts-, Finanz- und Steuer-, Verkehrs-, Raumordnungs-, Gesundheits-, Umwelt- und Tourismuspolitik. Es gilt weiterhin, die Potenziale des Fahrradverkehrs auszuschöpfen. Schwerpunkte dabei sind:

- die Stärkung des Standortes Deutschland im Fahrradtourismus
- die Verbesserung der Möglichkeiten zur Fahrradnutzung im Alltagsverkehr
- die Vernetzung von Radrouten mit anderen Verkehrsmitteln.

Durch die Fortführung der Förderfibel über die gesamte Laufzeit des NRVP 2020 werden die Akteure der Radverkehrsförderung über vorhandene Fördermöglichkeiten auf allen Ebenen informiert (http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/foerderfibel).

Landesplanerische Zielsetzung ist die Entwicklung eines integrierten Verkehrssystems, dessen unverzichtbarer Bestandteil der Radverkehr ist. „Für den Radverkehr sind verkehrssichere und attraktive Anlagen zu schaffen. Besondere Bedeutung kommt einem vom Straßenverkehr weitgehend unabhängigen Radwegenetz zu." (Gemeinsames Landesentwicklungsprogramm der Länder Berlin und Brandenburg)

Die seitens des Landes Brandenburg in den Jahren 1993/94 erarbeitete Fernradwanderwegekonzeption wurde im Jahre 2001 aktualisiert. 2008 erfolgte eine Evaluierung der Ergebnisse, die die Festlegung des weiteren Umganges mit den Fernradwanderwegen beinhaltet. Im Rahmen der Überarbeitung der Landestourismuskonzeption und der Aktualisierung der Landesradwanderwege-konzeption wurden 5 weitere Radwege als Fernradwanderwege klassifiziert, so dass das Radwanderwegenetz Brandenburgs nunmehr aus 12 Fernradwanderwegen besteht.

Eine Zielstellung bei der Gestaltung des Radwanderwegenetzes in Brandenburg besteht darin, dass alle Fernradwanderwege mindestens eine Qualitätseinstufung von 3 Sternen gemäß der ADFC-Zertifizierungsrichtlinie erhalten. Grundlagen hierfür sind die ADFC-Anforderungen an die Zertifizierung von Radwanderwegen einschließlich der Standards für Radfernwege von 2001 und die Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr im Land Brandenburg von 2008 (HBR Brandenburg).

2009 konnten 9 Brandenburger Fernradwanderwege das Zertifikat einer Qualitätsroute erhalten. Bei der Fernradwanderwegezertifizierung 2012 erhielten 25 Fernradwanderwege in Deutschland eine Klassifizierung von 3 oder 4 Sternen, 13 davon alleine in Brandenburg.

Die folgende Tabelle stellt den aktuellen Stand der Zertifizierung von Radwanderwegen für den Landkreis Märkisch-Oderland dar:

Fernradwege in MOL	**Status**	**2009**	**2012**
Europäischer Fernradwanderweg R1	D-Route Nr. 3 Euro-Velo Nr. 3		***
Oder-Neiße-Radweg	D-Route Nr. 12	***	****
Tour Brandenburg	Landesfernradweg		****
Oderbruchbahn-RW	Regionaler Fernradweg LOS / LK MOL	****	****
Märkische-Schlösser-Tour	Regionaler Fernradweg LOS / LK MOL		****

Der Europäische Radfahrerverband ECF koordiniert ein von der Europäischen Union gefördertes Projekt „Euro-Velo" zum Bau von 12 transeuropäischen Radwanderstrecken. Das Land Brandenburg wird dabei von den Routen:

- Nr. 10 (Nordkap – Malta) = (Elbe-Radweg) und
- Nr. 3 (Calais – Moskau) = (Europaradwanderweg R1) berührt.

Das Fernradwanderwegenetz Deutschlands, das D-Routennetz, besteht aus 12 nationalen Radfernwanderwegen mit einer Gesamtlänge von 10.200 km. Brandenburg tangieren die:

- D 3 – Route = Europäische Fernradwanderweg R1
- D 12 – Route = Oder-Neiße-Radweg
- D 10 – Route = Elberadweg
- D 11 – Route = Radweg Berlin-Kopenhagen

3. Konzeptgrundlagen und Zuständigkeiten

Die nachfolgend benannten Konzeptgrundlagen beinhalten sowohl überregionale und nationale Empfehlungen, Berichte und Planungsdokumente als auch eigene Konzepte bzw. die für die Anbindung wichtigen planerischen Unterlagen der Nachbarlandkreise, der Stadt Frankfurt (Oder) und des Landes Berlin:

Ministerium für Wirtschaft des Landes Brandenburg	Bericht zur Konzeption der Landesregierung für die touristischen Radwege 1999
Ministerium für Wirtschaft des Landes Brandenburg	Handlungsempfehlungen zur Weiter-entwicklung des Radtourismus in Brandenburg 11/2001
Regionale Planungsgemeinschaft Oderland-Spree	Regionalplan Oderland-Spree Satzung 11/2001
Landkreis Märkisch-Oderland	Radwegekonzept 08/1998
Landkreis Märkisch-Oderland	Radwegekonzeption 06/2002
Landkreis Barnim	Vier-Wege-Netz Konzeption 1999
Landkreis Oder-Spree	Fernradwanderwegenetz 09/2001
Stadt Frankfurt (Oder)	Radverkehrskonzeption 10/1996
Land Berlin	Fahrradroutennetz 1995
Brandenburgisches Landesplanungsgesetz - BbgLPlG	§ 3 BbgLPlG
Ministerium für Wirtschaft des Landes Brandenburg	Handlungsempfehlungen zur Weiterentwicklung des Radtourismus in Brandenburg - Evaluierung 2008
Land Berlin	Fahrradroutennetz Fortschreibung 2007
Stadt Frankfurt (Oder)	Radverkehrskonzeption Fortschreibung 04/2006
Stadt Frankfurt (Oder)	Radverkehrskonzeption 2009
Landkreis Märkisch-Oderland	Aktualisierung Radwegekonzept 09/2005
Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen	Nationaler Radverkehrsplan 2002 - 2012
Ministerium für Wirtschaft und Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg	Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr im Land Brandenburg 2008
Land Berlin	Karte Radverkehrsanlagen Berlin 2010
Ministerium für Wirtschaft und Europaangelegenheiten des Landes Brandenburg	Ergänzung Landesradwegekonzeption 2011 – Regionalparkroute Radwanderweg „Rund um Berlin“
Tourismusmarketing Brandenburg GmbH	Radverkehrsanalyse Brandenburg 2011
Ministerium für Infrastruktur und Landschaft des Landes Brandenburg	Erster Fahrradbericht für das Land Brandenburg 2011
Regionalpark Barnimer Feldmark e. V.	Radwegekonzept für die Barnimer Feldmark 2011
Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung	Nationaler Radverkehrsplan 2020

Für den Bau, die bauliche Unterhaltung und die Verkehrssicherung von Straßen sind verschiedene Baulastträger zuständig. Die Baulast von Radwegen und kombinierten Geh- und Radwegen umfasst grundsätzlich alle mit dem Bau, dem Unterhalt und der Verkehrssicherheit zusammenhängenden Aufgaben und richtet sich nach dem Bundesfernstraßengesetz bzw. dem Brandenburgischen Straßengesetz.

Baulastträger sind für

- Bundesstraßen die Bundesrepublik Deutschland (Bund)
- Landesstraßen das Land Brandenburg (Land)
- Kreisstraßen die Landkreise (Kreis)
- Gemeindestraßen die Städte und Gemeinden
- ausgebaute öffentliche Feld- und Waldwege bzw. Wirtschaftswege die Städte und Gemeinden
- nicht öffentliche Wege und Forstwege grundsätzlich die Grundstückseigentümer.

Radwege, die straßenbegleitend verlaufen, werden der Baulastträgerschaft der jeweiligen Straße zugeordnet. Wenn Radwanderwege über derartige Straßen geführt werden, ändert sich die Baulastträgerschaft durch diese Mitbenutzung nicht.

Während der Landkreis für Kreisstraßen entsprechend seiner Baulastträgerschaft eigenständig gemäß der Haushaltslage Festlegungen zum Bau von straßenbegleitenden Radwegen treffen kann, besteht gegenüber allen anderen Baulastträgern nur die Möglichkeit der Meinungsäußerung im Rahmen von Beteiligungen bei Bedarfsplanungen bzw. von empfehlenden Hinweisen, bspw. zum Bau von Radwegen.

Dementsprechend kann bei der Planung und Umsetzung von touristischen Radwanderwegen nur eine Realisierung im Konsens aller beteiligten Träger erfolgen. Hierbei ist die Etablierung einer touristischen Radroute auch an ein entsprechendes wirtschaftliches Interesse und damit an politische Bekenntnisse der den Baulastträgerschaften zugeordneten Ebenen gebunden.

4. Radwanderwegekonzept 2013

4.1. Zielgruppen

Ausgehend davon, dass zwei Pilotuntersuchungen zu Radfernwanderwegen des Bundesverkehrsministeriums und des ADFC am Oder-Neiße-Radweg (D-Route-12) und am Europafernradwanderweg R1 (D-Route-3) auch den Landkreis Märkisch-Oderland erfassten, lässt sich die folgende Aussage aus dem Jahre 2004 auch auf den Landkreis beziehen:

„Laut Einschätzung der Bundes- und der Landesstudie zur Situation an den Fernradwegen weisen viele Fernradwege Mängel an attraktiver Wegeinfrastruktur, nutzergerechten Serviceangeboten, guter Beschilderung und marktgerechter Werbung auf.“

An der Verbesserung der Infrastruktur wurde in den Jahren 2000 bis 2012 im Landkreis Märkisch-Oderland intensiv mit nachweisbarem Erfolg gearbeitet. Der Landkreis hat im Zeitraum von 1998-2012 gemeinsam mit den Kommunen und

weiteren Baulastträgern unter Zuhilfenahme verschiedener Förderprogramme 15,27 Mio. € in die Radwanderwegeinfrastruktur investiert (s. Anhang, Tab.6).

Wie aber steht es mit der Zielgruppengerechtigkeit?

Zielgruppen sind Radtouristen und Radausflügler (Tagestouristen).

Die Zielgruppe der **Radtouristen** lässt sich hinsichtlich der Motivlage, dem Verhalten und den Bedürfnissen in folgende Gruppen weiter untergliedern:

- Radwanderer = Raddurchzugstouristen, die ihren Radurlaub nicht an einem Ort verbringen, sondern vielmehr von einem Start- zu einem Zielort fahren

- Regio-Radler = Radaufenthaltstouristen, die sich eine feste Unterkunft suchen, um von dort aus Tagestouren zu unternehmen

- Urlaubs-Radler = Touristen/Urlauber bei denen Radfahren nicht das Hauptmotiv darstellt, sondern nur gelegentlich ausgeübt wird. Sie unternehmen während ihres Aufenthaltes mindestens einen Radausflug.

Insbesondere zielgerichtetes Marketing und entsprechender Service muss den unterschiedlichen Bedürfnissen und Motivlagen des Radtouristen Rechnung tragen.

Den Schwerpunkt in Brandenburg stellt zweifellos der **Radausflügler = Tagestourist** dar. Der Tagestourismus hat nicht nur im Bundesvergleich eine überdurchschnittliche Bedeutung, sondern ist mit Abstand das umsatzstärkste touristische Marktsegment. Das trifft auch auf den Landkreis Märkisch-Oderland zu. Demzufolge steht der Radausflügler gemeinsam mit dem Radtouristen im Mittelpunkt der regionalen Service- und Marketing-Aktivitäten.

Was aber für beide Zielgruppen gilt:

Eine gut ausgebaute radtouristische Infrastruktur muss mit Naturnähe und Umweltverträglichkeit die Schönheiten und Attraktionen der Landschaft in der Region erschließen. Deshalb ist die Entwicklung eines abgestimmten Radwanderwegenetzes das wichtigste Handlungsfeld für die Entwicklung der Radler-Region, das sowohl den Belangen der Anwohner als auch der Erholung suchenden Gäste Rechnung tragen muss. In der Führung des Radwanderwegenetzes in Märkisch-Oderland ist dabei insbesondere auf eine funktionierende Anbindung an das Berliner Radwegenetz zu achten.

Dass dies von erheblichem Nutzen auch für die einheimische Bevölkerung ist, sei hier nochmals heraus gestellt: Die Radwege dienen natürlich auch den Einwohnern des Landkreises dazu, im Alltags- und Freizeitbereich besser und sicherer ans Ziel zu kommen. Im Freizeitbereich sind sie in dem Sinne also „Radausflügler".

4.2. Radwanderwegeübersicht

In der folgenden Tabelle werden die für den Landkreis relevanten Radwanderwege dargestellt. Es erfolgt eine Differenzierung nach der Verantwortlichkeit.

Erläuterungen zur Tabelle:
Touristische Radrouten oder Radwanderwege sind ausgeschilderte Wegführungen, die vorrangig dem Fahrradtourismus dienen und in Radwanderkarten eingezeichnet sind. Touristische Radrouten orientieren sich häufig an kulturellen, landschaftlichen oder geografischen Themen. Diese Themenradrouten eignen sich besonders gut zur Vermarktung durch Tourismusorganisationen und Kommunen. Deswegen entstehen immer wieder neue Routen mit neuen Themen, die verbunden mit Broschüren, Webseiten und Werbeanzeigen Fahrradreisende in die Tourismusregionen locken sollen. Oft ist dabei nicht die kürzeste oder steigungsärmste, sondern die interessanteste Strecke das Ziel, weswegen touristische Radrouten nicht immer gleichzeitig auch für Alltagsradverkehr attraktiv sind. Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) empfiehlt für Fachdiskussionen und -literatur die Verwendung des Begriffs „Touristische Radroute" statt „Radweg" und für überregionale Radrouten den Begriff „Radfernweg" statt des auch gebräuchlichen Begriffs „Fernradweg".

ADFC-Definition für Radfernwege:

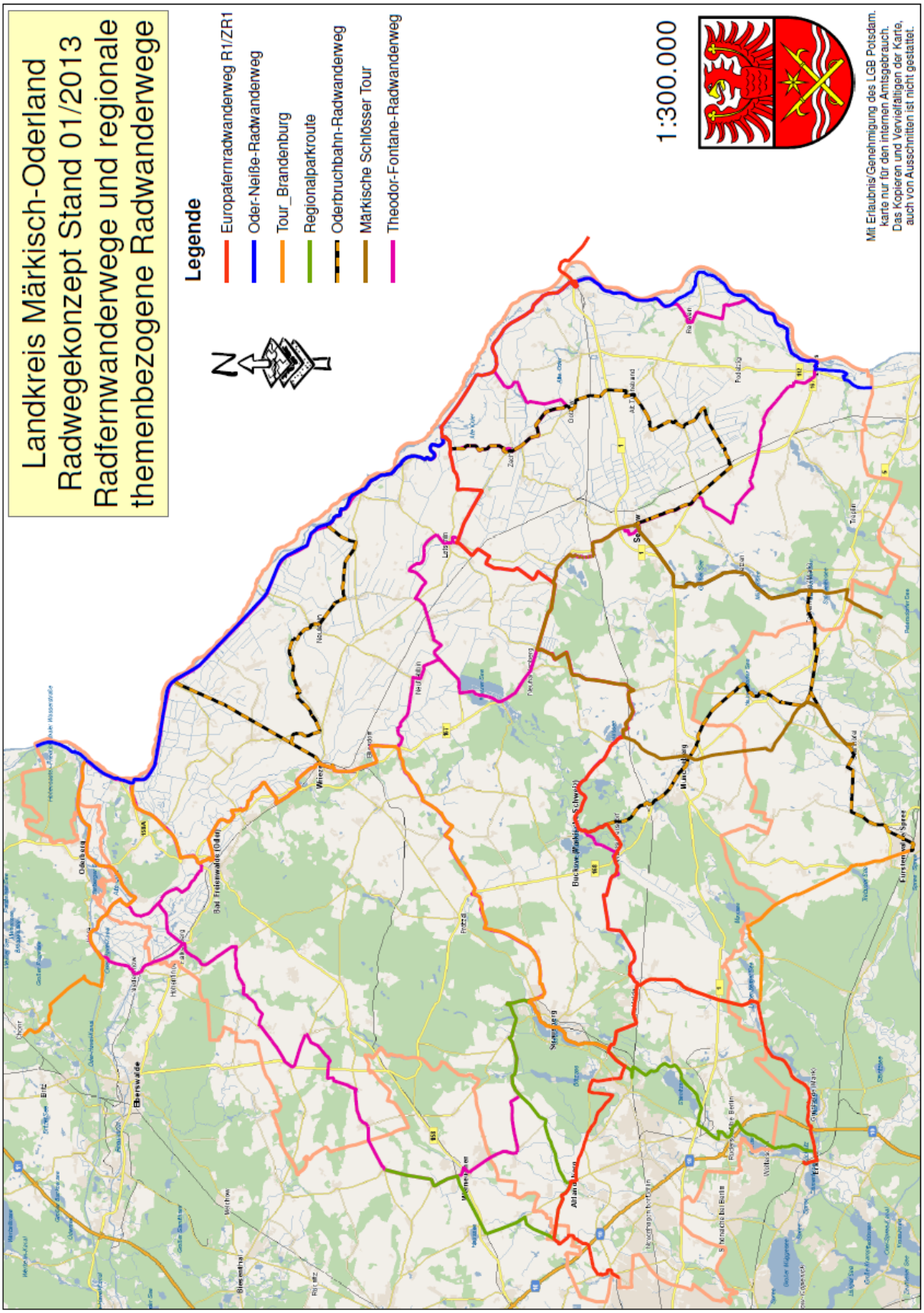
- überregionale, beschilderte Radrouten, in aller Regel bundesländer- oder landkreisübergreifend; führen zu nennenswerten Anteilen durch mehrere Landkreise
- Mindestlänge von 100 km
- eindeutiger Name des touristischen Produktes
- eindeutige Konzeption als Strecke, Rundkurs oder Netz
- durchgängige Befahrbarkeit (Fahrrad mit 20 km/h, 20 kg Gepäck und 28 mm Reifenbreite, aber auch mit Tandem oder Anhänger)
- empfohlene Mindestbreite von 2 Metern
- Allwettertauglichkeit (sowohl nach langer Trockenheit als auch nach längerem Regen noch befahrbar)
- einheitliche, durchgängige Wegweisung in beide Fahrtrichtungen (nach den Empfehlungen des ADFC oder der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, FGSV)
- naturnahe Routenführung
- sichere Befahrbarkeit (geringe Belastung durch Autoverkehr)
- touristische Infrastruktur (möglichst viele Bett & Bike - Betriebe, Schutzhütten, Gastronomie, Abstellanlagen, Bereitstellung touristischer Informationen, etc.)
- Anbindung an öffentlichen Verkehr mit Fahrradbeförderung (Anreisemöglichkeiten, Fahrradmitnahmemöglichkeiten in Bus und Bahn entlang der Route)
- realistisches, zielgruppenspezifisches Marketing: zentrale Informationsstelle, Bereitstellung von Grundinformationen, Tourenvorschläge für verschiedene Zielgruppen oder eindeutig definiertes Zielgruppenangebot, Karten- und Radwanderführer, Pauschalen, Präsentation im Internet, Buchungsmöglichkeit per E-Mail

regelmäßige Wartung, Kontrolle der fahrradtouristischen Infrastruktur

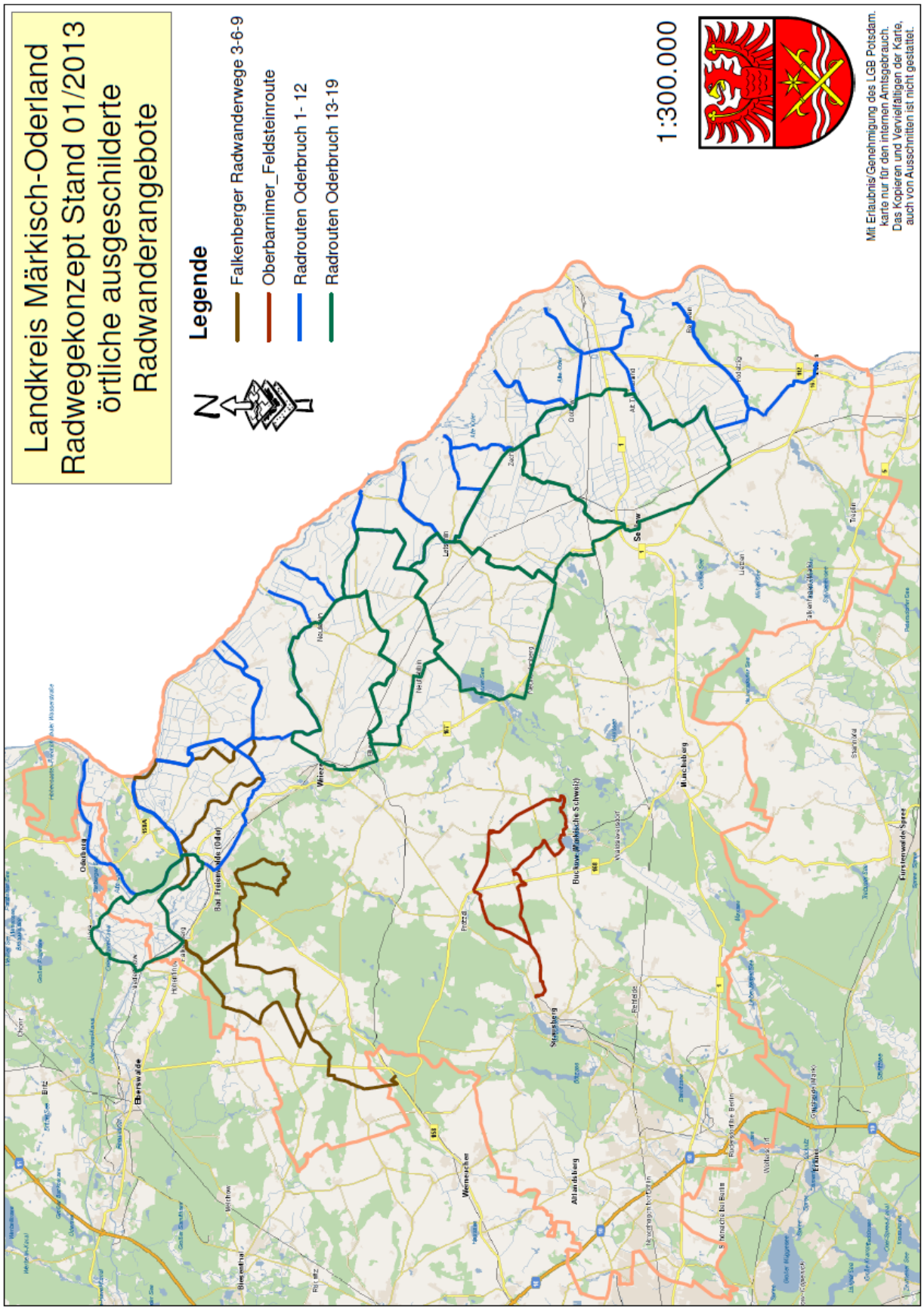
Tabelle 1: Radfernwanderwege, regionale themenbezogene Radwanderwege, örtliche, ausgeschilderte Radwanderangebote

Wegebezeichnung	Km	Kategorie	Zuständigkeit
Radfernwanderwege Landkreis Märkisch-Oderland			
Europaradweg R1/ZR 1	130	EuroVeloRoute - Hauptstadtroute Galway – Moskau Europaradweg - Euroroute R1 Boulogne-sur-Mer – Sankt Petersburg – mit Zubringer =ZR1 Rehfelde – Altlandsberg und Deutschlandroute Nr. 3 (D 3)	Kommunen/Landkreis
Oder-Neiße-Radweg	86	Deutschlandroute Nr. 12 (D 12) und Drei-Länderradwanderweg vom Isergebirge bis zur Ostsee	Kommunen/Landkreis
Tour Brandenburg	126	Landesfernradwanderweg Land Brandenburg	Kommunen/Landkreis
Oder-Havel-Radweg	15	Landesradradwanderweg Land Brandenburg LK MOL = Tour Brandenburg	Kommunen /Landkreis
Historische Stadtkernroute Nr. 1	115	Landesthemenfernradweg Land Brandenburg LK MOL = Tour Brandenburg und ZR1	Kommunen – AG Historische Stadtkerne
Regionalparkroute „Rund um Berlin"	67	Landesfernradwanderweg „Rund um Berlin" Verbindungsradweg der 8 Regionalparke	Kommunen/Landkreis/ Regionalparke
Oderbruchbahn-Radweg	132	Regionaler Themenradweg auf den Spuren der Alten Oderbruchbahntrasse LK MOL / LOS	Kommunen/Landkreis
Regionale, themenbezogene Radwanderwege im Landkreis Märkisch-Oderland			
Märkische Schlössertour	67	Regionaler Themenradweg vorrangig über vorhandene Radwanderwege	Ämter/Kommunen Ausschilderung/Unterstützung Landkreis
Fontaneradwanderweg	320	Regionaler Themenradweg in drei Rundrouten vorrangig über vorhandene Radwanderwege Route 1 Oderbruch/Lebuser Land, Route 2 nördliches Oderbruch Route 3 Märkische S 5 Region/ Märkische Schweiz	Ämter/Kommunen Ausschilderung/Unterstützung Landkreis
Die Radfernwanderwege und die regionalen, themenbezogenen Radwanderwege sind die Förderschwerpunkte im Radwanderwegenetz des Landkreises Märkisch-Oderland auf der Grundlage der ADFC – Zertifizierungsanforderungen und der Beschilderungsrichtlinie des Landes Brandenburg (HBR)			
Örtliche ausgeschilderte Radwanderangebote im Landkreis Märkisch Oderland			
19 Radrouten am ONRW		örtliche Radwanderangebote über vorhandene Wege	Ämter/Kommunen
davon 12 Kurzrouten direkt am ONRW		ausgeschilderte Kurzstrecken mit Themenangebot	Kommunen
davon 7 Zusatzrouten im Oderbruch		ausgeschilderte Kurzstrecken mit Themenangebot	Kommunen
10 Radrouten Bereich Falkenberg-Höhe		Örtliche Radwanderangebote über vorhandene Wege derzeit davon bereits 3 ausgeschildert	Amt/Kommunen
Feldsteinroute Märkische Schweiz		örtliches Themenangebot über vorhandene Wege	Amt /Kommunen

Karte 1: Übersicht Radfernwanderwege und regionale, themenbezogene Radwanderwege Landkreis Märkisch-Oderland



Karte 2: Übersicht örtliche ausgeschilderte Radwanderangebote Landkreis Märkisch-Oderland



4.3. Schwerpunkte

Eine Fortschreibung der bisherigen Radverkehrskonzepte in Form des Radwanderwegekonzepts 2013 kann nur in Bewertung der bisher erfolgten Investitionen und den dadurch gewonnenen Erkenntnissen erfolgen. Zu konstatieren ist, dass sich rechtliche und finanzielle Rahmenbedingungen, die Förderung, aber auch das Nutzerverhalten und die Ansprüche der Nutzer ändern. Dies ist auch zukünftig zu erwarten. Das vorliegende Radwanderwegekonzept ist deshalb in seinen Aussagen zu einzelnen Abschnitten und deren Ausgestaltung so angelegt, dass eine entsprechende Anpassung an die aktuellen Entwicklungen gegeben ist.

Die Fortschreibung des Radwanderwegekonzepts versteht sich als Grundlage für Prioritätensetzungen und notwendige Förderungen in den kommenden Jahren.

Lückenschlüsse, die zur Komplettierung des Radwanderwegenetzes und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Landkreis Märkisch-Oderland sowie als Anschlüsse zu den Nachbarkreisen noch vorzunehmen sind, befinden sich schwerpunktmäßig am Europafernradwanderweg R1/ZR1, der Tour Brandenburg und dem Oderbruchbahnradweg.

Die Zunahme des Autoverkehrs auf bestimmten Abschnitten der straßengeführten Fernradwanderwege macht im Einzelfall eine zusätzliche Verkehrsartentrennung notwendig. Hierfür werden weitere straßenbegleitende Radwege insbesondere am R1/ZR1, an der Regionalparkroute „Rund um Berlin", und am Oderbruchbahnradweg benötigt.

Auf Grund der finanziellen Ausstattung der zuständigen Baulastträger und dem Gedanken eines möglichst Ressourcen schonenden Flächenverbrauchs ist es nicht möglich und auch nicht immer sinnvoll, das touristische Radwegenetz vom Radwegenetz für den Alltagsverkehr vollständig zu trennen.

Insgesamt ist das Radwanderwegenetz so konzipiert, dass Anschlüsse bzw. Anschlussmöglichkeiten an die „Haupttrassen" der Radfernwanderwege weitestgehend ermöglicht werden. Im vorliegenden Konzept werden die Lücken auf den vorhandenen Radwanderwegen erfasst und hinsichtlich ihres Ausbauzustandes differenziert. Darauf aufbauend wird ein regionales Radwanderwegenetz dargestellt (Karte 1). Diese Darstellung berücksichtigt die bereits in Planung befindlichen Ausbauprojekte, noch dringend notwendige Lückenschlüsse, längerfristig erstrebenswerte Ausbaumaßnahmen und letztlich auch die ersten absehbaren Sanierungsbereiche.

Hinsichtlich der Ausschilderung besteht die Notwendigkeit der Aktualisierung des Besucherleitsystems. Einerseits muss in bestimmten Bereichen eine Veränderung der Ausschilderung in Anpassung an die HBR Brandenburg erfolgen (Zertifizierungsschwerpunkt). Andererseits müssen Änderungen der Entfernungsangaben, die sich im Laufe der Umsetzung der Radwegekonzeption durch Streckenverlegungen ergeben haben, auf den Wegweisern eingearbeitet werden.

Die Übernahme der seitens des Landes Brandenburg zusätzlich empfohlenen Knotenwegweisung im Landkreis Märkisch-Oderland ist mit den regionalen Vertretern und den Nachbarregionen mittelfristig zu prüfen.

Zu berücksichtigen ist, dass Radwanderwege oft nur angenommen werden, wenn sie neben der möglichst separaten Führung bei hohem Verkehrsaufkommen auch eine problemlos befahrbare Oberfläche aufweisen. Deshalb ist für das Radwanderwegekonzept eine separate Wegeführung mit einer Mindestausbaubreite von 2 m (ERA 2010 -Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) nötig, die mit einer vorzugsweise bituminösen Deckschicht versehen sind. Zur Vermeidung von Benutzungspflichten für Radrennsportler und zur Ermöglichung einer Mehrfachnutzung der Radwanderwege (Wanderer, Skater) sollte unter Berücksichtigung des erwarteten Verkehrsaufkommens die Regelausbaubreite auch außerhalb der Ortslagen 2,50 m betragen, sofern fördertechnische und wirtschaftliche Gründe nicht dagegen stehen.

Der Landkreis Märkisch-Oderland sieht seine Aufgaben in der Unterstützung und aktiven Mitwirkung bei der Planung und Ausführung der Umsetzung von Investitionen an Radwegen gemäß der Radwanderwegekonzeption (Tabelle 1) in Kooperation mit den Anliegergemeinden, ebenso in der Sicherung der Ausschilderung entsprechend der Landesrichtlinie, in der Betreuung der überörtlich bedeutsamen Radwanderwege sowie in der Herausgabe und Aktualisierung einer Radwanderkarte für die Region in Zusammenarbeit mit dem Tourismusverband Seenland Oder-Spree e. V. Die notwendige Pflege, Wartung und einheitliche Beschilderung der Radwanderwege zur Gewährleistung eines zertifizierungsfähigen Angebotes wird gemeinsam mit den Kommunen realisiert.

Die Fortschreibung des Radwanderwegekonzeptes soll gleichzeitig eine Orientierung für die Gemeinden, kreisangehörigen Städte, Ämter und privaten Leistungsträger zur Entwicklung touristischer Angebote bilden.

4.4. Ausbaubedarf

In der Karte 3 wird das Radwanderwegenetz unter Einbeziehung des noch vorhandenen Bedarfs an straßenbegleitenden Radwegen an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen als Gesamtnetz dargestellt, soweit an diesen ein Bedarf für die Routenführungen der Radwanderwege besteht.

Ein Teil des noch bestehenden Ausbaubedarfs am R1/ZR1 wird 2012 bis 2014 im Rahmen eines INTERREG-Förderantrages realisiert. Neben den dann noch offenen Lückenschlüssen im Ausbaubedarf (Schwerpunkt straßenbegleitender Radweg L 36 Trebnitz - Wulkow) wird am R1/ZR1 der erste grundhafte Sanierungsbedarf nach 2016 anstehen, da dann Ausbaumaßnahmen teilweise mehr als 15 Jahre zurückliegen.

Handlungsbedarf besteht auch bei dem durch die Eingemeindung von Hohensaaten neu dazugekommenen Abschnitt der Tour Brandenburg (gleichzeitig Oder-Havel-Radweg). Da hier aber das Land Brandenburg als Träger des Hochwasserschutzes Bauherr ist, kann der Radwegbau nur im Zuge der Sanierungsmaßnahmen der Hochwasserschutzanlagen erfolgen.
Offen ist die Ausbausituation bei der 2011 neu in die Landesradwegekonzeption aufgenommenen Regionalparkroute „Rund um Berlin" mit ihrem hohen Bedarf an Landesstraßen begleitenden Radwegen. Zwischen Altlandsberg und Strausberg gibt es hier zwei Möglichkeiten der Streckenführung - eine kurzfristige über den ZR1 und eine (langfristig) zu bevorzugende mit entsprechendem Ausbaubedarf zwischen Altlandsberg - Wesendahl - L 23 (Abzweig Wilkendorf).

Zum Zeitpunkt der Erarbeitung des Radwanderwegekonzeptes 2013 besteht kein Baubedarf am Oder-Neiße-Radweg und an der Historischen Stadtkernroute Nr. 1.

In den folgenden Tabellen ist der Ausbaubedarf an den im Konzept erfassten Fernradwegen nach in Realisierung befindlichen Abschnitten (Tabelle 2), Ausbaubedarf an den Fernradwanderwegen (Tabelle 3) und Ausbaubedarf an den regionalen Radwanderwegen (Tabelle 4) dargestellt. Eine weitere Zusammenfassung (Tabelle 5) stellt ausgehend von diesen Tabellen den Ausbaubedarf an den Landes- und Bundesstraßen dar, der zur Realisierung der Gesamtkonzeption gegeben ist, auf dessen Berücksichtigung im Zuge der Bundes- und Landesplanung der Landkreis aber nur eingeschränkt Einfluss hat.

Erläuterungen zu den Grundlagen für die Ableitung von Prioritätsstufen allgemein sowie zu den Vorschlägen für die Prioritätensetzung im Radwanderwegekonzept des Landkreises Märkisch-Oderland und die Abkürzungserläuterungen werden nachfolgend vorangestellt:

Prioritätsstufe I:
- hohe Verkehrsbelastung, hoher LKW-Anteil
- gravierendes Netzlückenschlussdefizit
- Teil eines Radwanderweges

Prioritätsstufe II:
- mittlere Verkehrsbelastung
- weiterer Netzlückenschluss
- Teil eines Radwanderweges

Prioritätsstufe III:
- Geringe Verkehrsbelastung
- längerfristig empfehlenswerte qualitative Verbesserung der Radroute

Abkürzungserläuterungen:

R1/ZR1	–	Europäischer Fernradwanderweg
ONRW	–	Oder-Neiße-Radweg
TB	–	Tour Brandenburg
OH	–	Oder-Havel-Radweg
RPR RuB	–	Regionalparkroute „Rund um Berlin“
OBBRW	–	Oderbruchbahnradweg
HSKR 1	–	Historische Stadtkernroute Nr. 1
TFRW	–	Theodor-Fontane-Radwanderweg
MST	–	Märkische-Schlösser-Tour

Tabelle 2: Ausbaubedarf an den Fernradwanderwegen des Landkreis Märkisch-Oderland (in Realisierung befindliche Abschnitte)

Prio-rität	Radweg	Ausbaubedarf	Ausbau km	Kosten (Euro)	Umsetzung
*	R1/ZR1	Altl.-bg. Putenfarm-Bernauer Straße L30	1,200	627.850	Gemeinde / LK INTERREG IV a
*	R1/ZR1	Rehfelde Schule-Kreisverkehr	0,761	336.940	LK MOL - K 6419 INTERREG IV a
*	R1/ZR1	Buckow Neue Promenade	0,288	89.700	Gemeinde / LK INTERREG IV a
*	R1/ZR1	Letschiner Loose	1,268	414.260	Gemeinde /LK INTERREG IV a
*	R1/ZR1	Letschin - OL Voßberg	0,394	172.203	Gemeinde / LK INTERREG IV a
*	R1/ZR1	Sophienthal Ortslage	1,483	631.611	Gemeinde / LK INTERREG IVa
*	R1/ZR1	Küstrin-Kietz Tunnel - Oderdamm	0,367	90.911	Gemeinde / LK INTERREG IV a
*	R1/ZR1	Küstrin-Kietz Tunnel - Bahnhof	0,450	114.018	Gemeinde / LK INTERREG IV a

* Fördervertrag wurde am 10.01.2013 unterschrieben. Damit ist die Finanzierung gesichert.

Tabelle 3: Ausbaubedarf an den Fernradwanderwegen im Landkreis Märkisch-Oderland

Prio-rität	Radweg	Ausbaubedarf	Ausbau km	Kosten (Euro)	Umsetzung
I	R1/ZR1	Trebnitz – Wulkow	3,300	594.000	Landesstraße L 36
II	R1/ZR1	Hönow - L33-Feuerwehr	0,350	63.000	Gemeinde Lückenschluss
II	R1/ZR1	Hönow Alte Dorfstraße	O,400	72.000	Gemeinde Lückenschluss
III	R1/ZR1	Wollup (Eichenallee) - Sophienthal	4,000	720.000	Landesstraße L 335
	R1/ZR1	Platkow – L 334 Wirtschaftsweg	4,200	756.000	Gemeinde Instandsetzung
	R1/ZR1	Wollup Eichenallee	1,000	180.000	Gemeinde Instandsetzung
I	TB = OH	Hohensaaten	2,500	450.000	LUA-Deichbau
I	TB = OH	Bralitz	3,000	540.000	LUA-Deichbau
I	RPR-RuB	SRB Bahnübergang – Hennickendorf	3,500	630.000	Landesstraße L 23
I	RPR-RuB	Hennickendorf – B1 Rüdersdorf	3,500	630.000	Landestraße L233

Prio-rität	Radweg	Ausbaubedarf	Ausbau km	Kosten (Euro)	Umsetzung
I	RPR-RuB	Rüdersdorf Straße der Jugend	0,700	126.000	LK - K 6420 in Vorbereitung
I	RPR_RuB	Rüdersdorf – Seebad – KG MOL	3,000	540.000	Gemeinde in Vorbereitung
II	RPR-RuB	Altlandsberg - Ortslage	0,800	144.000	Gemeinde
III	RPR-RuB =TFRW	Gielsdorf – L 23 Abzweig Wilkendorf	1.200	*216.000*	Landestraße L 23 alternativ ZR1
III	RPR-RuB	Altlandsberg – Buchholz	4,500	810.000	Gemeinde alternativ ZR1
III	RPR-RuB	Buchholz – Wesendahl	2,500	450.000	Gemeinde alternativ ZR1
III	RPR-RuB	Wesendahl - Gielsdorf - L 235	4,500	*810.000*	Landesstraße 235 alternativ ZR1
I	OBBRW	Müncheberg – B 168 Dahmsdorf	0,900	*162.000*	Bundesstraße 168
II	OBBRW	Alt Tucheband – Golzow	3,5000	630.000	Landesstraße L 331
II	OBBRW	Alte Oder Neukietz/ Neumädewitz	2,000	360.000	Landesstraße L 28
III	OBBRW	Alte Oder-Neukietz	1,8000	324.000	Alternativ Deich
III	OBBRW	Heinrichsdorf – Beauregard - Deich	2,500	450.000	Deichweg Alte Oder
	OBBRW	Zechin - Sophiental	4,000	720.000	Wirtschaftsweg Instandsetzung

Kostenkalkulationsansatz – aktuelle Werte auf Basis eines 2 m breiten Ausbaus– Landesamt – RW-Bau 160.000 – **180.000** Euro pro km + Rundung

Im Zusammenhang mit der Umsetzung des Radwanderwegekonzeptes muss auch der Kostenaufwand für die Sanierung von bereits bestehenden Radwanderwegeabschnitten kalkuliert werden. Diese Kosten können derzeit noch nicht mit konkreten Zahlen belegt werden. Allerdings ist mit Sanierungsmaßnahmen, die teilweise den Kosten von Neuinvestitionen entsprechen, im Zeitraum nach 2016 zu rechnen. Der Abschnitt R1 – Wollup (Eichenallee) ist bereits eine solche Ausbaumaßnahme.

Ein weiterer, derzeit nicht berechenbarer Kostenfaktor ist der Sanierungsbedarf bei der Nutzung von vorhandenen verkehrsarmen Straßen und Wirtschaftswegen für die Streckenführungen von Radwanderwegen. Hier geht die Breite des Weges über den Bedarf für Radfahrer hinaus. Beispiele dafür sind Bereiche des R1/ZR1 wie der Abschnitt Platkow – Letschin und Bereiche des Oderbruchbahn-Radwanderweges wie der Abschnitt Zechin – Sophiental.

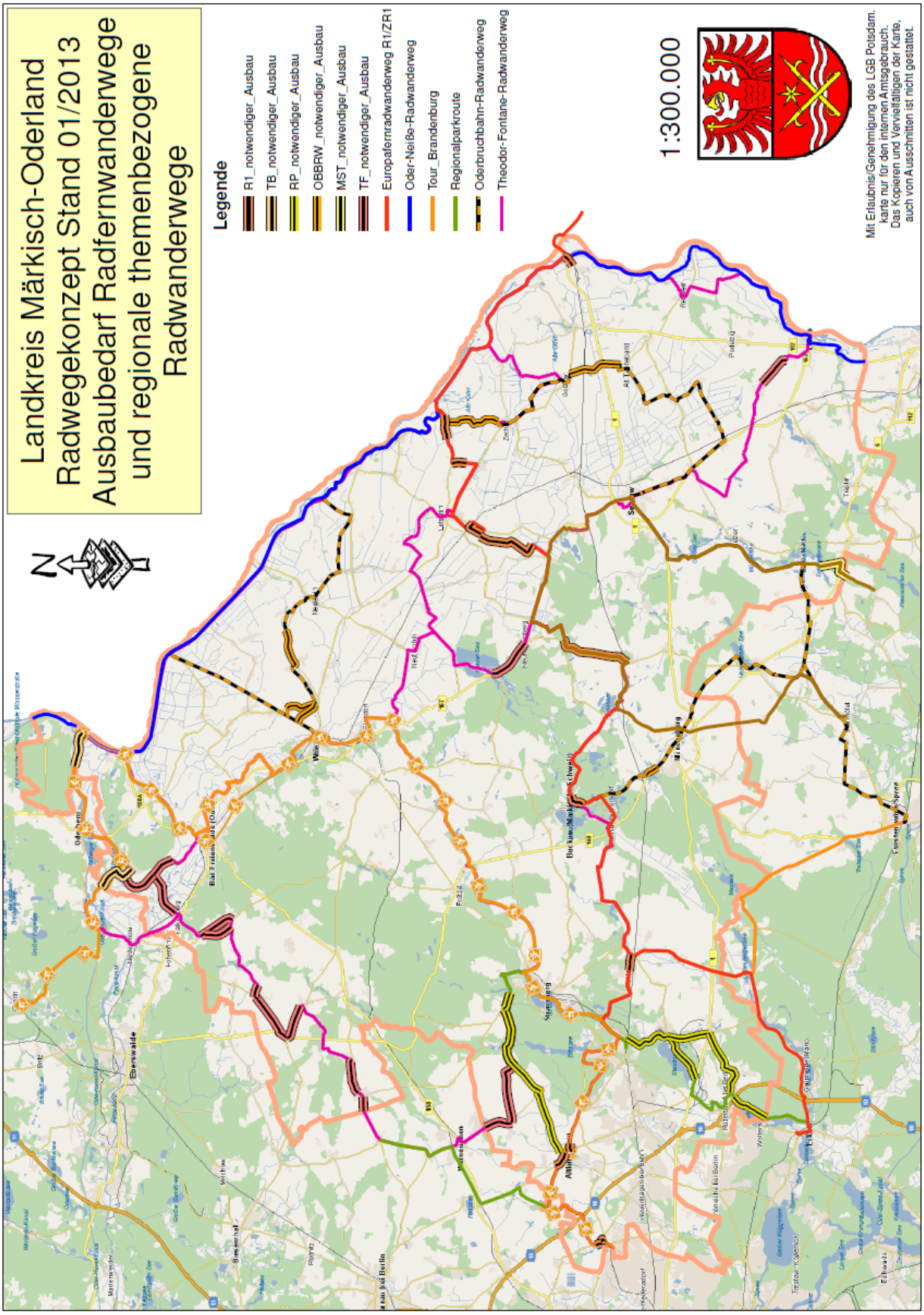
Nachfolgend wird neben dem vom Landkreis als prioritär definiertem Ausbaubedarf bei Radfernwanderwegen der Ausbaubedarf an den regionalen, themenbezogenen Radwanderwegen dargestellt.

Tabelle 4: Ausbaubedarf an den regionalen, themenbezogenen Radwanderwegen im Landkreis Märkisch-Oderland

Prio-rität	Radweg	Ausbaubedarf	Ausbau km	Kosten (Euro)	Umsetzung
II	MST	Falkenhagen - B 5 Luisenhof – KG MOL	1,500 1,500	270.000 270.000	Gemeinde Bundestraße B5
II	MST	Luisenhof - Georgenthal	2.000	360.000	Gemeinde
I	TFRW	Neuhardenberg – B167 - Altfriedland	3,500	630.000	Bundestraße 167
I	TFRW	Gielsdorf – L 23 Abzweig Wilkendorf	1.200	*216.000*	Landestraße L 23 = RPR-RuB
I	TFRW	Falkenberg Bhf – Wendtshof	5,000	900.000	Gemeinde
I	TFRW	Lebus – Mallnow	2,500	450.000	Gemeinde
II	TFRW	Cöthen – Dannenberg	2,500	450.000	Landesstraße 35
II	TFRW	Cöthen – Dannenberg	2,000	360.000	Alternativ Wirtschaftsweg
II	TFRW	Kruge – Ortslage	1,000	180.000	Gemeinde
II	TFRW	Kruge – Heckelberg	3,500	630.000	Landesstraße 29
II	TFRW	Heckelberg – Brunow	2,500	450.000	Landesstraße 341
II	TFRW	Freudenberg – Beiersdorf	2,500	450.000	Landestraße 236
II	TFRW	Beiersdorf–KG MOL	1,000	180.000	Landestraße 236
II	TFRW	KG MOL–Wegendorf – Wesendahl	4,000	720.000	Landesstraße 235
II	TFRW	Wesendahl – Gielsdorf	4,500	810.000	Landestraße 235
III	TFRW	Werneuchen – Gielsdorf	9,000	1.620.000	Landesstraße 230 alternativ
III	TFRW	Falkenberg - Bralitz LK BAR Anbindung	3,500	630.000	Gemeinde

Kostenkalkulationsansatz – aktuelle Werte auf Basis eines 2 m breiten Ausbaus– Landesamt – RW-Bau 160.000 – **180.000** Euro pro km + Rundung

Karte 3: Ausbaubedarf Radfernwanderwege und regionale, themenbezogene Radwanderwege Landkreis Märkisch-Oderland



5. Prioritätensetzung und Ausbauumfang durch die Straßenbauverwaltung des Landes Brandenburg

Erstmalig im Jahre 2005 wurde seitens des Landes Brandenburg eine umfassende Bedarfsplanung vorgenommen, die auf einem in Zusammenarbeit zwischen dem Land Brandenburg und dem BMVBS entwickelten Verfahren zur Radverkehrsprognose aufbaut. Es entstanden Bedarfslisten für Radwege an Landes- und Bundesstraßen für den Bauzeitraum von 2007 bis nach 2016. Ausgehend von der Abrechnung des ersten 5-Jahres Zeitraumes der Umsetzung der Radwegeplanung hat sich ergeben, dass sich die Abarbeitung des Bauzeitraumes 2007-2011 länger als vorgesehen hinzieht. Ein Hauptgrund ist dabei die Kostenentwicklung und die Bereitstellung von Mitteln aus dem Bundes- bzw. Landeshaushalt. 2006 lagen die angesetzten Kostenansätze noch bei 90 T€/km bei einem 2 m breiten Ausbau. Heute sind es durchschnittlich 160 – 180 T€/km. Aus diesem Grund hat das Land entschieden, eine Reihe bisher nicht realisierter Maßnahmen in ein Bauprogramm bis 2015 zu überführen. Diese Entscheidung hat grundsätzliche Auswirkungen auf das Radwanderwegekonzept des Landkreises Märkisch-Oderland, da Teilabschnitte der Radwanderwege Bundes- und Landesstraßen tangieren.

In der folgenden Tabelle 5 ist der für das Radwanderwegenetz aus Sicht des Landkreises notwendige Ausbau dargestellt. Dieser ist nicht bzw. nicht vollständig in die Planungsunterlagen des Landes aufgenommen.

Tabelle 5: Ausbaubedarf an den Radwanderwegen / Baulastträger Bund und Land (Auszug aus Tabelle 3 und 4)

Prio-rität	**Radweg**	**Ausbaubedarf**	**Ausbau km**	**Kosten (Euro)**	**Umsetzung**
I	R1/ZR1	Trebnitz – Wulkow	3,300	594.000	Landesstraße 36 **sehr dringend**
III	R1/ZR1	Wollup-Eichenallee Sophienthal	4,000	720.000	Landesstraße 335
I	RPR-RuB =TFRW	Gielsdorf – L 23 Abzweig Wilkendorf	1.200	*216.000*	Landestraße 23 **sehr dringend**
I	RPR-RuB	SRB Bahnübergang – Hennickendorf	3,500	630.000	Landesstraße 23
I	RPR-RuB	Hennickendorf – B1 Rüdersdorf	3,500	630.000	Landestraße 233
II	RPR-RuB = TFRW	Wesendahl - Gielsdorf L 235	4,500	*810.000*	Landesstraße 235
I	OBBRW	Müncheberg – B 168 Dahmsdorf	0,900	*162.000*	Bundesstraße 168 **Sehr dringend**
II	OBBRW	Alt Tucheband – Golzow	3,5000	630.000	Landesstraße 331
II	OBBRW	Alte Oder Neukietz - Neumädewitz	2,000	360.000	Landesstraße 28

Prio-rität	Radweg	Ausbaubedarf	Ausbau km	Kosten (Euro)	Umsetzung
I	TFRW	Neuhardenberg – B167 - Altfriedland	3,500	630.000	Bundestraße 167 **Sehr dringend**
II	TFRW	Cöthen - Dannenberg	2,500	450.000	Landestraße 35
II	TFRW	Kruge – Heckelberg	3,500	630.000	Landesstraße 29
II	TFRW	Heckelberg – Brunow	2,500	450.000	Landesstraße 341
II	TFRW	Freudenberg – Beiersdorf	2,500	450.000	Landestraße 236
II	TFRW	Beiersdorf–KG MOL	1,000	180.000	Landestraße 236
II	TFRW	KG MOL–Wegendorf – Wesendahl	4,000	720.000	Landesstraße 235
II	TFRW	Wesendahl - Gielsdorf	4,000	720.000	Landestraße 235
III	TFRW	Werneuchen – Gielsdorf	9,000	1.620.000	Landesstraße 23 alternativ
II	MST	B5/Abzw.Falkenhagen – Altmadlitz	1,500	270.000	Bundestraße 5 **dringend**

Kostenkalkulationsansatz – aktuelle Werte – Landesamt – RW-Bau 160.000 – **180.000** Euro pro km + Rundung bei einem 2 m breiten Ausbau
www.mil.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.138480.de
www.mil.brandenburg.de/sixcms/detail.php/bb1.c.138504.de

6. Betreuung, Pflege und Wartung der Radwanderwege

Der Bau von Radwanderwege ist nicht losgelöst von deren nachhaltiger Pflege und Wartung zu betrachten. Nur so kann gesichert werden, dass über einen langfristigen Zeitraum den Anforderungen an ein zertifiziertes Radwegenetz entsprochen wird und die „Radler-Region" als solche erhalten bleibt.

Mit der zentralen Pflege von Radwanderwegen durch den Landkreis kommt Märkisch-Oderland ein Alleinstellungsmerkmal in Brandenburg zu. Vereinbarungen zur Pflege bestehen gegenwärtig mit folgenden Städten und Gemeinden:

- Stadt Altlandsberg
- Stadt Bad Freienwalde (Oder)
- Stadt Buckow (Märkische Schweiz)
- Stadt Lebus
- Stadt Müncheberg
- Gemeinde Bleyen-Genschmar
- Gemeinde Falkenhagen
- Gemeinde Garzau-Garzin
- Gemeinde Golzow
- Gemeinde Gusow-Platkow
- Gemeinde Hoppegarten
- Gemeinde Küstriner Vorland
- Gemeinde Letschin
- Gemeinde Lietzen
- Gemeinde Neuhardenberg
- Gemeinde Reitwein
- Gemeinde Waldsieversdorf
- Gemeinde Zechin

Bestandteile der Pflege sind:

- Kontrolle des Radwegezustandes
- Pflege und Unterhaltung des Radwegeabschnittes
    - Kehr- und Mäharbeiten
    - Reinigung Wege begleitender Anlagen, zum Weg gehörender Möblierung, Schilder und Absperreinrichtungen, Durchführung von Kleinstreparaturen
- Pflege der Gehölze
    - Sichtkotrolle der Gehölze am Radwegeabschnitt
    - Schneiden von Lichtraumprofil an Sträuchern und Hecken
    - Beseitigung störenden Bewuchses.

Die Pflege- und Unterhaltungsarbeiten an den Radwegeabschnitten werden im Zeitraum vom 01.04. bis zum 31.10. des jeweiligen Kalenderjahres durchgeführt. Auf die Durchführung eines Winterdienstes an den Radwanderwegen wird verzichtet.

Gesamtübersicht Pflegeaufwand der Radwanderwege seit 2010:

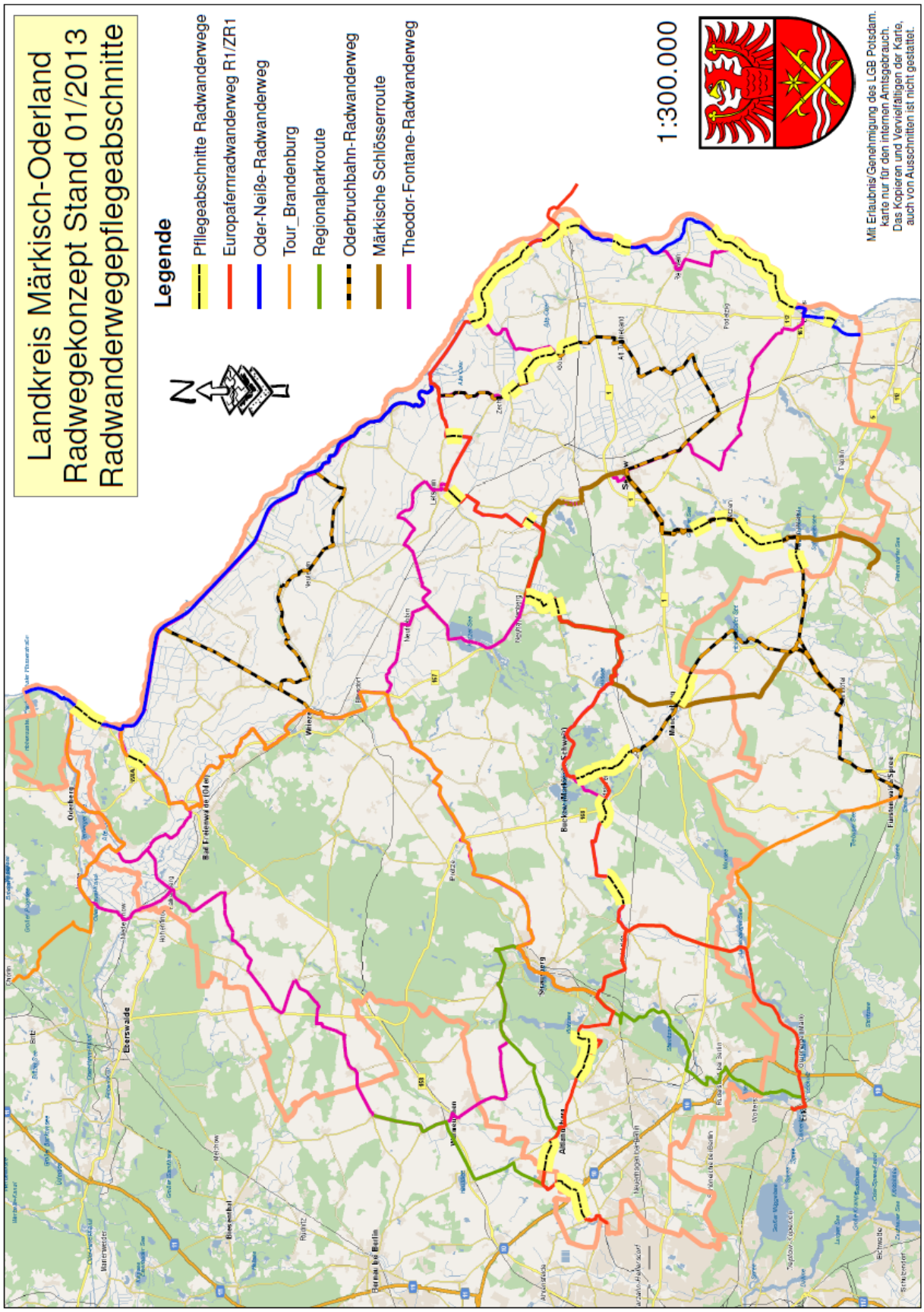
	Unterhaltung km Gesamt	2010 in Euro	2011 in Euro	2012 in Euro
Gesamt	63,673	115.152,62	106.232,37	121.823,69
pro km		1.808,50	1.668,41	1.913,27

Die realen Kosten der letzten Jahre liegen geringfügig unter dem vorkalkulierten Ansatz von durchschnittlich 2.100 €/km. Allerdings muss hier berücksichtigt werden, dass durch den Neubau vieler Abschnitte die Pflege noch innerhalb der Gewährleistungsfristen lag und sich somit der Aufwand für Kleinstreparaturen in Grenzen hielt.

An der zentralen Pflege der Radwege hält der Landkreis auch weiterhin fest.

Die notwendige Grundbeschilderung der Radfernwanderwege erfolgte bzw. erfolgt im Rahmen der Ausbaumaßnahmen. Die sich anschließende Betreuung dieses Besucherleitsystems wird in den nächsten Jahren auch zur Erhöhung der Unterhaltungskosten führen. Da die Einheitlichkeit des Besucherleitsystems ein wichtiges Kriterium bei der Zertifizierung ist, soll diese im Rahmen der Radwanderwegepflege unter Berücksichtigung der HBR zukünftig mit gewährleistet werden. Dazu ist gemeinsam mit den Kommunen das im Aufbau befindliche Schilderkataster fertig zu stellen und regelmäßig den aktuellen Anforderungen anzupassen.

Karte 4: Übersicht Radwanderwegepflegeabschnitte Märkisch-Oderland



6. Fazit und Ausblick

Urlaub innerhalb Deutschlands wird immer beliebter. Dazu tragen Veränderungen auf den klassischen Urlaubsmärkten im Ausland bei, steigende Kosten für die Flüge aber auch der Trend zum Zweit- und Wochenendurlaub. Innerhalb des Tourismusmarktes gibt es Verlagerungen zum Aktiv-, Gesundheits- und Wellnessurlaub. Gerade mit dem Berliner Markt in direkter Nachbarschaft des Landkreises und der Orientierung auf Aktivurlaub hat der Standort Märkisch-Oderland gute Chancen, mit dem Radtourismus vom Tages-, Zweit- und Wochenendurlaub zu profitieren.

Voraussetzung für eine nachhaltige Entwicklung ist die Verzahnung und Abstimmung verschiedener Aktivitäten sowohl auf kreislicher, kommunaler als auch privater Seite, um letztlich einen volkswirtschaftlichen Nutzen aus den Investitionen in die Infrastruktur zu gewinnen. Wertschöpfung sowie die Schaffung und der Erhalt von Arbeitsplätzen werden insbesondere durch privatwirtschaftliche Aktivitäten möglich. Dazu gehört auch die Unterstützung privater Investitionen durch die Möglichkeiten der Förderung. Voraussetzungen für den Erfolg sind:

- Ein gut ausgebautes Radwanderwegenetz mit internationalen/ überregionalen Radtrassen und ein ergänzendes System von Orts- und Themenradwanderwegen zur Feinerschließung der Region. Darin eingeschlossen ist die Sicherung des jährlichen Aufwands für die Unterhaltung und Ausschilderung der Wege, um dem Gast dauerhaft ein gleich gutes Infrastrukturniveau bieten zu können.

- Ein Netz zur Vermarktung der Angebote und Betreuung der Gäste. Dazu zählen die touristischen Leistungsträger und die regionalen Tourismusinformationsstellen bzw. –vereine, aber auch die Integration der Gemeinden und des Landkreises in eine feste Struktur mit entsprechender Funktionsteilung und abgestimmter Darstellung nach außen über den Tourismusverband Seenland Oder-Spree e.V.

- Ein dichtes Netz von touristischen Dienstleistungen privater und öffentlicher Leistungsträger, die vorrangig entlang der Radwanderwege, aber auch in der Fläche ein attraktives touristisches Angebot sichern.

- Eine gute Anbindung an den öffentlichen Nah- und Fernverkehr einschließlich der Abstellmöglichkeiten für PKW/Bus; insbesondere eine gute Anbindung an Berlin mit der Möglichkeit der Fahrradmitnahme.

- Ein abgestimmtes System kommunaler Wirtschaftsförderung, um den touristischen Leistungsträgern Unterstützung bei Ansiedlung oder Erweiterung zu gewähren und damit Impulse für Wertschöpfung und Arbeitsplätze zu geben.

Mit dem Bau der (Fern-)Radwanderwege in den letzten Jahren hat der Landkreis dafür gute Voraussetzungen geschaffen (s. Tabelle 6). In erheblichem Maße konnten Fördermittel genutzt werden, die diese Investitionen erst möglich machten. Auch heute reicht die Leistungsfähigkeit von Landkreis und Kommunen nicht aus, um die Finanzierung der genannten Vorhaben aus Eigenmitteln zu bestreiten. Insofern soll die Aktualisierung des Radwanderwegekonzeptes auch Grundlage für die Akquisition weiterer Fördermittel sein.

In diesem Zusammenhang ist die Prioritätensetzung an den Bundes- und Landesstraßen abzustimmen, um möglichst viele Synergien zwischen den einzelnen Formen der Radwegenutzung zu erschließen. Für den Ausbau straßenbegleitender Radwege entlang der Bundes- und Landesstraßen liegt die Zuständigkeit beim Landesbetrieb für Straßenwesen. Vor dem Hintergrund der angekündigten zeitlichen Verlagerung von Investitionen im Radwegeneubau erhöht sich die Notwendigkeit der Abstimmungen mit dem Landesbetrieb.

Neben dem Randwanderwegenetz müssen auch die Radwege, die vorrangig Aufgaben des Alltags-, Schüler- und Einkaufsverkehrs übernehmen und die Verbindung der siedlungsstarken Gebiete untereinander und deren überregionale Anbindung an das Schienen- und das Radwanderwegesystem sichern bzw. sichern sollen, bei der Investitionsplanung entsprechend berücksichtigt werden. Hier sind in erster Linie die jeweiligen Baulastträger gefordert, um die Finanzierung und Baudurchführung zu sichern. Die Gemeinden tragen auf Grund Ihrer Selbstverwaltung die Aufgabe, die Investitionstätigkeit mit den Baulastträgern so zu gestalten, dass kommunale Prioritäten berücksichtigt werden und die Funktionalität dieses Radwegenetzes gewährleistet ist.

Nicht zuletzt gilt es, bei kurz-, mittel- oder langfristig vorgesehenen Investitionen in das Radwanderwegenetz verstärkt notwendige Ausbaumaßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu berücksichtigen.

Tabelle 6: Zusammenstellung - Einsatz von Mittel für den Ausbau der Radwanderwege im Zeitraum von 1998 bis 2012 im Landkreis Märkisch-Oderland

Lfd.-Nr.	Radwegebezeichnung	Gesamtlänge im km	Ausbau in km	Mitteleinsatz in Mill. Euro	davon Fördermittel in Mill. Euro	davon Eigenmittel in Mill. Euro	Förder-programm
1	R1/ZR1	130,000	14	1,9	1,45	0,45	INTEREG II
1	R1/ZR1	130,000	35	3,5	2,5	1,0	GA + GVFG
2	Oder-Neiße-Radweg	85,000	79	1,2	0,8	0,4	INTERREG II Teil 1
2	Oder-Neiße-Radweg davon Deichkrone Deichverteidigungsweg	85,000	79 49 30	2,7	2,0	0,7	INTERREG III Teil 2
3	Tour Brandenburg	126,000 ,	6	1,2	0,8	0,4	GA
4	Oderbruchbahnradweg	132,000	21	4,0	3,0	1,0	INTERREG IVa ILE – Leader
7	Besucherleitsystem Oderbruchbahnradweg	130,000	130	0,12	0,07	0,05	ILE-Leader
8	Besucherleitsystem Oder-Neiße-Radweg; Radwege sowie- Kurz- und Zusatzstrecken im Oderbruch	165,000	165	0,65	0,50	0,15	INTERREG II