

Fortschreibung Netzplan Radverkehr

Inhaltsverzeichnis

Netzplan Radverkehr

Inhaltsverzeichnis

(Teil 1)

1. Mobilitätskonzept OHV Mobil 2040 (Auszug)
2. Karte „Rad- und Wanderwege“
3. Karte „Straßenbegleitende Radwege“
4. Karte „Klassifiziertes Straßennetz“
5. Radwege an Kreisstraßen
6. Mittel- und langfristige Radwegeplanung der amtsfreien Städte und Gemeinden sowie des Amtes Gransee und Gemeinden
7. Unterhaltungskonzept für fünf förderfähige, überregionale Radwege im Landkreis Oberhavel
8. Rechtliche Rahmenbedingungen, Geförderte Projekte und Radzählstellen
9. Kreistag und Ausschüsse (ab 2012)

Anlagen:

(Teil 2)

- I. Nationaler Radverkehrsplan 3.0
- II. Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030 (Auszug)
- III. Radverkehrsstrategie Brandenburg 2030
- IV. Fahrradverkehr im Land Brandenburg
- V. Landesnahverkehrsplan 2018-2022 (Auszug)
- VI. Nahverkehrsplan Oberhavel 2022-2026 (Auszug)
- VII. Intermodale Angebote des VBB
- VIII. ADFC Radreiseanalyse 2021
- IX. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)
- X. Hinweise zur Finanzierung, Planung und Bau von Radwegen und der Radverkehrswegweisung (HBR)
- XI. Abwägungsprotokoll

Netzplan Radverkehr

1.

**Mobilitätskonzept OHV
Mobil 2040 (Auszug)**

Landkreis Oberhavel

Mobilitätskonzept 2040

Kreistagsbeschluss 234/BV/2020 vom 18.11.2020



Mobilitätskonzept 2040

Landkreis Oberhavel

Kreistagsfassung

Herausgeber:

Landkreis Oberhavel

vertreten durch Landrat Ludger Weskamp

Adolf-Dechert-Str.1

16515 Oranienburg

Das Mobilitätskonzept Oberhavel 2040 wurde von der team red Deutschland GmbH in Zusammenarbeit mit dem Leipziger Institut für Energie erarbeitet.

Die hier vorliegende Fassung entspricht der Beschlussfassung des Kreistages vom 18.11.2020. In dieser Fassung sind zahlreiche Veränderungen durch Gremien des Kreistages in den Bereichen Analyse und Handlungskonzept eingeflossen.

Gefördert durch:



Inhaltsverzeichnis

A.	Allgemeiner Teil	5
A.1	Einleitung	5
A.2	Ausgangslage (Darstellung des Status Quo)	8
A.2.1	Modul 1: Stabilisierung der Mobilität in allen Räumen des Landkreises einschließlich der Analyse der Ausgangssituation	8
A.2.2	Modul 2: Wirtschafts- und Lieferverkehr	16
A.2.3	Modul 3: Straßennetz	21
A.2.4	Modul 4: Schienennetz	28
A.2.5	Modul 5: Wasserstraßen	44
A.2.6	Modul 6: Luftverkehr	51
A.2.7	Modul 7: Rad- und Fußverkehr	54
A.2.8	Modul 8: Elektromobilität	58
A.2.9	Modul 9: ÖPNV	65
A.2.10	Modul 10: Digitalisierung und Vernetzung	69
A.2.11	Modul 11: Öffentlichkeitsarbeit, Bürgerschaftliches Engagement	73
A.2.12	Modul 12: Fuhrparke von öffentlichen Verwaltungen und Unternehmen	74
A.3	Stellungnahmen der Gemeinden sowie von Verbänden und Organisationen zum Mobilitätskonzept Oberhavel 2040	78
A.3.1	Stellungnahmen der Gemeinden	78
A.3.2	Ergebnisse der Einzelgespräche	78
A.4	Aktuelle Entwicklungen im Landkreis und in den Gemeinden	82
B.	Handlungskonzept	83
B.1	Entwicklungen bis 2040	83
B.1.1	Internationale Entwicklungen Vorgaben	83
B.1.2	Die Situation im Land Brandenburg	85
B.1.3	Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP)	85
B.1.4	Kreisentwicklungskonzeption des Landkreises Oberhavel	85
B.2	Ziele des Mobilitätskonzeptes	88
B.3	Handlungsempfehlungen	91
B.3.1	Modul 1- Stabilisierung der Mobilität in allen Räumen des Landkreises	91
B.3.2	Modul 2- Wirtschaftsverkehr	94
B.3.3	Modul 3- Straßennetz	98
B.3.4	Modul 4 – Schienennetz	104
B.3.5	Modul 5 – Wasserstraßen	117
B.3.6	Modul 6 – Luftverkehrsanbindung	123
B.3.7	Modul 7 – Rad- und Fußverkehr	128
B.3.8	Modul 8 – Elektromobilität	134
B.3.9	Modul 9 – ÖPNV	140
B.3.10	Modul 10 – Digitalisierung und Vernetzung	151
B.3.11	Modul 11- Öffentlichkeitsarbeit und bürgerschaftliches Engagement	155
B.3.12	Modul 12 – Fuhrparke	158

C.	Umsetzung der Empfehlungen durch den Landkreis	163
C.1	Umsetzungsstrategie	163
C.2	Übersicht über die Handlungsempfehlungen	163
C.2.1	Bewertung der Handlungsempfehlungen	163
C.3	Benötigte Ressourcen	164
C.4	Wirkungen, Ausgangslage	166
C.4.1	Wirkungen bis 2040	167
C.5	Umsetzungsfahrplan	168
D.	Evaluierung	170
D.1	Messbarkeit der Zielerreichung	170
D.2	Regelmäßige Überprüfung und Fortschreibung	171
E.	VISION Oberhavel 2040	172
F.	Anhänge und Verzeichnisse	174
F.1	ÖPNVG Brandenburg (Auszug)	174
F.2	Übersicht Ladeformen E-Mobilität	174
F.3	Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von PlusBus-Verkehren (VVPlusBus) vom 24. August 2018 (Auszug)	175
F.4	Grundlagen der Wirkungsberechnung	175
F.4.1	Methodik zur Bestimmung der Ausgangslage	175
F.4.2	Ausgangslage im Landkreis Oberhavel 2019	176
F.4.3	Methodik zur Berechnung von Veränderungen	178
F.5	Förderprogramme (Auswahl)	180
F.6	Abkürzungsverzeichnis	182
F.7	Glossar	185
F.8	Quellenverzeichnis	188
F.9	Übersichten	193
F.9.1	Handlungsempfehlungen	193
F.9.2	Umsetzungsfahrplan 2020 – 2040	193
F.10	Kartenanhänge	193
F.10.1	Klassifiziertes Straßennetz	193
F.10.2	Schienennetz	193
F.10.3	Wasserstraßen	193
F.10.4	Rad- und Wanderwege	193
F.10.5	Wassertourismus	193

A.2 Ausgangslage (Darstellung des Status Quo)

A.2.1 Modul 1: Stabilisierung der Mobilität in allen Räumen des Landkreises einschließlich der Analyse der Ausgangssituation

a) Bevölkerung und Mobilität

Die Bevölkerung im LK OHV ist seit dem Zensus 2011 bis zum dritten Quartal 2019 kontinuierlich angewachsen und hat damit den Wachstumstrend der 1990er Jahre wieder aufgenommen. Das Wachstum wird vom Berliner Umland getragen, allerdings hat sich in der weiteren Metropolregion der bis 2014 herrschende Bevölkerungsrückgang nicht mehr fortgesetzt, von 2015 bis 2019 kam es auch hier zu einem jährlichen Wachstum, das auf Wanderungsgewinnen beruht. Grundlage für die Prognose war dabei die Bevölkerungsvorausschätzung 2017 bis 2030 des Landesamtes für Bauen und Verkehr (LBV 2018). Diese beruht auf Istwerten von 2016 und ist insofern nicht mehr aktuell. Anhand interpolierter Werte zeigte sich, dass die Bevölkerung 2019 um rund 2.500 höher lag als in der Vorausschätzung. In der grafischen Darstellung (Abbildung 3) wurde daher dieser Unterschied zu den Prognosewerten der Jahre 2020 bis 2030 addiert, um zumindest die Größenordnung widerspruchsfrei abzubilden. Dennoch ist auch die Tendenz der Stagnation und des langsamen Rückgangs ab 2021 unsicher, zumal in der Vorausschätzung ein stetiger Rückgang dargestellt war, der in der weiteren Metropolregion bereits 2016, im Berliner Umland dann ab 2025 einsetzt. Insgesamt kann für die Zukunft von einer stabilen Bevölkerungsentwicklung ausgegangen werden. Die Prognose ist allerdings so unsicher, dass das Landesamt bei der Veröffentlichung 2018 nicht weiter als bis zum Jahr 2030 blickte (LBV 2018), während die vorangehende Prognose aus dem Jahr 2014 noch Prognosewerte bis 2040 enthielt. Ursache für diese Beschränkung sind offenbar die Erkenntnisse aus unvorhergesehenen Wanderungsbewegungen und einer unerwarteten Veränderung der mittleren Kinderzahl je Frau, die verdeutlicht haben, wie unsicher langfristige Prognosen sind.

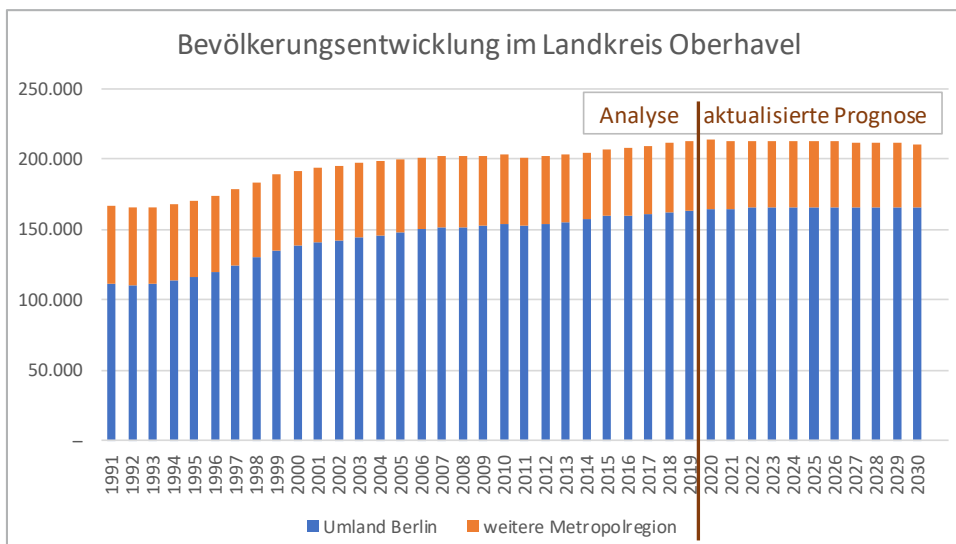


Abbildung 3: Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Oberhavel von 1991 bis 2030 (Quelle: LBV 2018)

Die aktualisierte Prognose entspricht insgesamt einer relativ stabilen Bevölkerungsentwicklung. Dahinter steht aber die Überlagerung unterschiedlicher Tendenzen: So werden im Berliner Umland weiterhin Wanderungsgewinne erwartet, die zunehmend auch in die nördlichen Teile des Landkreises übergreifen,

zugleich wird mit einem Sterbeüberschuss gerechnet, der bis 2040 insgesamt wieder zu leicht sinkenden Einwohnerzahlen führen dürfte.

Im Zuge der Erhebung Mobilität in Deutschland 2017 (infas 2018) wurden Kennwerte der Mobilität für sieben „zusammengefasste regionalstatistische Raumtypen“ erhoben. Demnach gliedert sich der LK OHV in drei dieser Raumtypen wie folgt:

- „Mittelstädte, städtischer Raum“ als Teil einer Stadtregion: Oranienburg und alle sieben Gemeinden südlich von Oranienburg bis zur Berliner Stadtgrenze (vgl. Abbildung 2), hier leben über 70% der Bevölkerung
- „kleinstädtischer, dörflicher Raum“ als Teil einer Stadtregion: Kremmen, Liebenwalde, Löwenberger Land, Oberkrämer
- „kleinstädtischer, dörflicher Raum“ als Teil einer ländlichen Region: Fürstenberg/Havel, Amt Gransee und Gemeinden, Zehdenick

Für den LK OHV ergibt sich aus der regionalisierten Auswertung aus (infas 2018) das in Tabelle 1 sowie Abbildung 4 zusammengefasste Bild der Mobilität seiner Bevölkerung:

Verkehrsmittel	Modal Split (Anteil der Wege, die mit dem jeweiligen Verkehrsmittel zurückgelegt werden)		Anteil an der Verkehrsleistung (Gesamtkilometer), die auf die jeweiligen Verkehrsmittel entfallen	
	Anteil	Anzahl der Wege	Anteil	Streckenlänge
zu Fuß	21,9 %	0,7	2,8%	1,2
mit dem Fahrrad	10,5 %	0,3	3,1%	1,3
Pkw-Fahrende	43,9 %	1,4	55,8%	23,2
Pkw-Mitfahrende	12,7 %	0,4	18,5%	7,7
ÖPNV	11,0 %	0,3	19,8%	8,2

Tabelle 1: Mobilitätskennziffern im Landkreis Oberhavel auf Basis von infas 2018. Summen können rundungsbedingt von 100 % abweichen.

Im Südteil des LK OHV ist der Anteil des Radverkehrs deutlich höher als im gesamten Kreisgebiet (z.B. Hennigsdorf/Velten gemäß Verkehrsuntersuchung 2018 bei 24,8% gegenüber 10,5% im Gesamtkreis).

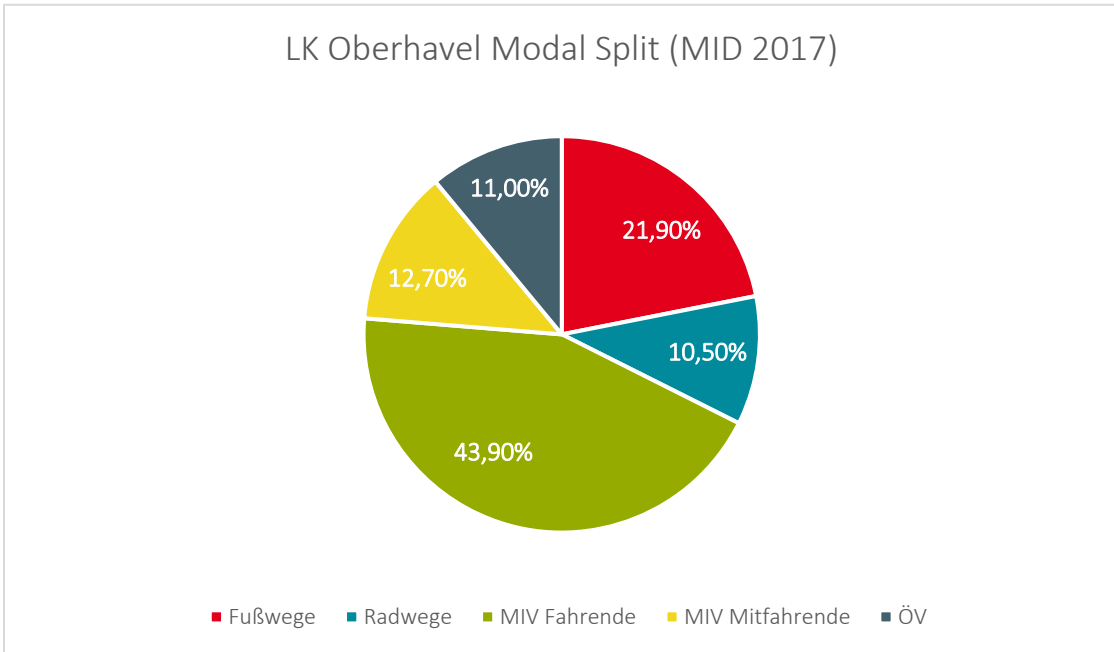


Abbildung 4: Modal Split nach MiD 2017 – Regionalisierung von MID-Ergebnissen (Hrsg. BMVI, eigene Darstellung).

Im Vergleich zu Berlin sieht es wie folgt aus:

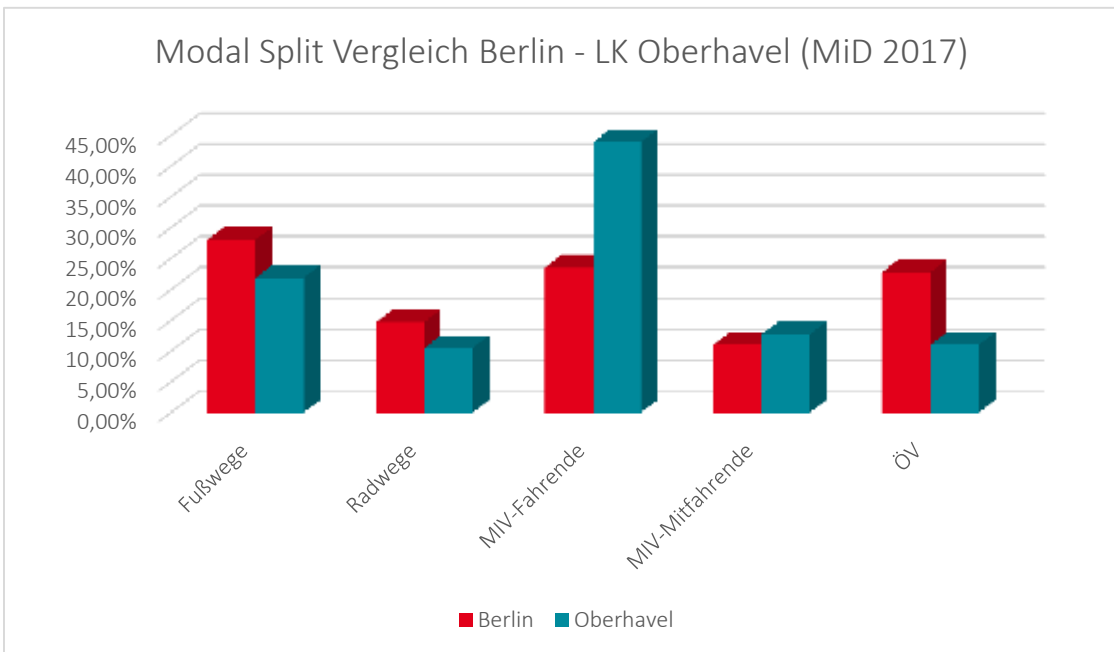


Abbildung 5: Modal Split nach MiD 2017 – Regionalisierung von MID-Ergebnissen (Hrsg. BMVI, eigene Darstellung).

Wie sich zeigt, dominiert bei der Verkehrsmittelnutzung im LK OHV der Pkw (Fahrende und Mitfahrende zusammen). Dies gilt für die zurückgelegten Kilometer in noch stärkerem Maße als für die Anzahl der Wege, da die Wege, die mit den nichtmotorisierten Verkehrsmitteln (zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden) im Mittel kürzer sind. Die Dominanz des Pkw fällt auch stärker aus als in Deutschland insgesamt, da die Rolle der übrigen Verkehrsmittel in den Metropolen und Großstädten geringer ist. So

hatte 2017 die Mehrzahl der Haushalte in Berlin keinen Pkw, während rund 90 % der Haushalte in den kleinstädtisch-dörflichen Raumtypen mindestens einen Pkw im Haushalt haben (infas 2018).

Der Vergleich zu Berlin ist insofern wichtig, weil der Bevölkerungszuwachs im Landkreis zu einem erheblichen Teil durch Zuzüge aus Berlin ausgelöst wird. Mit dem Wechsel in den LK OHV verändert sich das Mobilitätsverhalten der ehemaligen Berlinerinnen und Berliner sehr schnell und nähert sich dem Landkreisdurchschnitt an.

Modal Split im Vergleich zum Nachbarlandkreis Barnim:

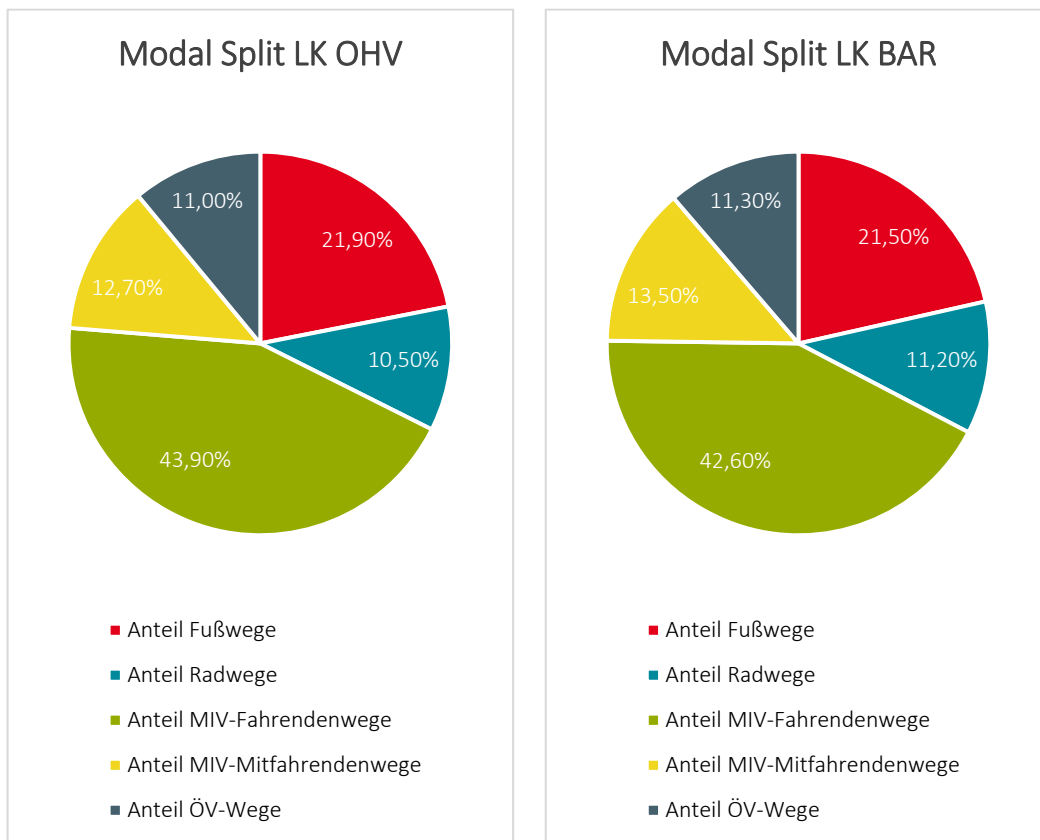


Abbildung 6: Vergleich des Modal Split in den Landkreisen Oberhavel und Barnim (nach MiD 2017, team red)

Beide Kreise weisen nahezu identische Werte auf, Fuß- und Radverkehr kommen zusammen auf gleiche Anteile und auch der ÖPNV liegt auf gleicher Höhe.

b) Erreichbarkeit unterschiedlicher Ziele

Für einen Erreichbarkeitsvergleich wurden die Kreisstadt Oranienburg, als Repräsentantin des Berliner Umlands die Stadt Hennigsdorf sowie als Repräsentantin der weiteren Metropolregion Fürstenberg/Havel herangezogen. Als wichtigstes Ziel außerhalb des Landkreises kommt Berlin hinzu. Zu jedem dieser Ziele (jeweils Bahnhof/Hauptbahnhof) wurde die Reisezeit ermittelt, die sich von jeder Gemeinde aus mit dem öffentlichen Verkehr, dem Pkw und dem Fahrrad ergeben. Grundlagen waren Routenplaner (Google Maps für Fahrrad, ADAC für Pkw) sowie die Reiseauskunft der Deutschen Bahn AG. Als Startpunkt wurde dabei jeweils das Rathaus angesetzt, bei den vier Gemeinden um Gransee ohne Verwaltungsstandort die Dorfkirche. Als Reisezeitpunkt wurde ein mittlerer Arbeitstag im Januar 2020 um 10 Uhr angesetzt, im öffentlichen Verkehr gibt es je nach Startzeitpunkt deutliche Abweichungen. Die

A.2.7 Modul 7: Rad- und Fußverkehr

A.2.7.1. Radverkehr

Status Quo

Der LK OHV verfügt über ein attraktives und weit verzweigtes Radwegenetz von rund 400 km Länge, welches auf Radfernwegen und anderen überregionalen Radrouten sowie auf lokalen und straßenbegleitenden Radwegen verläuft. Mit Umsetzung der Knotenpunktwegweisung verläuft das Radwegenetz des LK OHV auf über 1.000 km Radwegrouten, die u.a. auf Feld- und Waldwegen führen. Der Netzplan Radverkehr des Landkreises enthält den aktuellen Status des Radwegenetzes und den priorisierten Ausbaubedarf.

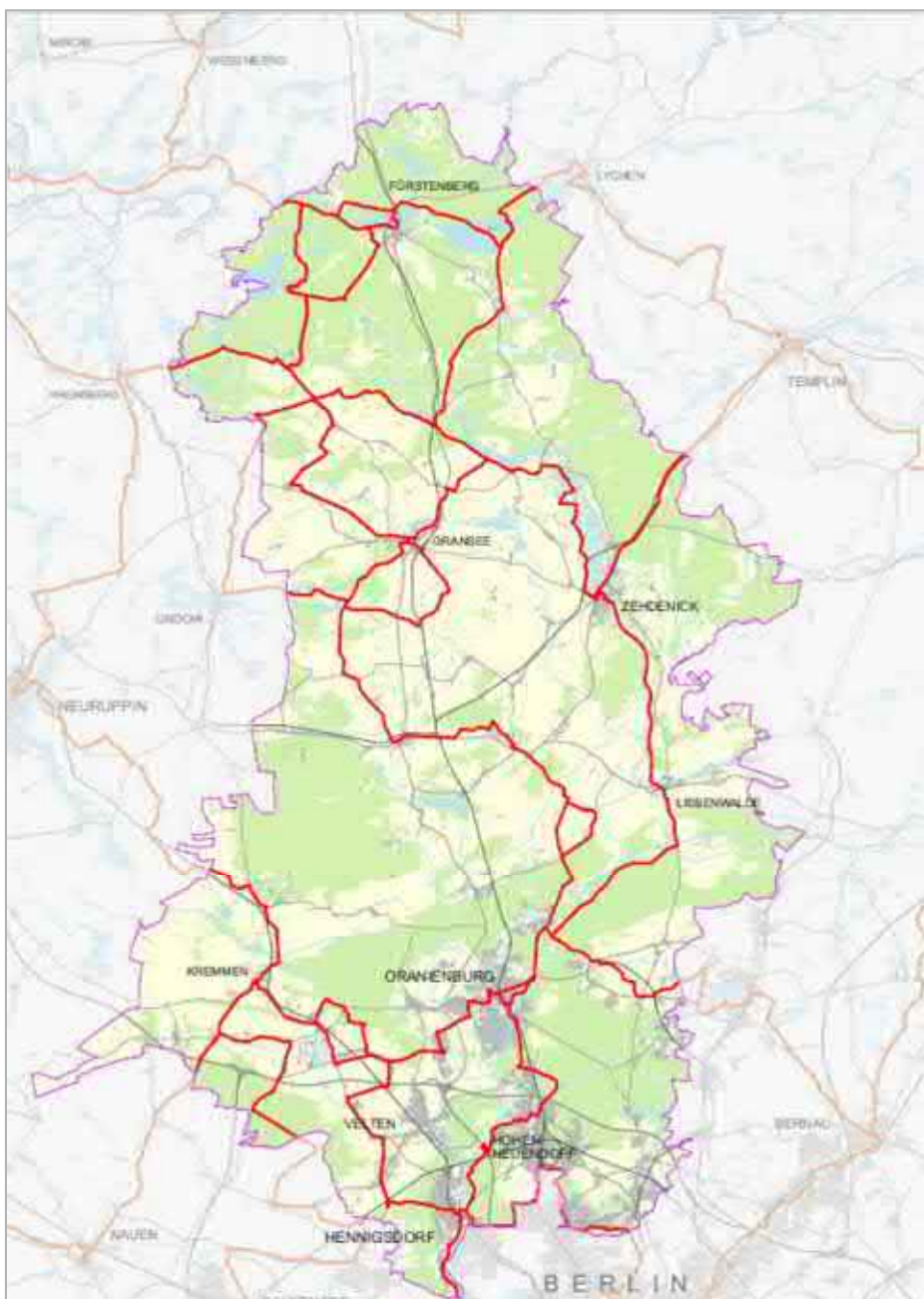


Abbildung 26: Fernradwege im LK OHV (Quelle: Landkreis Oberhavel 2020).

Für die Weiterentwicklung des Radverkehrs wurden die Radwegebedarfslisten an Bundes- und Landesstraßen im Jahr 2017 durch den Landesbetrieb Straßenwesen überarbeitet und den jeweils zuständigen Ministerien in Bund und Land übermittelt. Um die Anbindung des LK OHV an den Verdichtungsraum der Metropole Berlin insbesondere für Pendelnde zu verbessern, wurden in 2017 mögliche Wegführungen für künftige Radschnellverbindungen (RSV) skizziert. Für die Prüfung der Realisierungsmöglichkeit dieser Trassen wurden bislang noch keine Machbarkeitsuntersuchungen durchgeführt. Der LK OHV verfügt über zwei Fahrradzählstellen in Fürstenberg/Havel und Borgsdorf/Lehritz, deren Ergebnisse kontinuierlich verfolgt und ausgewertet werden.

Das sichere Parken von Fahrrädern, ganz besonders an wichtigen Umsteigepunkten zum ÖPNV, ist ein wichtiges Element einer erfolgreichen Radverkehrsförderung.

Dieser Erkenntnis folgend konnte am 31.08.2018 das Fahrradparkhaus am Bahnhof Oranienburg mit ca. 1.100 Stellplätzen eröffnet werden. Damit wurde ein weiterer, bedeutsamer Baustein für eine fahrradfreundliche Infrastruktur in Oranienburg fertiggestellt.



Abbildung 27: Fahrradparkhaus Oranienburg (Quelle: Stadt Oranienburg).

Ein weiterer Kernpunkt der Radverkehrsförderung ist neben dem Ausbau der fahrradbezogenen Infrastruktur auch dessen Unterhaltung. Der LK OHV hat hierfür ein Unterhaltungskonzept entwickelt, das besonders die touristisch wichtigen Radfernrouen berücksichtigt, aber auch Hinweise und Regelungen für die Unterhaltung der weiteren Radwege enthält.

Wichtig für die Radverkehrsförderung im Landkreis ist auch die Wegweisung von Radwegen. Von Oktober 2016 bis April 2017 wurde im LK OHV die Knotenpunktwegweisung als ergänzendes radwegweises Beschilderungssystem installiert. Damit sind die bestehenden Radwege an 129 Knotenpunkten miteinander vernetzt. Weitere zahlreiche Zwischenwegweiser sichern die Erreichbarkeit der Knotenpunkte untereinander. Mit der Knotenpunktwegweisung wird der Radverkehr nicht mehr nur über die Radfernwege geleitet, sondern kann sich über das Radwegenetz im gesamten Landkreis ausbreiten. Gleichzeitig wird die Region für den wohnortfernen und wohnortnahen Tagestourismus, d.h. auch für Einheimische attraktiver, da sich die Radfahrenden anhand des einfachen Wegweisungssystems noch leichter in der Region orientieren und neue, bislang unbekannte Rundkurse befahren können.

Die bisher umgesetzten Maßnahmen zur Radverkehrsförderung zeigen, dass der LK OHV Schwerpunkte des Handelns auf die Förderung dieser umweltfreundlichen Form der Mobilität gelegt hat. Den Erfolg dieser Maßnahmen, aber auch den Anspruch an die Weiterentwicklung des Radverkehrs dokumentieren die Ergebnisse der letzten ADFC-Fahrradklimatests 2018: Im bundesweiten Vergleich der Klasse der Kommunen zwischen 20.000 bis 50.000 Einwohner belegt die Stadt Oranienburg einen beachtlichen

13. Platz unter 311 bewerteten Städten. Dabei fiel die Bewertung durch die Fahrradfahrenden in Oranienburg allerdings schwächer aus als bei den letzten Auswertungen des ADFC-Fahradklimatests in den Jahren 2014 und 2016, was den Anspruch der Fahrradfahrenden an weitere Verbesserungen im Radverkehr dokumentiert.

Seit Anfang November 2018 gibt es in Oranienburg auch ein Leih-Lastenfahrad, das kostenfrei in der Lehnitzstraße 21 ausgeliehen werden kann. Damit sind auch kurze Transporte ohne Pkw in der Kreisstadt möglich.



Abbildung 28: Leih-Lastenrad „Jette“ bei der Inbetriebnahme (Foto: Henning Schluß).

A.2.7.2. Fußverkehr

Förderung des Fußverkehrs

Der Fußverkehr zählt zu den wichtigsten Aspekten einer umweltgerechten Nahmobilität. Fußverkehr entlastet in Städten und Ortslagen auf kurzen Entfernungen den Verkehrsraum. Er ist gesund, sozial verbindend und erfordert im Vergleich mit anderen Verkehrsträgern vergleichsweise wenig Platz und wenig aufwändige Infrastruktur. Allerdings sind vielfach noch Handlungsbedarfe zur Verbesserung der Fußwege, aber auch innerstädtischer fußläufiger Verbindungen gegeben. Aus diesem Grund spricht sich der LK OHV für die weitere Entwicklung des Fußverkehrs im Kreisgebiet und in den angeschlossenen Kommunen aus.



Abbildung 29: Rad- und Wanderwege im Landkreis (Quelle: LK Oberhavel). Die Fernwanderwege sowie die überregionalen Wanderwege sind in der Karte „Rad- und Wanderwege 09/2019“ dargestellt (Abbildung 26, Karte im Anhang im DIN A3-Format). Hinzu kommen die lokalen und regionalen Wanderwege in den Gemeinden.

B.3.7 Modul 7 – Rad- und Fußverkehr

B.3.7.1. Radverkehr

Ziele

Für die positive Entwicklung der Verkehrsträger des Umweltverbundes kommt der Entwicklung des Rad- und Fußverkehrs eine besondere Bedeutung zu. Dies gilt sowohl für den Alltagsverkehr als auch für touristische Gästeverkehre. Aufgrund der geografischen Struktur des Landkreises ist für eine weitere positive Entwicklung des Rad- und Fußverkehrs im LK OHV eine integrierte Planung in Verbindung mit der Weiterentwicklung des ÖPNV erforderlich. Folgende Ziele sind mit der Weiterentwicklung des Rad- und Fußverkehrs verbunden und sind bereits im Kreisentwicklungskonzept hinterlegt:

- Ziel der Radverkehrsentwicklung ist es, auch längere Wege mit dem Fahrrad zurückzulegen.
- Fuß- und Fahrradverkehr sollen dazu beitragen, die Umwelt zu entlasten und die touristische Entwicklung zu fördern.
- Innerhalb der Siedlungsbereiche soll der Rad- und Fußverkehr große Teile des MIV ersetzen. Außerhalb der Siedlungsbereiche sollen Radwege gezielt abseits stark befahrener Straßen geführt werden.
- Touristisch bedeutsame Landschaftsräume sind durch Radwegenetze zu erschließen.
- Im gesamten Landkreis soll eine überörtliche Vernetzung der Wege angestrebt werden.
- Der Landkreis Oberhavel verfolgt das Ziel der „Vision Zero“ auch im Radverkehr. Es ist erklärtes Ziel des Landkreises, die Zahl der im Verkehr getöteten Radfahrenden durch geeignete Maßnahmen auf Null zu reduzieren.

Handlungsschwerpunkte

Um diese Ziele zu erreichen, hat der LK OHV klare Schwerpunkte gesetzt, die in der Umsetzung besonders positive und nachhaltige Effekte erwarten lassen:

- Realisierung durchgehender, straßenbegleitender Radwege entlang der B96 und der B167.
- Realisierung durchgehender, straßenbegleitender Radwege an allen Landesstraßen.
- Realisierung von radverkehrsgerechten Ortsdurchfahrten im Sinne von Lückenschlüssen.
- Förderung der Umwandlung von Kommunalstraßen in Fahrradstraßen innerorts und ggf. auch bei Ortsverbindungsstraßen.
- Erarbeitung von Machbarkeitsstudien für Radschnellverbindungen von wichtigen Orten im LK OHV nach Berlin mit dem Fokus des beruflichen Pendelns.
- Der Landkreis strebt an, dass Radwege kreisgrenzüberschreitend geplant und realisiert werden. Dies gilt auch für die Anschlüsse an das Berliner Radwegenetz.
- Der Landkreis wirkt darauf hin, die bestehenden Kriterien für den Bau von Radwegen zu ändern, um den Radwegebau zu beschleunigen. Im Norden des Kreises ist ein ortsübergreifendes Radwegenetz auszubauen, so zum Beispiel zwischen Löwenberger Land und dem Amt Zehdenick. Von Zehdenick ist ein Radweg nach Liebenwalde zu führen, um das Radwegenetz um Berlin mit dem Norden des Kreises zu verbinden.
- Prüfung der Realisierung durchgehender, straßenbegleitender Radwege zusätzlich an Kreisstraßen.
- Durchführung eines Pilotprojektes zur Fahrradmitnahme im ÖPNV für den touristischen Verkehr.
- Der LK OHV wird ein Konzept zum Bau von Radwegen im Kreisgebiet, insbesondere an Bundes-, Landes-, und Kreisstraßen, bis Ende 2021 erstellen und den Bau zeitnah umsetzen.
- Der Landrat wirkt gegenüber der Landesregierung auf eine Änderung der rechtlichen Grundlagen für Planung und Bau von Straßen und Radwegen hin (Verkürzung der Planungszeiten).

- Angestrebt wird die Realisierung möglichst sicherer Übergänge von Radwegen über Straßen im Außerortsverkehr, bspw. durch bessere Kennzeichnung der Übergänge und die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeiten für motorisierte Fahrzeuge.
- Es erfolgt eine regelmäßige Überprüfung der Knotenpunktwegweisung im gesamten Kreisgebiet, koordiniert durch den LK OHV.
- Erweiterung des Angebotes an (zugangsgesicherten) Fahrradabstellanlagen an wichtigen ÖPNV-Stationen (SPNV und Bus). Realisierung einer geeigneten Förderrichtlinie des Landkreises.
- Ertüchtigung des bestehenden, gut ausgebauten Netzes von touristischen Radwegen und Realisierung von erforderlichen Lückenschlüssen auf der Basis des vorliegenden Unterhaltungskonzepts.
- Die Entwicklung der Radroute „Rund um Berlin“ wird vom LK OHV unterstützt.
- Förderung der Nutzung von Pedelecs für das Radfahren auf längeren Strecken, insbesondere für Berufspendelnde, durch geeignete Infrastruktur und attraktive Angebote.
- Förderung des Radverkehrs durch Beratung, Konzepte, Förderung und Anreize im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements (BMM).
- Realisierung des Vorrangs der Verkehrsträger des Umweltverbundes in den Innenstadtbereichen. Schaffen der Voraussetzungen dafür, dass möglichst große Teile von Kurier- und Expresslieferungen durch Lastenräder realisiert werden.
- Querverbindungen der Radwege im Landkreis:
Realisierung tangentialer und attraktiver Verbindungen für die folgenden Relationen:
 - Rheinsberg – Fürstenberg/Havel – Templin
 - Gransee – Zehdenick, hier ist eine Verlängerung bis Rheinsberg bzw. über Joachimsthal bis Angermünde denkbar (Abstimmung mit den Nachbarkreisen)
 - Hennigsdorf – Velten – Oranienburg (östlich weiter bis Bernau)
 - Neuruppin – Löwenberg – Liebenwalde – Eberswalde (B167)
- Radschnellwege:
Realisierung von 4 Radschnellverbindungen zwischen dem Landkreis Oberhavel und dem Land Berlin mit Anschluss an das geplante Netz Berliner Radschnellwege:
 - Velten – Hennigsdorf – Berlin Spandau (16km)
 - Oranienburg – Berlin Tegel (21 km), hier ist im weiteren Verfahren zu prüfen, ob eine Verlängerung des Radschnellweges über Zehdenick nach Templin sinnvoll und machbar ist.
 - Hohen Neuendorf – Berlin Reinickendorf (entlang B96, rund 14 km)
 - Mühlenbeck – Berlin Mitte (18km)

Der LK OHV strebt den Erfahrungsaustausch mit anderen Gebietskörperschaften im Land Brandenburg an, um die Entwicklung des Radverkehrs zu fördern. Um dies sicherzustellen, ist der Landkreis auf der Basis des Kreistagsbeschlusses Nr. 06/037 zum 28.02.2020 Mitglied bei der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) Brandenburg geworden. Auch die Städte Oranienburg und Hohen Neuendorf sowie Hennigsdorf sind Mitglieder der AGFK.

Weiter beabsichtigt der Landkreis, ab dem Jahr 2021 die „Stadtradeln“-Kampagne aktiv zu unterstützen und somit die teilnehmenden Kommunen des Landkreises zu unterstützen.



Abbildung 59: Radschnellweg in Arnheim (Foto: Philipp Böhme).

Steigerung des Radverkehrs durch Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM)

Die Förderung des Radverkehrs erfordert neben dem Handeln der Gebietskörperschaften auch Aktivitäten der gewerblichen Wirtschaft und das Mitwirken der Beschäftigten der im LK OHV ansässigen Unternehmen. Im Rahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements sollen Anreize geschaffen werden, um dienstlich bedingte Fahrten und Wege des beruflichen Pendelns mehr und mehr auf Verkehrsträger des Umweltverbundes zu verlagern und dadurch Fahrten mit dem Kfz zu substituieren.

Der Radverkehrsförderung kommt im Rahmen des BMM eine besondere Bedeutung zu, da Radfahren nicht nur Emissionen vermeidet, dabei flexibel und preiswert ist, sondern auch einen wesentlichen Beitrag zum Betrieblichen Gesundheitsmanagement leisten kann. Es ist daher das Ziel des Landkreises, dazu beizutragen, dass Dienstfahrten und Wege des beruflichen Pendelns auf kurzen Strecken mehr und mehr mit dem Fahrrad oder dem Pedelec zurückgelegt werden und nicht mit dem Kfz.

Der LK OHV will hier den Anstoß geben und die Aktivitäten der Unternehmen zum Aufbau eines BMM unterstützen. Dazu wird der Landkreis ein entsprechendes Beratungsprojekt auf der Basis der Erkenntnisse aus dem Bundesförderprogramm „mobil gewinnt“ aufbauen, mit dem Unternehmen für den Einstieg in das BMM gewonnen werden können.

Informations- und Qualitätsmanagement für das Radwegenetz

Der LK OHV unterstützt das Konzept eines Informations- und Qualitätsmanagements für Brandenburgs Radwegenetz (IQM). Dazu werden die im Rahmen des Gemeinschaftsprojektes mit den Tourismusregionen Münsterland und Ruhr entwickelten Produkte „Monitoring-App“ und „Geoportal“ im Kreis eingesetzt und erprobt. Mit diesen beiden Programmen soll ein Schadens-Management im Radnetz eingeführt und das Marketing z. B. im Radtourismus verbessert werden.

Der Landkreis hat sich zudem verpflichtet, den fortlaufenden Betrieb für zunächst drei Jahre mitzufinanzieren und zu nutzen.

B.3.7.2. Fußverkehr

Neubau, Ausbau und Unterhaltung der Fuß- und Wanderwege obliegt den einzelnen Städten und Gemeinden im Landkreis. Über diese Zuständigkeiten hinaus fördert der Landkreis folgende Ziele und Handlungsschwerpunkte zur Steigerung und Verbesserung des Fußverkehrs:

Zufußgehen wird sicherer

Die Anzahl der Unfälle, der Unfallhäufungsstellen sowie der im Verkehr verletzten Personen muss weiter gesenkt werden. Ziel ist es, die Zahl der im Straßenverkehr schwer verletzten Personen bis 2025 um 40 Prozent und die Zahl der Verkehrstoten auf null abzusenken ("Vision Zero"). Die Belange des Fußverkehrs als Verkehrsart, welche besonders sensibel im Verkehrsraum unterwegs ist, muss daher bei allen relevanten Planungen berücksichtigt werden.

Die meisten mobilitätseingeschränkten Menschen sind ohne fremde Hilfe mobil

Ziel sind gleichwertige Mobilitätschancen für alle Menschen. Dies gilt insbesondere für Menschen mit besonderen Mobilitätsbedürfnissen, für Kinder, für ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen. Ihnen soll eine sichere, selbstbestimmte und gleichberechtigte Teilnahme am Verkehrsgeschehen ermöglicht werden. Die Berücksichtigung von Mobilitätseinschränkungen muss bei allen Verkehrsarten ansetzen. Bei Um- und Neugestaltungsmaßnahmen im öffentlichen Verkehrsraum sind die Belange mobilitätseingeschränkter Verkehrsteilnehmer dauerhaft zu berücksichtigen.

Aktive Fortbewegung hält immer mehr Menschen gesund

Da aktive Fortbewegung die Gesundheit fördert, ist es das Ziel, möglichst viele Menschen durch eine attraktive Gestaltung der Verkehrswege und durch geeignete Kommunikationsmaßnahmen vom Zufußgehen zu überzeugen.

Mehr Menschen gehen zu Fuß

Der Anteil der im Fußverkehr zurückgelegten Wege soll sich deutlich erhöhen.

Geeignete und attraktive Infrastruktur für den Fußverkehr schaffen

Die vorgenannten Ziele lassen sich nur erreichen, wenn eine durchgehende und attraktive Infrastruktur auch für den Fußverkehr zur Verfügung steht. Das betrifft Wege ebenso wie Querungen von Verkehrswegen, Aufenthaltsräume usw.

Die Bedürfnisse des Fußverkehrs werden wahrgenommen

In vielen Planungsprozessen werden die Bedürfnisse und Anforderungen anderer Verkehrsteilnehmer häufig deutlicher wahrgenommen als die des Fußverkehrs. Der LK OHV sieht es als seine Aufgabe an, die Bedürfnisse des Fußverkehrs verstärkt in relevante Planungsprozesse einzubringen und dabei angesichts der bestehenden Flächenkonkurrenz der unterschiedlichen Verkehrsformen das Entwurfsprinzip „von außen nach innen“ anzuwenden.

Der Fußverkehr wird auch in der Tourismusedwicklung berücksichtigt

Die attraktiven Erholungsgebiete im LK OHV lassen sich auch zu Fuß sehr gut entdecken. Mit der weiteren Entwicklung von Wanderwegen und der hiermit in Zusammenhang stehenden Infrastruktur bildet der Fußverkehr auch einen Schwerpunkt in der Tourismusedwicklung des Landkreises.

Der Landkreis sieht die Steigerung des Fußverkehrs als eine wichtige Aufgabe an, die allerdings nur in Zusammenarbeit mit den Kommunen, die als Baulastträger für Fußwege zuständig sind, erfolgreich durchgesetzt werden kann. In den nächsten Jahren soll das weitreichende Netz bereits bestehender Wanderwege im Landkreis Oberhavel saniert und aufgewertet werden (Beschilderung, Rastplätze, barrierefreie Beläge).

Nr.	Maßnahmen	Wirkungsbeginn	CO ₂ -Einsparung	MIV-Reduzierung in Fz-km pro Jahr	MIV-Reduzierung
H28	Machbarkeitsstudie Rad-schnellverbindungen sowie zeitnahe Umsetzung der Ergebnisse	2022	+++	23,7 Mio. Fz-km	1,3 %
H29	Umsetzung von BMM-Konzepten zur Förderung des Radverkehrs	2021	+	1,8 Mio. Fz-km	0,1 %
H30	Realisierung tangentialer und attraktiver Verbindungen im Landkreis (als Kreisnetz)	2022	+++	18 Mio. Fz-km	1 %
H31	Überarbeitung des Netzplans Radverkehr sowie Prüfung der Kriterien und Beratung im Ausschuss für Wirtschaft, Mobilität und Digitalisierung	2021	keine	keine	keine
H32	Realisierung sicherer Übergänge für Radfahrende im Außenortsverkehr	2022	keine	keine	keine
H33	Betrieb des Informations- und Qualitätsmanagements (IQM) im Radverkehr	2022	indirekt	indirekt	indirekt

Annahmen zu den Modal Split-Veränderungen der Handlungsempfehlungen im Personenverkehr:

H28: Betroffene Personen mit Änderung des Modal Split: 21.250. Angenommen wird, dass ca. 50 % der Bevölkerung im Arbeitsleben stehen und von diesen 20 % in Unternehmen oder Betrieben arbeiten, in denen die Konzepte des betrieblichen Mobilitätsmanagements umgesetzt werden, die eine wirksame Radverkehrsförderung beinhalten. Somit sind 10 % der Einwohnerschaft des Kreises angesprochen.

Wirkungsannahme zum Modal Split: 1 % der Verkehrsleistung (tägliche Wegelänge), die derzeit im Pkw zurückgelegt wird, verlagert sich zum Fahrrad – im konkreten Fall steigen in manchen Betrieben mehr, in anderen Betrieben weniger auf das Fahrrad um. Berücksichtigt ist dabei, dass der Anteil der Umsteigenden an den zurückgelegten Wegen im Modal Split sich stärker verändert, dass aber die Pendelnden mit überdurchschnittlich langen Wegstrecken eher nicht erreicht werden, und dass der Berufsverkehr nur einen Teil der täglichen Wegelängen ausmacht.

H29: Betroffene Personen mit Änderung des Modal Split: 212.500. Die gesamte Bevölkerung des Landkreises könnte von der Maßnahme profitieren.

Wirkungsannahme zum Modal Split: 1 % der Verkehrsleistung (tägliche Wegelänge), die derzeit im Pkw zurückgelegt wird, verlagert sich zum Fahrrad – berücksichtigt ist dabei, dass der Anteil der Umsteigenden an den zurückgelegten Wegen im Modal Split sich stärker verändert, dass aber überwiegend kürzere Wege zum Fahrrad verlagert werden können. Die Schaffung und Ausschilderung der neuen Verbindungen erfordert dabei ein gutes Marketing und muss den Autofahrenden deutlich machen, dass die neue Infrastruktur für sie eine neue und verkehrssichere Alternative bedeutet.

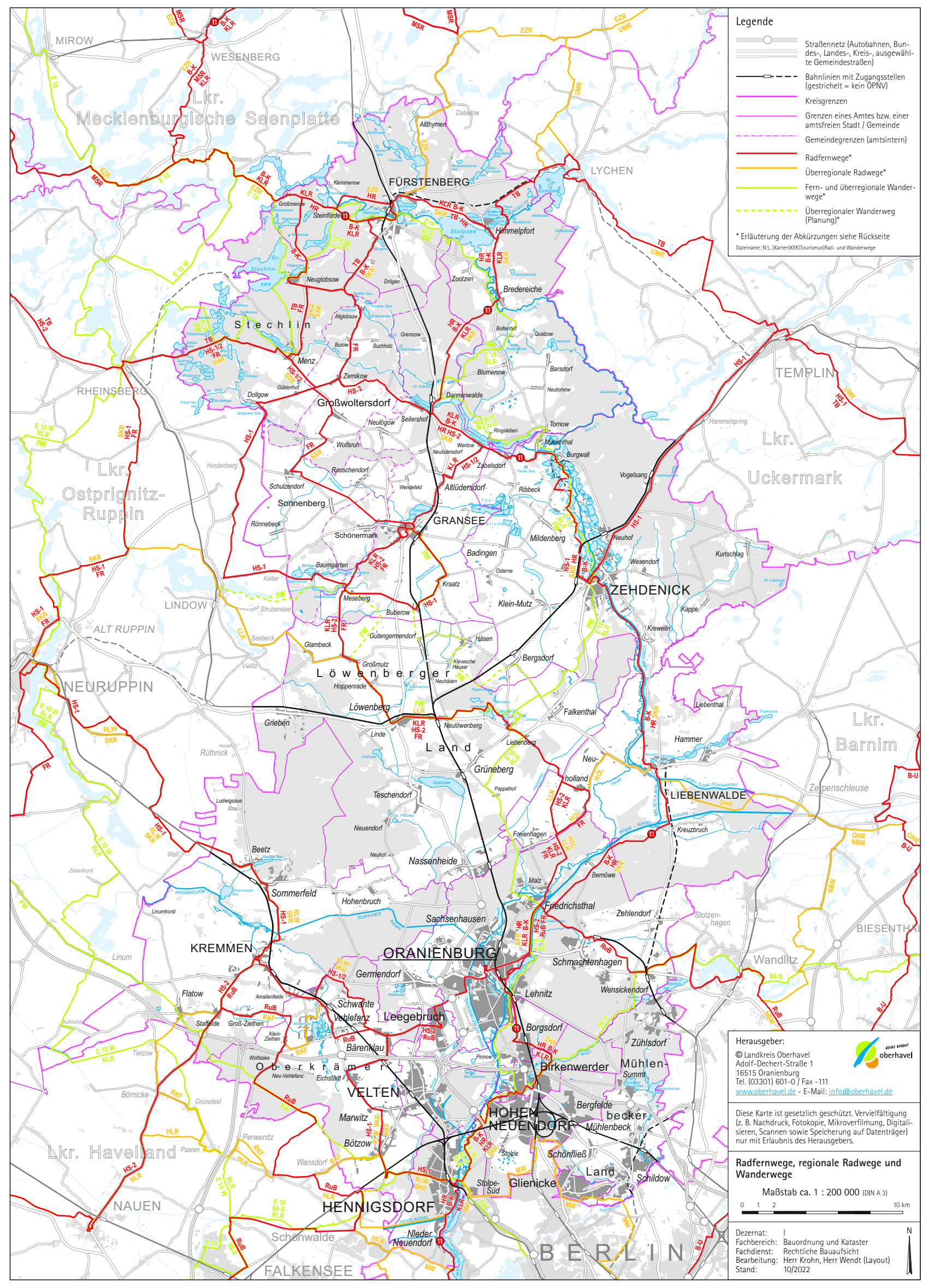
H30: Betroffene Personen mit Änderung des Modal Split: 139.665. Alle Menschen entlang der vier geplanten Radschnellweg-Achsen (Velten, Hennigsdorf; Oranienburg, Leegebruch; Birkenwerder, Hohen-Neuendorf; Mühlenbecker Land) können die neuen Verbindungen nutzen.

Wirkungsannahme zum Modal Split: 2 % der Verkehrsleistung (tägliche Wegelänge), die derzeit im Pkw zurückgelegt wird, verlagert sich zum Fahrrad – berücksichtigt ist dabei, dass es an der Berliner Stadtgrenze im Straßennetz derzeit zu Überlastungen kommt, so dass das Radfahren auf Radschnellwegen auch über mittlere Distanzen im Vergleich zum Autofahren zeitlich attraktiv werden kann. Noch nicht berücksichtigt sind die Umsteigenden vom SPNV auf das Fahrrad, die es wegen bestehender und absehbarer Überlastungen im Bahnverkehr auch geben wird – in der Energiebilanz wirken sich diese aber fast nicht aus, da die Zahl der Fahrplankilometer dadurch nicht beeinflusst wird.

Netzplan Radverkehr

2.

**Karte „Rad- und
Wanderwege“**



Legende

- Straßennetz (Autobahnen, Bundes-, Landes-, Kreis-, ausgewählte Gemeindestraßen)
- Bahnliniennetze mit Zugangsstellen (gestrichelt = kein ÖPNV)
- Kreisgrenzen
- Grenzen eines Amtes bzw. einer amtsfreien Stadt / Gemeinde
- Gemeindegrenzen (amtsintern)
- Radfernwege*
- Fern- und überregionale Wanderwege*
- Überregionaler Wanderweg (Planung)*

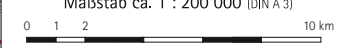
* Erläuterung der Abkürzungen siehe Rückseite
 Dateiname: N:\Karten\KEK\Tourismus\Rad- und Wanderwege

Herausgeber:
 © Landkreis Oberhavel
 Adolf-Dechert-Straße 1
 16515 Oranienburg
 Tel. (03301) 601-0 / Fax -111
www.oberhavel.de - E-Mail: info@oberhavel.de



Diese Karte ist gesetzlich geschützt. Vervielfältigung (z. B. Nachdruck, Fotokopie, Mikroverfilmung, Digitalisieren, Scannen sowie Speicherung auf Datenträger) nur mit Erlaubnis des Herausgebers.

Radfernwege, regionale Radwege und Wanderwege
 Maßstab ca. 1 : 200 000 (DIN A 3)




Dezernat: 1
 Fachbereich: Bauordnung und Kataster
 Fachdienst: Rechtliche Bauaufsicht
 Bearbeitung: Herr Krohn, Herr Wendt (Layout)
 Stand: 10/2022



Erläuterung der Bezeichnungen der Rad- und Wanderwege

Radfernwege

	D-Route 11
B-K	Berlin - Kopenhagen
B-U	Berlin - Usedom (- Wollin - Stettin)
FR	FONTANE.RAD-Route
HR	Havel-Radweg
KLR	Königin-Luise-Route
MSR	Mecklenburger Seen-Radweg
RuB	Radring „Rund um Berlin“
TB	Tour Brandenburg

Radrouten Historische Stadtkerne

HS-1	Route 1
HS-2	Route 2

Überregionale Radwege

EZR	Eiszeitroute
HLR	Havelland-Radweg
HOL	Holländer-Radweg
LLR	Löwenberger-Land-Radweg
MW	Mauerweg
NBM	Naturpark Barnim Meridian
OHR	Oder-Havel-Radweg
RKF	Radtour „Krämer Forst“
RLW	Rhinluch-Radweg
SKR	Seen-Kultur-Radweg
SSR	Stechlinsee-Radweg
UMR	Uckermärkischer Radrundweg

Fern- und überregionale Wanderwege

E 10	Europawanderweg E 10
E 10 W	Europawanderweg E 10 (Westvariante)
66-S	66-Seen-Wanderweg
RLR	Ruppiner-Land-Rundwanderweg
PW	Pilgerweg Berlin - Bad Wilsnack

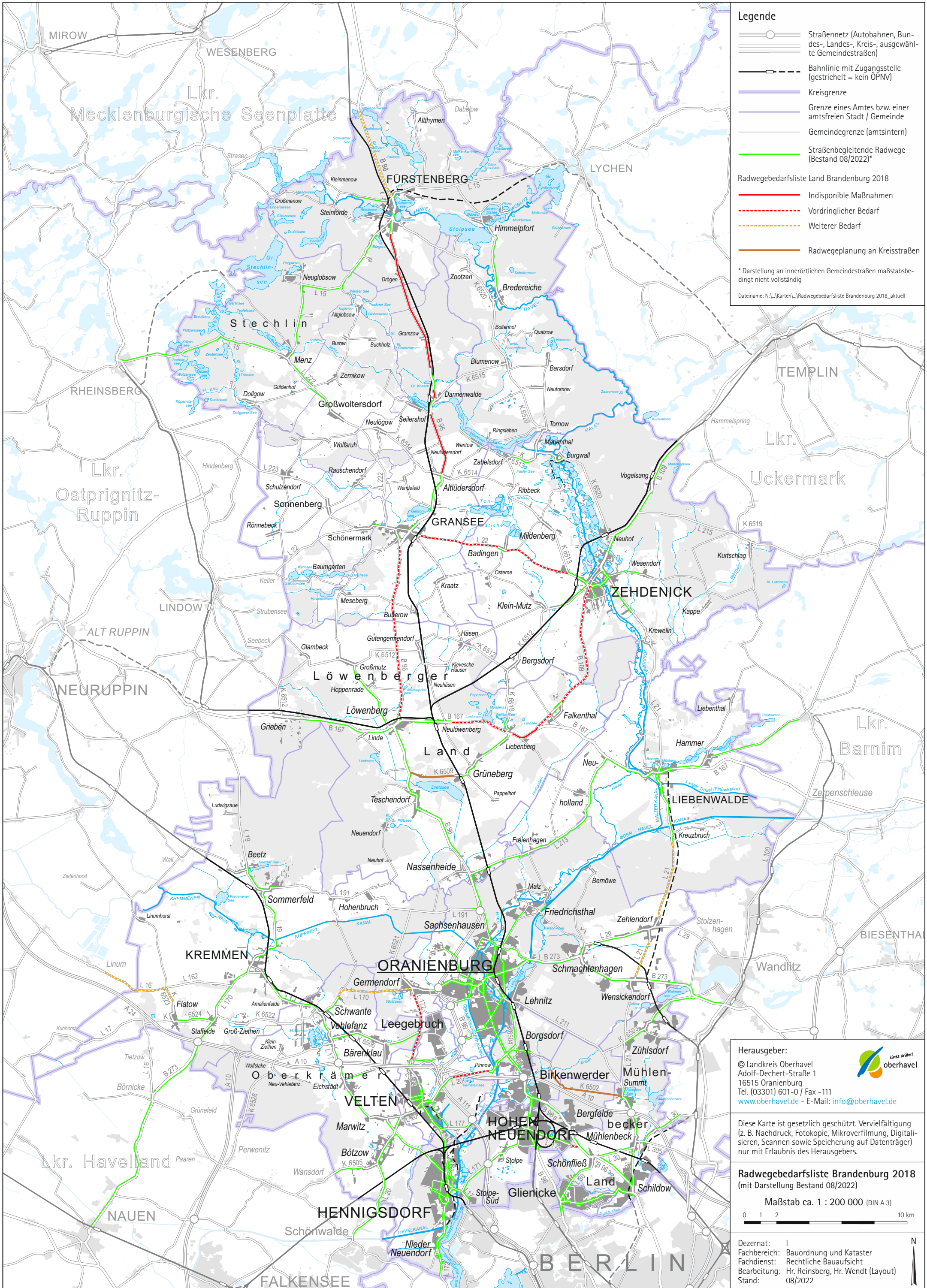
Überregionaler Wanderweg (Planung)

FW	Fontane-Wanderweg
-----------	-------------------

Netzplan Radverkehr

3.

**Karte „Straßenbegleitende
Radwege“**



Legende

- Straßennetz (Autobahnen, Bundes-, Landes-, Kreis-, ausgewählte Gemeindestraßen)
- Bahnlinie mit Zugangsstelle (gestrichelt = kein ÖPNV)
- Kreisgrenze
- Grenze eines Amtes bzw. einer amtsfreien Stadt / Gemeinde
- Gemeindegrenze (amtsintern)
- Straßenbegleitende Radwege (Bestand 08/2022)*

Radwegebedarfsliste Land Brandenburg 2018

- Indisponiblen Maßnahmen
- Vordringlicher Bedarf
- Weiterer Bedarf
- Radwegeplanung an Kreisstraßen

* Darstellung an innerörtlichen Gemeindestraßen maßstabsbedingt nicht vollständig

Dateiname: N:\Karten\Radwegebedarfsliste Brandenburg 2018_aktuell

Herausgeber:
 © Landkreis Oberhavel
 Adolf-Dechert-Straße 1
 16515 Oranienburg
 Tel. (03301) 601-0 / Fax - 111
www.oberhavel.de - E-Mail: info@oberhavel.de

Diese Karte ist gesetzlich geschützt. Vervielfältigung (z. B. Nachdruck, Fotokopie, Mikroverfilmung, Digitalisieren, Scannen sowie Speicherung auf Datenträger) nur mit Erlaubnis des Herausgebers.

Radwegebedarfsliste Brandenburg 2018
 (mit Darstellung Bestand 08/2022)

Maßstab ca. 1 : 200 000 (DIN A 3)

0 1 2 10 km

Dezernat: I
 Fachbereich: Bauordnung und Kataster
 Fachdienst: Rechtliche Bauaufsicht
 Bearbeitung: Hr. Reinsberg, Hr. Wendt (Layout)
 Stand: 08/2022

LS Brandenburg

Dezernat 62

Längen der Straßen des überörtlichen Verkehrs per 01.01.2022

Landkreis Oberhavel

BAB	Bundesstraßen	Landesstraßen
47	152	294

Bemerkung:

Die Längen entsprechen der Bundeslängenstatistik zum 01.01.2022, die aus der Straßeninformationsbank Brandenburg (BBSIB) ermittelt wurden.

Alle Angaben in km.

Alle Angaben ohne Äste!

LS Brandenburg

Dezernat 62

Radwegebestand einschließlich Radwegeführungen per 01.01.2022

Landkreis Oberhavel

Bundesstraßen	Landesstraßen
84,47	136,96

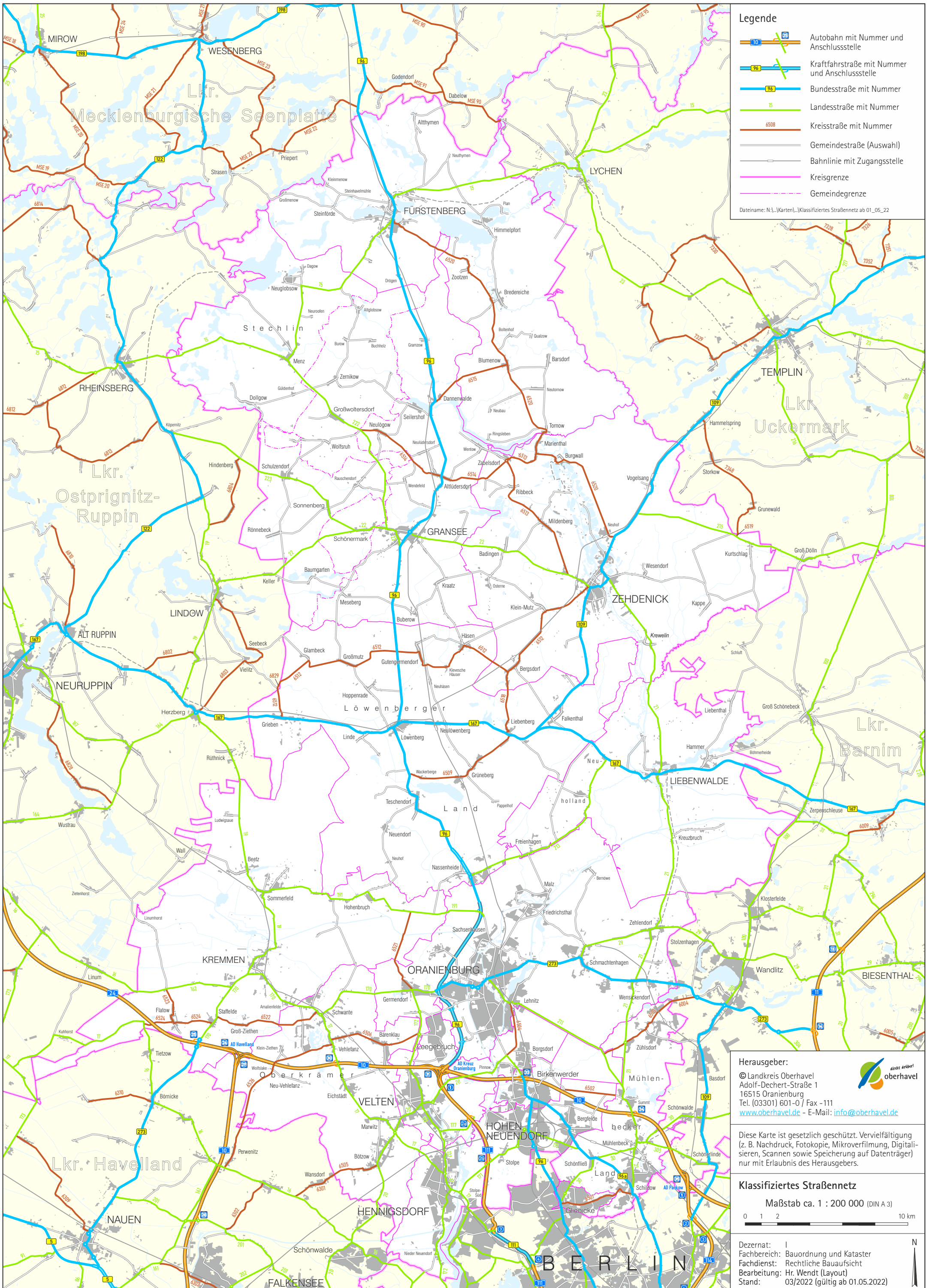
Bemerkung:

Alle Angaben in km.

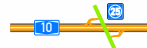





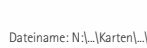


Netzplan Radverkehr

4.

**Karte „Klassifiziertes
Straßennetz“**



Legende

-  Autobahn mit Nummer und Anschlussstelle
-  Kraftfahrstraße mit Nummer und Anschlussstelle
-  Bundesstraße mit Nummer
-  Landesstraße mit Nummer
-  Kreisstraße mit Nummer
-  Gemeindestraße (Auswahl)
-  Bahnlinie mit Zugangsstelle
-  Kreisgrenze
-  Gemeindegrenze

Dateiname: N:\Karten\Klassifiziertes Straßennetz ab 01_05_22

Herausgeber:
 © Landkreis Oberhavel
 Adolf-Dechert-Straße 1
 16515 Oranienburg
 Tel. (03301) 601-0 / Fax -111
www.oberhavel.de - E-Mail: info@oberhavel.de



Diese Karte ist gesetzlich geschützt. Vervielfältigung (z. B. Nachdruck, Fotokopie, Mikroverfilmung, Digitalisieren, Scannen sowie Speicherung auf Datenträger) nur mit Erlaubnis des Herausgebers.

Klassifiziertes Straßennetz
 Maßstab ca. 1 : 200 000 (DIN A 3)
 0 1 2 10 km

Dezernat: I
 Fachbereich: Bauordnung und Kataster
 Fachdienst: Rechtliche Bauaufsicht
 Bearbeitung: Hr. Wendt (Layout)
 Stand: 03/2022 (gültig ab 01.05.2022)



Netzplan Radverkehr

5.

Radwege an Kreisstraßen



Legende

- Straßennetz
- Autobahn
 - Bundesstraße
 - Landesstraße
 - Kreisstraße

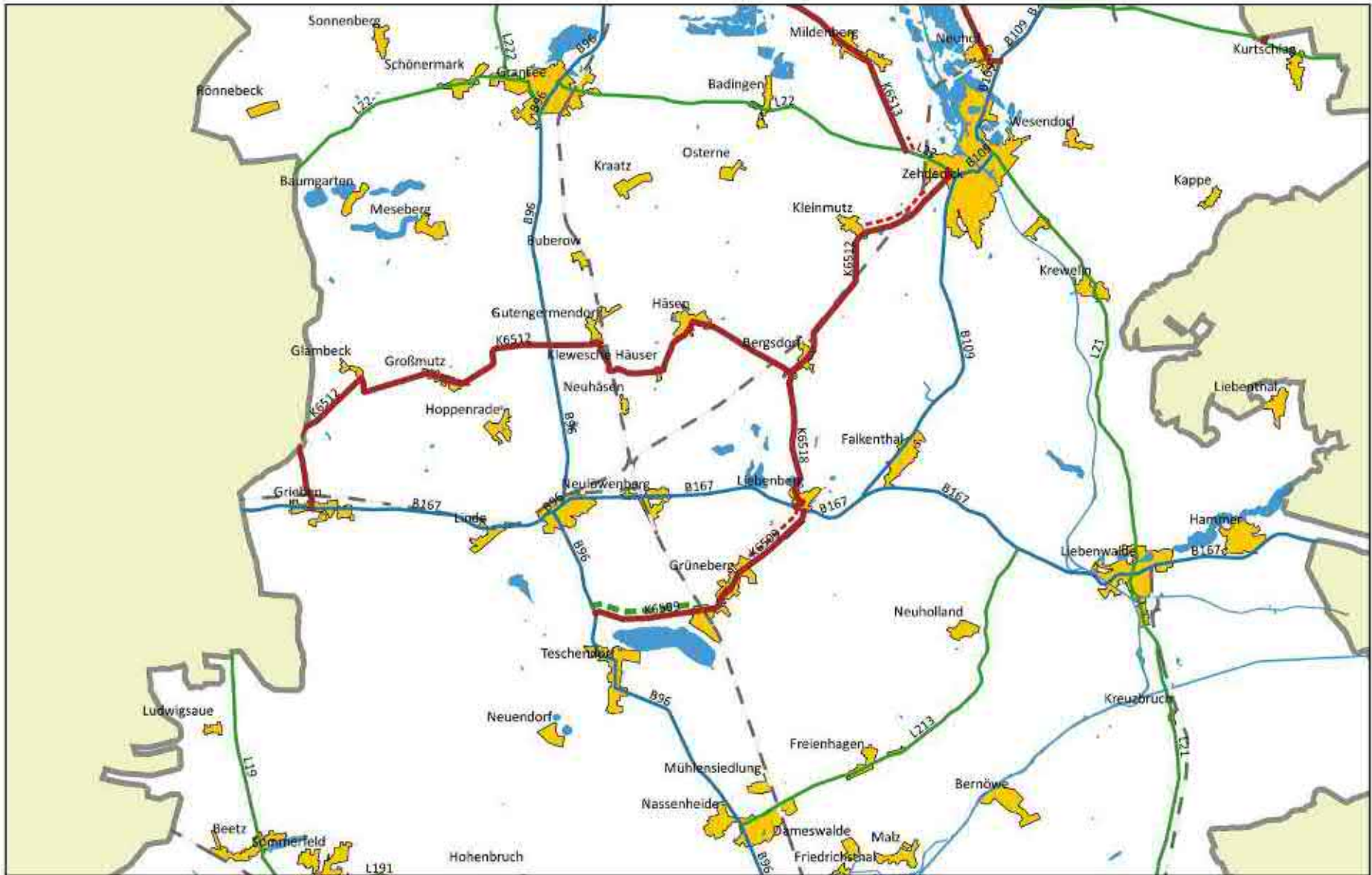


Kreisstraßen (Nord)

- - - Bestand Radwege
- - - Planung Radwege



Landkreis Oberhavel
 Dezernat VI - Fachbereich Service und Innere Dienste
 Fachdienst Baudienstleistungen und Liegenschaften



Legende

Straßennetz

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße



Kreisstraßen (Mitte)

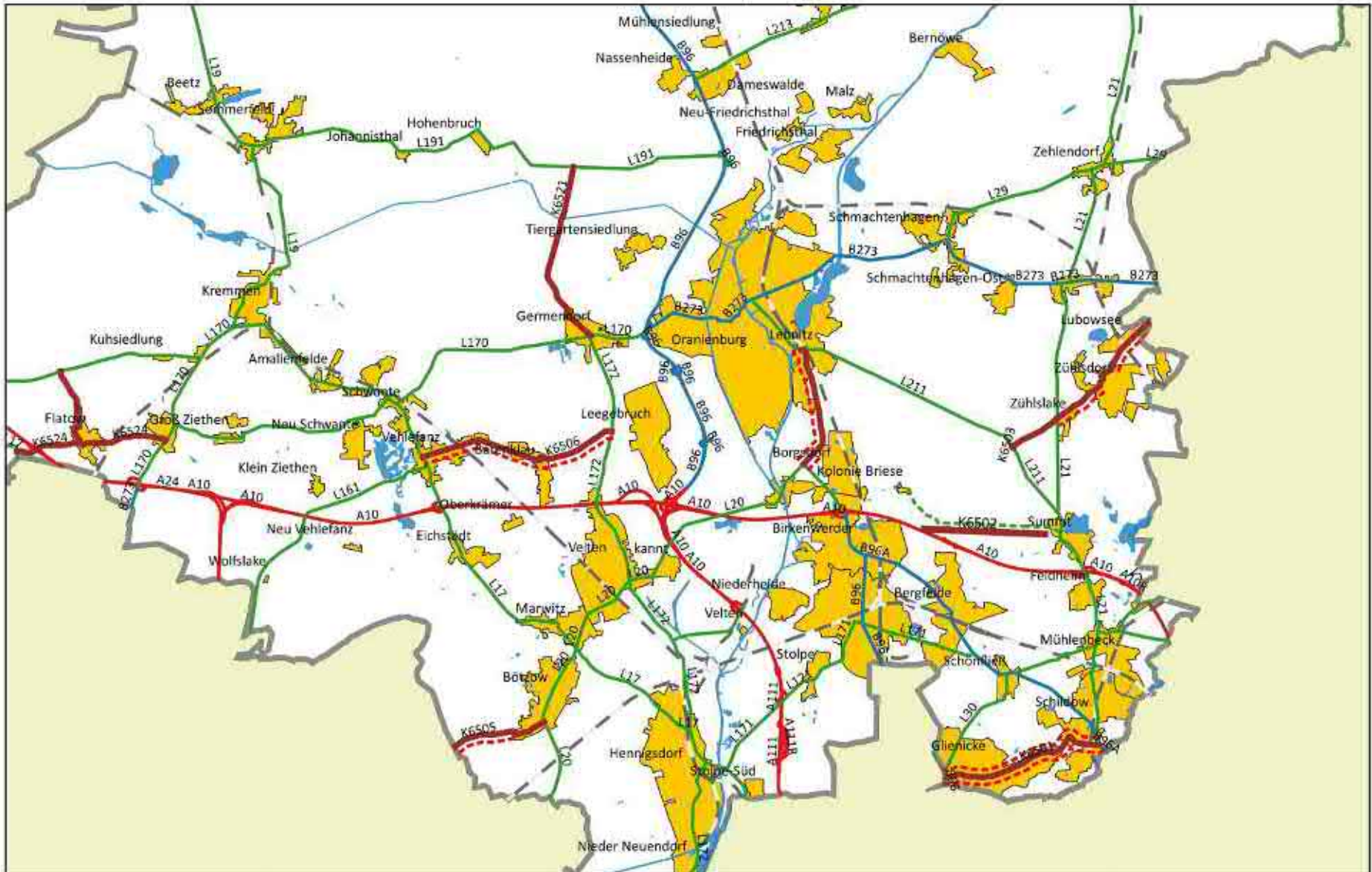
- - - Bestand Radwege
- - - Planung Radwege

0 2 4 6 8 10 km

1:100.000



Landkreis Oberhavel
 Dezernat VI - Fachbereich Service und Innere Dienste
 Fachdienst Baudienstleistungen und Liegenschaften



Legende

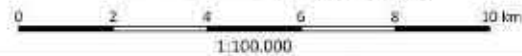
Straßennetz

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße



Kreisstraßen (Süd)

- - - Bestand Radwege
- - - Planung Radwege



Landkreis Oberhavel
 Dezernat VI - Fachbereich Service und Innere Dienste
 Fachdienst Baudienstleistungen und Liegenschaften

Längenstatistik der Straßen des überörtlichen Verkehrs, Stand: 1. Januar 2022

Tabelle 3: Straßen des überörtlichen Verkehrs nach Baulasten gegliedert - in km¹⁾

Landkreis	Straßenklassen	Abschnittslängen					
		Hauptbaulast ²⁾			Gemeindebaulast	Baulast Dritter	insgesamt
		freie Strecke	Ortsdurchfahrten	insgesamt			
1	2	3	4	5	6	7	8
	Bundesstraßen			0			0
	Landesstraßen ³⁾			0			0
	Kreisstraßen ⁴⁾	89, 697	43, 371	133, 068		, 083	133, 151

Erläuterungen:

- 1) ohne Äste
- 2) nur Hauptbaulast (Bund, Land bzw. Kreis)
- 3) Landesstraßen sind in Bayern und Sachsen: Staatsstraßen, im Saarland: Landesstraßen I. Ordnung
- 4) Kreisstraßen sind im Saarland: Landesstraßen II. Ordnung

Längenstatistik der Straßen des überörtlichen Verkehrs, Stand: 1. Januar 2022

Tabelle 4c: Länge der mit Radwegen versehenen Kreisstraßen - in km

1)

Landkreis	Rad- wege ²⁾ typ	freie Strecke			Ortsdurchfahrten						insgesamt		
		einseitig	beidseitig	alle	in Hauptbaulast			in Gemeindebaulast			einseitig	beidseitig	alle
					einseitig	beidseitig	alle	einseitig	beidseitig	alle			
1	2	3a	3b	3c	4a	4b	4c	5a	5b	5c	6a	6b	6c
	a			0			0	0,072	2,966	3,038	,072	2,966	3,038
	b	13,491	0,450	13,941	0,179	0	,179	7,049	1,948	8,997	20,719	2,398	23,117
	c			0			0			0	0	0	0

Erläuterungen:

- 1) Kreisstraßen sind im Saarland: Landstraßen II. Ordnung
- 2) a) Radwege
- b) Radwege, die auch vom Fußgänger mitbenutzt werden
- c) Mehrzweckstreifen, die auch vom Radfahrer mitbenutzt werden

Netzplan Radverkehr

6.

Mittel- und langfristige
Radwegeplanung der
amtsfreien Städte und
Gemeinden sowie des
Amtes Gransee und
Gemeinden

Gesamtübersicht der angemeldeten Radwegebedarfe im Landkreis Oberhavel

a) Bundesstraßen

Straßen-Nr.	Abschnitt	Länge (km)	Sachstand	Bemerkungen
B 96	Altlüdersdorf – Seilershof	3,90	Indisponible Maßnahme	im Planungsprozess
B 96	Dannenwalde – Bahnbrücke	0,79	Indisponible Maßnahme	im Planungsprozess
B 96	Bahnbrücke – Drögen	6,73	Indisponible Maßnahme	im Planungsprozess
B 167	B 109 – Liebenberg	1,84	Indisponible Maßnahme	im Planungsprozess
B 96	Löwenberg – K 6512	4,26	Vordringlicher Bedarf	im Planungsprozess
B 96	K 6512 – Gransee	6,62	Vordringlicher Bedarf	im Planungsprozess
B 109	Falkenthal – Zehdenick	6,54	Vordringlicher Bedarf	nicht im Planungsprozess
B 109	B 167 – Falkenthal	1,16	Vordringlicher Bedarf	im Planungsprozess
B 167	Liebenberg – Neulöwenberg	3,63	Vordringlicher Bedarf	nicht im Planungsprozess
B 96	Fürstenberg/Havel – Landesgrenze M-V	5,08	Weiterer Bedarf	im Planungsprozess
B 96	OD Löwenberg, Berliner Straße	0,48	Keine Einordnung beim Land	Hinweis Kommune
B 96	OD Hohen Neuendorf (Gewerbestr. – OA)	0,10	Keine Einordnung beim Land	Hinweis GMBH*
B 96	OD Birkenwerder (Rathaus – Birkenwerderstr.)	0,20	Keine Einordnung beim Land	Hinweis GMBH*
B 96 / B 96 a	OD Birkenwerder	1,99 0,99	Keine Einordnung beim Land	Entwurf zukünftiges Fahrradnetz
B 96 a	OD Bergfelde, Schönfließener Straße	0,51	Keine Einordnung beim Land	Hinweis Kommune
B 96 a	OD Bergfelde, Birkenwerderstraße	0,27	Keine Einordnung beim Land	Hinweis GMBH*
B 96 a	Abzw. Heideplan – OE Birkenwerder	0,15	Keine Einordnung beim Land	Hinweis GMBH*
B 109	OD Vogelsang	0,88	Keine Einordnung beim Land	Hinweis Kommune
B 167	Abzw. Hammer – (Zerpenschleuse)	3,10 (Teil OHV)	Keine Einordnung beim Land	Vorschlag Landkreis
B 167	B 109 – L 213 / Hamburger Kreuzung	5,04	Keine Einordnung beim Land	Hinweis Kommune
B 167	Grieben – (Herzberg)	2,63 (Teil OHV)	Keine Einordnung beim Land	Vorschlag Landkreis
B 273	OD Schmachtenhagen	1,17	Keine Einordnung beim Land	Hinweis Kommune
B 273	OD Wensickendorf	1,16	Keine Einordnung beim Land	Hinweis Kommune
	Gesamt	59,22		

*Glienicke/Nordbahn, Mühlenbecker-Land, Birkenwerder, Hohen Neuendorf

b) Landesstraßen

Straßen- Nr.	Abschnitt	Länge (km)	Sachstand	Bemerkungen
L 20	Velten – Pinnow	2,30	Vordringlicher Bedarf	teilweise fertiggestellt
L 22	Zehdenick – Badingen	4,77	Vordringlicher Bedarf	im Planungsprozess
L 22	Badingen – Gransee	4,89	Vordringlicher Bedarf	im Planungsprozess
L 171	B 96 a – Bergfelde	0,56	Vordringlicher Bedarf	nicht im Planungsprozess
L 172	Velten – Germendorf	4,16	Vordringlicher Bedarf	im Planungsprozess
L 16	Linum – Flatow	5,14	Weiterer Bedarf	nicht im Planungsprozess
L 21	Wensickendorf – Zehlendorf	2,50	Weiterer Bedarf	nicht im Planungsprozess
L 21	Zehlendorf – Kreuzbruch Bhf.	5,09	Weiterer Bedarf	nicht im Planungsprozess
L 170	Germendorf – Schwante	5,50	Weiterer Bedarf	im Planungsprozess
L 15	Abzw. Althymen – Abzw. Gewerbegebiet	0,45	Keine Einordnung beim Land	Hinweis Kommune
L 19	Beetz – Abzweig Ludwigsau	2,94	Keine Einordnung beim Land	Hinweis Fraktion BVB/Freie Wähler
L 20	Velten, Lindenstraße	0,18	Keine Einordnung beim Land	Hinweis Kommune
L 20	Velten, Rosa-Luxemburg- Straße	1,00	Keine Einordnung beim Land	Hinweis Kommune
L 21	Krewelin – Zehdenick Siedlung II	1,26	Keine Einordnung beim Land	Hinweis Kommune
L 21	Liebenwalde – Krewelin	7,31	Keine Einordnung beim Land	Vorschlag Landkreis
L 21	Summt – Wensickendorf	6,25	Keine Einordnung beim Land	Hinweis Kommune
L 29	OD Schmachtenhagen	0,29	Keine Einordnung beim Land	Hinweis Kommune
L 29	Zehlendorf – (Stolzen- hagen)	1,61 (Teil OHV)	Keine Einordnung beim Land	Hinweis Kommune
L 162 Abs. 010	Abzw. Flatow – Orion	4,11	Keine Einordnung beim Land	Hinweis Kommune
L 170	Kremmen (Abzw. L 19 – Abzw. Scheunenviertel)	0,64	Keine Einordnung beim Land	Vorschlag Landkreis
L 191	B 96 – Hohenbruch	6,53	Keine Einordnung beim Land	Hinweis Kommune
L 191	Hohenbruch – Sommerfeld	5,24	Keine Einordnung beim Land	Hinweis Kommune
L 211	Lehnitz – Summt	8,43	Keine Einordnung beim Land	Hinweis Kommune
L 305	Mühlenbeck – A 10	1,40	Keine Einordnung beim Land	Hinweis GMBH*
	Gesamt	82,55		

c) Kreisstraßen

Straßen- Nr.	Abschnitt	Länge (km)	Sachstand	Bemerkungen
K 6502	Briese – Summt	3,20	Geplanter Baubeginn ab 2025	Kooperationsprojekt mit Gemeinden
K 6509	Grüneberg – B 96	2,72	Fertigstellung voraussichtlich Herbst 2023	Kooperationsprojekt mit Gemeinde
K 6512	Bergsdorf - Häsen	2,43		Hinweis Fraktion BVB/Freie Wähler
K 6512 / K 6518	Klein-Mutz – Bergsdorf – (Liebenberg)	3,51		gemessen bis Gemeindegrenze Kooperation Löwenberger Land + Stadt Zehdenick Hinweis Kommune
K 6513	Zehdenick – Mildenberg – Ribbeck – Zabelsdorf	6,25		Hinweis Kommune
K 6520	Zehdenick-Neuhof – Burgwall	5,09		Hinweis Kommune
K 6521	Germendorf – L 191	4,11		Hinweis Kommune
K 6521	OD Germendorf	0,97		Hinweis Kommune
	Gesamt	28,28		

d) Kommunale Straßen

Radwege außerorts

Kommune	Abschnitt	Länge (km)	Sachstand	Bemerkungen
Birkenwerder	Birkenwerder – Briese	1,10		
Fürstenberg	Steinhavelmühle – Steinförde	1,30		
	Kleinmenow – Landesgrenze M-V	1,90		auf Forstwegen
Gransee	Gransee – Kraatz – Häsen - Gutengermendorf	12,00		Hinweis Fraktion BVB/Freie Wähler
Hohen Neuendorf	Briese – Summt	1,90		
	Heideplan (B 96 a – Bergfelde)	1,04		
	Heideplan (Bergfelde – Str. Briese-Summt)	2,76		
	Schwarzer Weg – A 111	0,70		Hinweis GMBH*
	Grünroute entlang der Havel	2,70		Hinweis GMBH*
	Radwegebrücke über Schienenwege von Waldstraße nach Bergfelde	0,80		Hinweis GMBH*
Löwenberger Land	Teschendorf – Neuendorf	2,20		
	Gutengermendorf – (Buberow)	1,70		Kooperationsprojekt mit Amt Gransee
	Falkenthal – (Bergsdorf)	3,40		Kooperationsprojekt mit Stadt Zehdenick
Kremmen	Beetz – Ludwigsau (Grüner Weg)	3,69		
Oranienburg	Schmachtenhagen – Grabowsee (Malzer Weg)	2,62		
	Germendorf – Schwante	2,20		auf Forstwegen
	Germendorf-Leegebruch (Esphorstweg)	1,00		
	Uferweg am östlichen Lehnitzseeufer	1,50		
Velten	Am Tonberg bis Gemeindegrenze	0,63		
Zehdenick	Wesendorf – Kappe	4,45		
	Gesamt	49,59		

Radwege innerorts

Kommune	Abschnitt	Länge (km)	Sachstand	Bemerkungen
Birkenwerder	straßenunabhängiger Weg Wensickendorfer Weg – Boddensee – Brieseallee	0,55		Hinweis GMBH*
	Waldweg Wensickendorfer Weg – Fichteallee	1,00		Hinweis GMBH*
Fürstenberg	Feldmark – L 15 (Rheinsberger Str.)	0,12		
	L 15 / Abzw. Gewerbegeb. – Himmelpforter Landstr.	0,45		
	Fuß- und Radwegebrücke über die Havel (Höhe Steinförder Straße)	0,32		
Glienicke	Tschaikowskystr.	0,10		Hinweis GMBH*
	Ahornallee – Goebenstr.	0,40		Hinweis GMBH*
Hohen Neuendorf	Ahornallee (Bergfelde)	0,66		
	Bahnhofstr. (Borgsdorf)	1,00		
	Borgsdorf (straßenunabhängiger Weg entlang der Bahn	1,50		Hinweis GMBH*
	Birkenwerderstr. – Oranienburger Chaussee – Kiefernallee	1,13		Hinweis GMBH*
	Gewerbegebiet – Berliner Mauerweg	0,10		
	Glienicker Str. – Berliner Mauerweg	0,22		
	Hauptstr. – Veltener Str.	1,17		
Löwenberger Land	Ortslage Hoppenrade	0,98	Neubau 2023	
Oranienburg	ehem. Kremmener Bahn	4,50		
	ehem. Kremmener Bahn (Germendorf)	2,00		
	Grabowseebrücke – Malzer Werft	0,68		
	Schlosshafen – Schleuse Friedenthal	1,35		
	Schleuse Friedenthal – Granseer Str.	1,00		
	Str. am Globus – Annahofer Str. – Walther-Bothe-Str.	1,95		
	Straße zum Bahnhof	0,31		
	Uferweg Dropebrücke – Havelhausen	2,00		
	Schmachtenhagen, Verlegung Erlebnispfad Dorfanger – Caravanserei	0,98		

	Schmachtenhagen, Mühlenweg	1,13		
	Radwegebrücke über den Oder-Havel-Kanal (Höhe Moselstraße)	0,1		
Velten	Luchenwiesenweg	0,62		
	Gesamt	27,51		

Netzplan Radverkehr

7.

Unterhaltungskonzept für
fünf förderfähige,
überregionale Radwege im
Landkreis Oberhavel



Unterhaltungskonzept für fünf förderfähige, überregionale Radfernwege im Landkreis Oberhavel

1. Einführung

Radfahren ist neben Wandern die beliebteste Freizeit- und Urlaubsaktivität und wird weiter an Bedeutung gewinnen. Der Radtourismus hat sich im Landkreis Oberhavel zu einem wichtigen Wirtschaftsfaktor, insbesondere für den ländlichen Raum, entwickelt. In den letzten Jahren wurde viel in den Bau und die Etablierung bedeutender Radfernwege wie auch regionaler Radrouten investiert. Mit der kontinuierlichen Entwicklung des Radtourismus haben sich auch die Anforderungen an die Radwegeinfrastruktur erhöht. Mindestbreiten von Radwegen, eine einheitliche Beschilderung und neue Maßnahmen zum Schutz des Radwegkörpers, wie z.B. der Einbau von Wurzelschutzfolie, sind heute maßgebend, um den Radtourismus auf hohem Niveau halten zu können.

Der Landkreis hat sich gemeinsam mit den Kommunen zum Radtourismus und der damit verbundenen Verantwortung für die Modernisierung der überregionalen Radfernwege bekannt und wird die erforderlichen Maßnahmen in Kooperation mit den beteiligten Kommunen umsetzen.

2. Zielstellung

Der Landkreis Oberhavel verfügt über ein attraktives und weit verzweigtes Radwegenetz von rund 400 km Länge, welches auf Radfernwegen und anderen überregionalen Radrouten, auf lokalen und straßenbegleitenden Radwegen sowie Feld- und Waldwegen verläuft. Ziel ist, die Qualität des Radwegenetzes zu erhalten, die erforderliche Sicherheit auf den Wegen zu gewährleisten und ggf. unbefestigte Abschnitte auszubauen, um die Qualität zu erhöhen. Der Fokus liegt dabei auf den überregionalen Radfernwegen, die von besonderer touristischer Relevanz sind.

3. Ausgangssituation

Im Landkreis Oberhavel gibt es fünf förderfähige, überregionale Radfernwege:

1. Berlin-Kopenhagen,
2. Havelradweg,
3. Tour Brandenburg,
4. Radrouten Historische Stadtkerne 1,
5. Radrouten Historische Stadtkerne 2.

Anlage 1: Karte Modernisierung überregionaler Radwege

3.1 Netzplan Radverkehr

Der Kreistag des Landkreises Oberhavel hat mit seinem Beschluss Nr. 4/0273 vom 17.10.2012 die Verwaltung beauftragt, einen Netzplan Radverkehr, der die überörtlichen Radverbindungen, Verknüpfungen mit dem ÖPNV und Mindeststandards gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) im Landkreis enthält, im ersten Quartal vorzulegen. Neben den Fachausschüssen wurde der Netzplan Radverkehr auch den Bürgermeistern und dem Amtsdirektor zur Beratung und Stellungnahme vorgelegt. Seitdem wird der Netzplan regelmäßig fortgeschrieben und entsprechend den Änderungen angepasst.

3.2 Kreisentwicklungskonzeption

Gemäß der aktuellen Kreisentwicklungskonzeption gilt es mit Blick auf das gute ausgebaute Radwegenetz besonders, die touristisch interessanten Ziele kreisübergreifend und in enger Zusammenarbeit mit dem Tourismusverband Ruppiner Seenland e.V. zu einem durchgängig befahrbaren Radwanderwegenetz regionaler und überregionaler Bedeutung zu verknüpfen.

Besonderes Augenmerk liegt hier auf dem Radfernweg Berlin-Kopenhagen, der mit einer Länge von 128 km den gesamten Landkreis von Süden nach Norden durchläuft und als ADFC-Qualitätsroute mit 3 Sternen zertifiziert wurde. Anschließend führt er durch Mecklenburg-Vorpommern und erreicht nach ca. 630 km Kopenhagen (www.bike-berlin-copenhagen.com). Der Radfernweg wurde in den Jahren 2000-2003 in enger Zusammenarbeit mit den Kommunen fertiggestellt und umfassend beschildert. Regionale und örtliche Radwege wurden bzw. werden mit dem Radfernweg verknüpft. Der Berlin-Kopenhagen ist als Teil der "EuroVelo-Route 7" (Mitteleuropa-Route/Nordkap – Malta) eingebunden in das EuroVelo-Projekt des Europäischen Radfahrer-Verbandes (ECF), welches – von Dänemark koordiniert – zwölf Radfernwege von insgesamt über 60.000 km vorsieht. Weiterhin ist er als Teilabschnitt der "D-Route 11" (Ostsee – Bayern) Bestandteil des deutschlandweiten Radverkehrsnetzes.

Die Pflege und Instandhaltung der Radwege ist in den vergangenen Jahren mehr in den Vordergrund gerückt. Der Ausbau von straßenbegleitenden Radwegen soll mit den jeweiligen Baulastträgern abgestimmt, geplant und nach der bestehenden Priorität durchgeführt werden, denn sie ergänzen das touristische Radwanderwegenetz in der Fläche. Die einzige neue Radroute mit kreisübergreifender Bedeutung, die in den letzten Jahren hinzukam, ist "Rund um Berlin". Diese Route verläuft auf bereits bestehenden Wegen und wurde in 2016 im Landkreis Oberhavel ergänzend beschildert.

Das Ziel, alle Radwege gemäß der "Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr im Land Brandenburg (hbr)" einheitlich zu beschildern, ist bis heute nahezu abgeschlossen.

3.3 Knotenpunktwegweisung Oberhavel

Von Oktober 2016 bis April 2017 wurde im Landkreis Oberhavel die Knotenpunktwegweisung als ergänzendes radwegweisendes Beschilderungssystem installiert. Damit sind die bestehenden Radwege an 129 Knotenpunkte miteinander vernetzt. Weitere zahlreiche Zwischenwegweiser sichern die Erreichbarkeit der Knotenpunkte untereinander.

Mit der Knotenpunktwegweisung wird der Radverkehr nicht mehr nur über die Radfernwege geleitet, sondern kann sich über das Radwegenetz im gesamten Landkreis ausbreiten. Ziel dabei ist, dass der Radfahrer die Region an mehreren Tagen erkundet und sich seine Ver-

weildauer im Landkreis im Gegensatz zum Streckenradler auf den Radfernwegen erhöht. Gleichzeitig wird die Region für den wohnortfernen und wohnortnahen Tagestourismus, d.h. auch für Einheimische, attraktiver, da sich die Radfahrer anhand des einfachen Wegweisungssystems noch leichter in der Region orientieren und neue, bislang unbekannte Rundkurse befahren können.

Die Knotenpunktwegweisung dient der Vereinfachung der Orientierung und bietet dem Radfahrer verschiedene Routen in Form von Rundkursen. Sie ermöglicht dem Radler an einem Knotenpunkt zu starten, nach einer vorher ausgesuchten Nummernfolge zu fahren und am Ende der Tour wieder am Startpunkt anzukommen. An jeder Kreuzung von zwei Radfernwegen, regionalen oder lokalen Radrouten wird ein Knotenpunkt eingerichtet. Der dort befindliche Zielwegweiser erhält als "Hut" eine dreiseitige Knotenpunktnummer (rot mit weißer Schrift). An den Zielwegweisern ist die Nummer zum jeweils nächsten Knotenpunkt in alle relevanten Richtungen angebracht. An jedem Knoten ist zur Orientierung eine Infotafel zu finden, die dem Radfahrer eine Kartenübersicht der Region (große Infotafel) oder mindestens die umliegenden nächsten Knotenpunkte (kleine Infotafel) zeigt.

Die Knotenpunktwegweisung ermöglicht zukünftig Kostenersparnisse durch die Beschilderungsvereinfachung sowie eine innovative und flexible Produktentwicklung durch die touristischen Leistungsträger. Das heißt, jede Kommune und jedes Unternehmen kann mit Hilfe der Knotenpunktwegweisung individuelle Touren entwickeln und vermarkten, ohne eine eigene Beschilderung umsetzen zu müssen. Leistungsträger können ihre Kunden zielgruppengenau ansprechen und damit die Attraktivität und Individualität der Region signifikant steigern.



Abbildung 1: Knotenpunkte im Landkreis Oberhavel

3.4 Radverkehrsanalyse

Seit 2009 ist der Landkreis Oberhavel Partner im Projekt "Radverkehrsanalyse Brandenburg". Ziel des Projektes ist, Erhebungs- und Auswertungsmethoden für Messdaten der Radverkehrsströme zu entwickeln sowie entsprechende Nutzungsdaten zu erhalten, um Aussagen zum Radverkehrsaufkommen treffen zu können und die weitere Produktentwicklung im Radtourismus vorantreiben zu können.

Mit Beginn der Radverkehrsanalyse wurden im Landkreis vier Zählstellen eingerichtet.

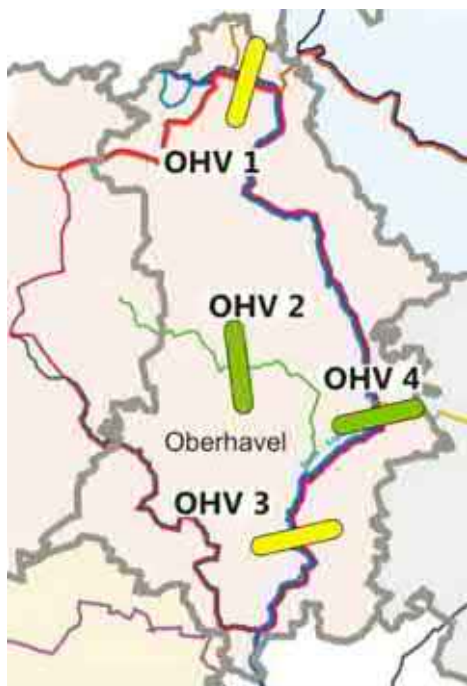


Abbildung 2: Radzählstellen im Landkreis Oberhavel
Quelle: TMB Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH



Abbildung 3: Radzählgerät

In 2015 wurde die Zählstelle OHV2 in Neulöwenberg aufgegeben und an die Radrouten Historische Stadtkerne 1 nach Menz versetzt. Der Radweg in Neulöwenberg wurde zu 80% von Alltagsradlern genutzt und gab kaum Auskunft über das touristische Radverkehrsaufkommen. In Menz zeigte sich jedoch ein sehr geringes Aufkommen. Aus diesem Grund und auch wegen dem Wegfall von Fördermitteln des Landes und des Bundes, wurde diese Zählstelle ab 2016 nicht mehr weiterbetrieben. Auch die Zählstelle in Liebenwalde wurde aufgegeben, da die Messpunkte in Fürstenberg/Havel und Lehnitz/Borgsdorf als Referenzmessstellen für den Berlin-Kopenhagen ausreichen und die Nähe untereinander zu Mengenüberschneidungen führte. Der Landkreis Oberhavel wird die beiden verbliebenen Radzählstellen in Eigenregie und auf eigene Kosten weiter unterhalten. Die Daten werden jedes Jahr den Kommunen, Verbänden und touristischen Partnern öffentlichkeitswirksam präsentiert und zur eigenen Verwendung zur Verfügung gestellt.

Im Ergebnis hat sich gezeigt, dass sich das Radverkehrsaufkommen auf dem Radfernweg Berlin-Kopenhagen/Havelradweg am Messpunkt Liebenwalde seit 2010 nahezu verdoppelt hat. Die Zählstelle Fürstenberg passierten in 2016 38 % mehr Radfahrer als noch in 2010. In Lehnitz konnte ein Zuwachs in Höhe von 24 % verzeichnet werden (hoher Anteil Alltagsradverkehr).

OHV 1 - Fürstenberg

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Aufkommen/Jahr	29.579	32.137	32.991	35.079	39.412	38.591	40.952
Aufkommen/Saison	27.800	29.500	30.200	32.855	35.319	35.444	38.086
Aufkommen/Tag/Saison	129	137	141	154	165	165,6	178

OHV 3 - Lehnitz

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Aufkommen/Jahr	65.088	77.826	78.256	75.892	86.747	79.550	80.567
Aufkommen/Saison	59.200	66.100	66.200	67.055	69.504	65.472	69.136
Aufkommen/Tag/Saison	274	307	309	313	325	305,9	323,1

OHV 4 - Liebenwalde

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Aufkommen/Jahr	20.257	22.337	33.089	34.329	40.191	39.223	37.569
Aufkommen/Saison	18.600	19.800	29.900	32.412	34.969	35.392	34.621
Aufkommen/Tag/Saison	86	92	140	152	163	165,4	161,8

Tabelle 1: Radverkehrsaufkommen im Landkreis Oberhavel 2010 – 09/2016

Mit der stetig positiven Entwicklung der Zahl der Radtouristen steigt auch die regionale Wertschöpfung von Jahr zu Jahr.



Abbildung 5: regionale Wertschöpfung am Berlin Kopenhagen in Bezug auf die Radwanderer

Quelle: TMB Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH

3.5 Planerische Grundlagen

Das Modernisierungskonzept ist durch eine Vielzahl von technischen, institutionellen und politischen Rahmenbedingungen beeinflusst. Einige Grundlagen werden im Folgenden dazu erläutert.

Zuständigkeiten

Für den Bau, die bauliche Unterhaltung, die Finanzierung und die Verkehrssicherung von Straßen sind verschiedene Akteure zuständig. Die Baulast von Radwegen und kombinierten Geh- und Radwegen richtet sich nach dem Bundesfernstraßengesetz bzw. dem Brandenburgischen Straßengesetz und umfasst alle mit dem Bau, dem Unterhalt und der Verkehrssicherung anfallenden Aufgaben. Radwege, die straßenbegleitend verlaufen, werden der Baulastträgerschaft der jeweiligen Straße zugeordnet.

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.

Eine Besonderheit ist die Finanzierung von gemeinsamen Geh- und Radwegen an Bundes- und Landesstraßen, denn diese Flächen müssen differenziert betrachtet werden. Sie werden hinsichtlich Geh- und Radweg an Bundesstraßen getrennt finanziert, d.h. der Gehweganteil durch die Kommune und der Radweganteil durch den Bund. An Landesstraßen übernimmt die Kommune beide Anteile. Sind Geh- und Radweg an einer Landesstraße getrennt, zahlt das Land den Anteil für den Radweg und die Kommune für den Gehweg. Zudem treten die Kommunen als Baulastträger für Fahrradstraßen und Gehwege, die für den Radverkehr freigegeben sind, auf.

Regelwerke und Richtlinien

Zur Realisierung einer bundesweit einheitlichen und fahrradgerechten Infrastruktur sind verschiedene Regelwerke und Richtlinien von Bedeutung:

- Straßenverkehrsordnung (StVO),
- Verwaltungsvorschrift – Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO),
- Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06),
- Richtlinie für die Anlage von Landesstraßen (RAL 2012),
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010),
- Hinweise zum Radverkehr außerhalb städtische Gebiete (H RaS 2002),
- Hinweise zum Fahrradparken (2010),
- Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Brandenburg (HBR 2008).

Die Richtlinien, Empfehlungen und Hinweise haben zwar keine rechtliche Bindung (ausgenommen die StVO und ihre Verwaltungsvorschrift), definieren jedoch durch regelmäßige Fortschreibung und Ergänzung den aktuellen Stand der Technik und sollten beim Ausbau und der Modernisierung von Radwegen Anwendung finden.

Konzepte und sonstige Handlungsempfehlungen

Das Modernisierungskonzept kann nur im Kontext mit anderen übergeordneten und parallel existierenden Planwerken, Konzepten und sonstigen Handlungsempfehlungen betrachtet werden.

Nachfolgende Dokumente wurden berücksichtigt:

- Nationaler Radverkehrsplan 2020 (2012)
- Erster Fahrradbericht für das Land Brandenburg 1990 - 2010 (2011)
- Landestourismuskonzeption Brandenburg (2016),
- Forschungsbericht "Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus in Deutschland" (2009)

3.6 Finanzierung

Fördermöglichkeiten

Bezeichnung	Grundlage	Förderung
Gemeinschaftsaufgabe "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur"	Richtlinie des Ministeriums für Wirtschaft und Energie (MWE) zur Förderung der wirtschaftsnahen kommunalen Infrastruktur im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur" – GRW – (FRW-I): touristische Radwege mit überregionaler Bedeutung	Förderung 50 bis 80 % für Landkreise

Kosten

In Brandenburg betragen die durchschnittlichen Kosten für einen Kilometer Radweg in Asphaltbauweise und einer Breite von 2,50 m (Stand 2013):

Maßnahme	Kosten
Neubau	ca. 200.000 EUR
grundhafte Sanierung (großflächige Erneuerung)	ca. 35.000 EUR
einfache Sanierung (kleinteilige Flickarbeiten)	ca. 25.000 EUR

Tabelle 2: Kosten für den Radwegebau in Brandenburg

Quelle: Landtag Brandenburg 2013

Diese Kostenansätze dienen lediglich als grobe Orientierung und können im Rahmen einer individuellen Kostenermittlung höher ausfallen.

Neben den Kosten für den Bau von Radwegen fallen regelmäßig Kosten für die Unterhaltung an. Diese sind vom Baulastträger kurz-, mittel- und langfristig im Haushalt einzuplanen. Laut Forschungsbericht "Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus in Deutschland" des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie (BMWi) aus dem Jahr 2009 sowie der hbr Brandenburg ("Finanzierung, Planung und Bau von Radwegen und der Radverkehrswegweisung") belaufen sich die Unterhaltungskosten je Kilometer Radweg und Jahr auf 600 EUR.

4. Herangehensweise

Um eine optimale Modernisierung zu gewährleisten, werden die fünf Radfernwege in drei Gruppen eingeteilt:

1. Berlin-Kopenhagen und Havelradweg,
2. Tour Brandenburg,
3. Radrouten Historische Stadtkerne 1 und 2.

Die Radfernwege Berlin-Kopenhagen und Havelradweg verlaufen nahezu streckengleich. Lediglich um den Röblinsee im Bereich Fürstenberg/Havel trennen sich beide Radwege voneinander.

Die Tour Brandenburg durchläuft den Landkreis Oberhavel im äußersten Norden. Nur die Stadt Fürstenberg/Havel sowie das Amt Gransee und Gemeinden sind an der Kooperation zur Modernisierung dieses Radfernweges beteiligt.

Die Radrouten Historische Stadtkerne werden ebenso gemeinsam betrachtet, da beide zum Teil gleichen Streckenverläufe aufweisen bzw. gleiche Anrainerkommunen durchlaufen.

Die Bildung der drei Gruppen erleichtert und beschleunigt die Abstimmung unter den Partnern, da immer nur ein Teil der Kommunen zu den jeweiligen Anrainern zählt. Innerhalb der drei Gruppen finden regelmäßig Treffen mit den beteiligten Kommunen und dem Landkreis statt, um alle relevanten Belange zu besprechen: Verantwortlichkeiten, Maßnahmen, Finanzierung, Instandhaltung, Probleme, Bearbeitungsstand, Antragstellung etc. Die Stadt Velten sowie die Gemeinden Glienicke/Nordbahn und Mühlenbecker Land werden von keinem der fünf förderfähigen Radfernwege tangiert und nehmen nicht teil.

5. Erhebung, Modernisierungsbedarf und Prioritäten

Im nächsten Schritt war festzustellen, an welchen Abschnitten der überregionalen Radfernwege Modernisierungsbedarfe bestehen und mit welcher Dringlichkeit diese zu beheben sind. Zunächst wurden die Radfernwege nach der Führungsform (Tabelle 3) erhoben und deren grundsätzliche Förderfähigkeit festgestellt. In Zusammenarbeit mit den Kommunen wurden die Modernisierungsbedarfe festgestellt und die Prioritäten festgelegt.

Führungsform	Breite	Priorität	Umsetzung Priorität
gemeinsamer Geh- und Radweg	> 2,50 m	1 = hohe Priorität	Antrag und Start Modernisierungsmaßnahme in 2017/2018 (Haushaltsmittel eingeplant)
selbständiger Radweg	1,50 m < 2,50 m	2 = mittlere Priorität	Antrag und Start Modernisierungsmaßnahme in 2019 (Haushaltsmittel noch nicht geplant, Planung vorgesehen)
straßenbegleitender Radweg	2,00 m	3 = niedrige Priorität	Antrag und Start Modernisierungsmaßnahme in 2020 (Haushaltsmittel noch nicht geplant, Planung vorgesehen)
Fahrradstraße	sonstige	4 = kein Modernisierungsbedarf	
Straße	sonstige	5 = nicht förderfähig	

Tabelle 3: Führungsformen und Prioritäten

In der Anlage 2 sind die erhobenen Daten und die festgelegten Prioritäten nach Radfernwegen aufgelistet. Entsprechend dieser Übersicht sind die einzelnen Modernisierungsabschnitte festgelegt worden. Die Anlage 3 zeigt die Lage der zu modernisierenden Abschnitte in den einzelnen Kommunen kartografisch.

Grundsätzlich war festzustellen, dass an allen Radfernwegen regelmäßig Wurzelaufbrüche sowohl inner- wie auch außerorts zu finden sind. Im Bereich der Wälder und an Alleen (auch innerorts) sind die Radwegkörper nach alten Baustandards nicht gegen zunehmenden Wurzelwuchs geschützt. Die Asphaltdecken wölben sich oder reißen auf.

Gleichzeitig wurden durch die Kommunen individuelle Modernisierungsmaßnahmen benannt. Neben Lückenschlüssen, Routenverlegungen und grundhaften Ausbaumaßnahmen sollen unter anderem alte Oberflächenbefestigungen modernisiert, eine Querungsanlage außerorts ergänzt, eine Brücke erneuert sowie Möblierung und Beschilderung erweitert werden. Auch sind Installationen von Ladeinfrastruktur für Pedelecs und E-Bikes geplant.

Der Landkreis Oberhavel und die kooperierenden Kommunen haben sich gemeinsam entschieden, die Durchführung der Maßnahmen aufzuteilen, um so eine optimale und planungsgerechte Umsetzung innerhalb der Förderperiode zu erreichen. Dem Landkreis Oberhavel obliegen die Wurzelschutzmaßnahmen mit begleitender Deckenerneuerung. Die Kommunen übernehmen die individuellen Maßnahmen in ihrem Zuständigkeitsgebiet.

Dem Wurzelschutz und der Wiederherstellung der beschädigten Oberflächen wird insgesamt die Priorität 1 zugesprochen. Insbesondere die Aufwallungen und Wurzelaufbrüche beeinträchtigen das Raderlebnis enorm und hinterlassen beim Radler eine negative Erinnerung.

6. Unterhaltung

Im Landkreis Oberhavel ist für die Instandhaltung der Radwege der jeweilige Baulastträger verantwortlich (siehe Punkt 3.5 Zuständigkeiten). Eine Übernahme der Baulastträgerschaft von Radwegen durch den Landkreis ist nicht vorgesehen.

Der bis 2003 gebaute Radfernweg "Berlin-Kopenhagen" wurde nach der Fertigstellung in die Baulast der jeweiligen Städte, Ämter und Gemeinden übergeben. Mit ihnen wurde die Übernahme der Baulast, die damit verbundenen Unterhaltungs- und Verkehrssicherungspflichten sowie die Widmung als Geh- und Radweg gemäß § 6 des Brandenburgischen Straßengesetzes (BbgSTrG) vereinbart. Damit lag und liegt die Verantwortlichkeit für Folgekosten bei den Städten, Ämtern und Gemeinden des Landkreises.

Die Radfernwege Havelradweg, Tour Brandenburg sowie die Historischen Stadtkerne 1 und 2 verlaufen auf bestehenden Straßen, straßenbegleitenden Radwegen sowie Geh- und Radwegen bzw. im Fall des Havelradweges streckengleich mit dem Berlin-Kopenhagen. Separate neue Radfernwege wurden nicht gebaut. Daher begründet sich die Pflicht zur Unterhaltung allein aus den gesetzlichen Regelungen.

6.1 Instandhaltung durch den Träger der Baulast

Die Verantwortung für die Instandhaltung innerhalb der Kommune legt der Bürgermeister, die Bürgermeisterin bzw. der Amtsdirektor fest und benennt den Verantwortlichen gegenüber dem Landkreis Oberhavel. Ansprechpartner im Landkreis ist der Kreiswegewart.

Mindestens einmal im Jahr sind die fünf förderfähigen Radfernwege durch die zuständigen Kommunen vor Ort zu überprüfen und dem Landkreis der Zustand, ggf. die Mängel und deren Beseitigung zum Ende eines jeden Kalenderjahres schriftlich bekannt zu geben. Die Kommune kann diese Überprüfung selbst übernehmen oder die Leistung an Dritte vergeben. Die Informationspflicht gegenüber dem Landkreis verbleibt in jedem Fall bei der Kommune.

Zusätzliche zentrale Systeme, wie der Maerker, erleichtern den Informationsfluss von Seiten der Nutzer. Dieses Angebot besteht bereits bei vielen Kommunen im Landkreis Oberhavel.

6.2 Investitions- und Unterhaltungsbedarf

Die Mittel für die Instandhaltung sind jährlich im kommunalen Haushalt einzuplanen und für die nächsten 15 Jahre nach Umsetzung der Modernisierungsmaßnahmen sicherzustellen. Die Kommunen weisen dem Landkreis Oberhavel nach, an welcher Haushaltsstelle die Mittel für die Unterhaltung der Radfernwege veranschlagt werden. Der erste Nachweis bzw. eine Erklärung für die Mittel 2018 muss unverzüglich spätestens jedoch vor der ersten Auszahlung der Fördermittel der ILB an den Landkreis erfolgen.

Die Höhe der erforderlichen Mittel für die Unterhaltung legt jede Kommune selbst fest. Die Kostenansätze unter Punkt 3.6 dieses Konzeptes dienen als Richtwert.

7. Fazit

Der Radtourismus hat sich zu einer festen wirtschaftlichen Größe in Oberhavel entwickelt. Eine intakte Infrastruktur legt den Grundstein für dessen weitere Fortentwicklung. Auch mit Blick auf das steigende Klimaschutzbewusstsein, wird dem Rad in Zukunft eine höhere Bedeutung beigemessen und auch klimafreundlicher Tourismus kommt am Rad kaum vorbei. Der Landkreis und die Kommunen stellen sich dieser Verantwortung gemeinsam und wollen in den nächsten Jahren entsprechende Modernisierungen umsetzen.

Ziel des vorliegenden Konzeptes ist es, einen Überblick über den Zustand der fünf überregionalen Radfernwege zu geben und die erforderlichen Modernisierungsmaßnahmen aufzuzeigen. Es dient als Grundlage für die Förderung der Modernisierung über die Richtlinie des Ministeriums für Wirtschaft und Energie zur Förderung der wirtschaftsnahen kommunalen Infrastruktur im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur – GRW – (GRW-I)". Das Konzept ist Bestandteil für die Kooperationsvereinbarung zwischen Landkreis und Kommunen.

Kooperationsvereinbarung

zwischen dem

Landkreis Oberhavel in 16515 Oranienburg, Adolf-Dechert-Straße 1,
vertreten durch den Landrat,

– nachfolgend Landkreis genannt –

und den Städten und Gemeinden

1. **Gemeinde Birkenwerder**, Hauptstr. 34, 16547 Birkenwerder,
vertreten durch den Bürgermeister,
2. **Stadt Fürstenberg/Havel**, Markt 1 in 16798 Fürstenberg/Havel,
vertreten durch den Bürgermeister,
3. **Amt Gransee und Gemeinden** in 16775 Gransee, Baustraße 56,
vertreten durch den Amtsdirektor,
4. **Stadt Hennigsdorf** in 16761 Hennigsdorf, Rathausplatz 1,
vertreten durch den Bürgermeister,
5. **Stadt Hohen Neuendorf** in 16540 Hohen Neuendorf, Oranienburger Straße 2,
vertreten durch den Bürgermeister,
6. **Stadt Liebenwalde** in 16559 Liebenwalde, Marktplatz 20,
vertreten durch den Bürgermeister,
7. **Stadt Oranienburg** in 16515 Oranienburg, Schlossplatz 1
vertreten durch den Bürgermeister,
8. **Stadt Zehdenick** in 16792 Zehdenick, Falkenthaler Chaussee 1,
vertreten durch den Bürgermeister,

– nachfolgend Kommunen genannt –

Präambel

In den vergangenen Jahren wurde im Landkreis Oberhavel viel in den Bau und die Etablierung bedeutender Radfernwege wie auch regionaler Radrouten investiert. Mit der kontinuierlichen Entwicklung des Radtourismus haben sich die Anforderungen an die Radwegeinfrastruktur verändert. Mindestbreiten von Radwegen, eine einheitliche Beschilderung und neue Maßnahmen zum Schutz des Radwegkörpers sind heute maßgebend, um den Radtourismus auf hohem Niveau halten zu können.

Um diesem Anspruch und der Bedeutung des Radtourismus gerecht zu werden, hat das Land Brandenburg im Rahmen der Richtlinie zur Förderung der wirtschaftsnahen Infrastruktur im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur" (GRW-I) die Förderung für die touristische Infrastruktur verankert.

Der Landkreis hat sich gemeinsam mit den Kommunen zum Radtourismus und der damit verbundenen Verantwortung für die Modernisierung der überregionalen Radwege bekannt und wird die erforderlichen Maßnahmen in Kooperation mit den beteiligten Kommunen umsetzen.

Vor diesem Hintergrund schließen die Parteien folgende Vereinbarung:

§ 1 Gegenstand und Zielsetzung

- (1) Gegenstand der Vereinbarung ist die Modernisierung der Radfernwege "Berlin-Kopenhagen" und "Havelradweg".
- (2) Die Vereinbarung regelt Art und Umfang der Aufgabenwahrnehmung der Kooperationspartner sowie die finanzielle Ausstattung des Projektes.

§ 2 Dauer der Vereinbarung

- (1) Die Vereinbarung wird für die Dauer von 15 Jahren geschlossen.

§ 3 Projektverantwortung und Zuständigkeit

- (1) Der Landkreis übernimmt die Koordination der Modernisierungsmaßnahmen sowie die Antragstellung und Abwicklung der Fördermittel gegenüber der ILB.
- (2) Sowohl der Landkreis als auch die Kommunen können Bauherren der Maßnahmen sein. Treten die Kommunen als Bauherren auf, so leitet der Landkreis im Rahmen eines separat abzuschließenden Vertrages die Fördermittel an die Kommunen weiter.
- (3) Die Kommunen bestimmen einen Vertreter als direkten Ansprechpartner für das Projekt und benennen diesen binnen 14 Tagen nach Vertragsabschluss dem Landkreis.

§ 4 Kosten und Finanzierung

- (1) Für die Modernisierung der Radfernwege "Berlin-Kopenhagen" und "Havelradweg" sollen durch den Landkreis Fördermittel aus der Richtlinie zur Förderung der wirtschaftsnahen Infrastruktur im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur – GRW (GRW-I) des Landes Brandenburg akquiriert werden. Die Kommunen übernehmen den jeweiligen Eigenanteil für die Baumaßnahmen auf Ihrem Gebiet sowie die nicht förderfähigen Kosten.

- (2) Tritt der Landkreis als Bauherr auf, geht er zunächst in Vorleistung. Zahlungsgrundlage für den Eigenanteil ist eine durch den Landkreis Oberhavel zum Projektende zu stellende Abrechnung an die Kommune.
- (3) Treten die Kommunen als Bauherren auf, gehen sie in Vorleistung und müssen die jeweilige Investitionssumme nachweislich im Haushalt einstellen. Zwischen Landkreis und Kommune ist ein Vertrag über die Weiterleitung der Fördermittel zu schließen.

§ 5

Instandhaltung nach Modernisierung

- (1) Die Kommunen verpflichten sich nach der Modernisierung zur fortlaufenden Instandhaltung der Radfernwege "Berlin-Kopenhagen" und "Havelradweg", welche im "Unterhaltungskonzept für fünf förderfähige, überregionale Radfernwege im Landkreis Oberhavel" genauer definiert ist. Das Unterhaltungskonzept ist als Anlage 1 Bestandteil dieser Vereinbarung.
- (2) Die Kommunen stellen die für die Instandhaltung erforderlichen Finanzmittel bereit und weisen dies dem Landkreis gegenüber nach.

§ 6

Schlussbestimmungen

- (1) Veränderungen oder Ergänzungen dieser Vereinbarung bedürfen der Schriftform.
- (2) Sollte eine Bestimmung dieses Vertrages unwirksam sein, wird die Wirksamkeit der übrigen Bestimmungen davon nicht berührt. Die Kooperationspartner verpflichten sich, anstelle einer unwirksamen Bestimmung eine dieser Bestimmung nach Sinn und Zweck möglichst nahe kommende, wirksame Regelung zu treffen.

Oranienburg, 12.04.2018
Ort/Datum


für den Landkreis Oberhavel


Birkenwerder, 15/08/18
Ort/Datum


für die Gemeinde Birkenwerder

Fürstentberg/Havel 19.06.2018
Ort/Datum


für die Stadt Fürstentberg/Havel

Frankfurt 22.05.18
Ort/Datum


für das Amt Gransee und Gemeinden

Hennigsdorf, 10. JULI 2018
Ort/Datum


für die Stadt Hennigsdorf

Hohen Neuendorf, 08.08.2018
Ort/Datum


für die Stadt Hohen Neuendorf

Liebenwalde, 15.11.2018
Ort/Datum


für die Stadt Liebenwalde

Oranienburg 01.11.2018
Ort/Datum


für die Stadt Oranienburg

Zehdenick 29.5.18
Ort/Datum


für die Stadt Zehdenick

Kooperationsvereinbarung

zwischen dem

Landkreis Oberhavel in 16515 Oranienburg, Adolf-Dechert-Straße 1,
vertreten durch den Landrat,

– nachfolgend Landkreis genannt –

und den Städten und Gemeinden

1. **Amt Gransee und Gemeinden** in 16775 Gransee, Baustraße 56,
vertreten durch den Amtsdirektor,
2. **Stadt Hennigsdorf** in 16761 Hennigsdorf, Rathausplatz 1,
vertreten durch den Bürgermeister,
3. **Stadt Kremmen** in 16766 Kremmen, Am Markt 1,
vertreten durch den Bürgermeister,
4. **Gemeinde Leegebruch** in 16767 Leegebruch, Eichenhof 4,
vertreten durch den Bürgermeister,
5. **Stadt Liebenwalde** in 16559 Liebenwalde, Marktplatz 20,
vertreten durch den Bürgermeister,
6. **Gemeinde Löwenberger Land** in 16775 Löwenberger Land, Alte Schulstr. 5,
vertreten durch den Bürgermeister,
7. **Gemeinde Oberkrämer** in 16727 Oberkrämer, Perwenitzer Weg 2,
vertreten durch den Bürgermeister,
8. **Stadt Oranienburg** in 16515 Oranienburg, Schlossplatz 1
vertreten durch den Bürgermeister,
9. **Stadt Zehdenick** in 16792 Zehdenick, Falkenthaler Chaussee 1,
vertreten durch den Bürgermeister,

– nachfolgend Kommunen genannt –

Präambel

In den vergangenen Jahren wurde im Landkreis Oberhavel viel in den Bau und die Etablierung bedeutender Radfernwege wie auch regionaler Radrouten investiert. Mit der kontinuierlichen Entwicklung des Radtourismus haben sich die Anforderungen an die Radwegeinfrastruktur verändert. Mindestbreiten von Radwegen, eine einheitliche Beschilderung und neue

Maßnahmen zum Schutz des Radwegkörpers sind heute maßgebend, um den Radtourismus auf hohem Niveau halten zu können.

Um diesem Anspruch und der Bedeutung des Radtourismus gerecht zu werden, hat das Land Brandenburg im Rahmen der Richtlinie zur Förderung der wirtschaftsnahen Infrastruktur im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur" (GRW-I) die Förderung für die touristische Infrastruktur verankert.

Der Landkreis hat sich gemeinsam mit den Kommunen zum Radtourismus und der damit verbundenen Verantwortung für die Modernisierung der überregionalen Radwege bekannt und wird die erforderlichen Maßnahmen in Kooperation mit den beteiligten Kommunen umsetzen.

Vor diesem Hintergrund schließen die Parteien folgende Vereinbarung:

§ 1

Gegenstand und Zielsetzung

- (1) Gegenstand der Vereinbarung ist die Modernisierung der Radfernwege "Radrouten Historische Stadtkerne 1 und 2".
- (2) Die Vereinbarung regelt Art und Umfang der Aufgabenwahrnehmung der Kooperationspartner sowie die finanzielle Ausstattung des Projektes.

§ 2

Dauer der Vereinbarung

- (1) Die Vereinbarung wird für die Dauer von 15 Jahren geschlossen.

§ 3

Projektverantwortung und Zuständigkeit

- (1) Der Landkreis übernimmt die Koordination der Modernisierungsmaßnahmen sowie die Antragstellung und Abwicklung der Fördermittel gegenüber der ILB.
- (2) Sowohl der Landkreis als auch die Kommunen können Bauherren der Maßnahmen sein. Treten die Kommunen als Bauherren auf, so leitet der Landkreis im Rahmen eines separat abzuschließenden Vertrages die Fördermittel an die Kommunen weiter.
- (3) Die Kommunen bestimmen einen Vertreter als direkten Ansprechpartner für das Projekt und benennen diesen binnen 14 Tagen nach Vertragsabschluss dem Landkreis.

§ 4

Kosten und Finanzierung

- (1) Für die Modernisierung der Radfernwege "Radrouten Historische Stadtkerne 1 und 2" sollen durch den Landkreis Fördermittel aus der Richtlinie zur Förderung der wirtschaftsnahen Infrastruktur im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe "Verbesserung

der regionalen Wirtschaftsstruktur – GRW (GRW-I) des Landes Brandenburg akquiriert werden. Die Kommunen übernehmen den jeweiligen Eigenanteil für die Baumaßnahmen auf Ihrem Gebiet sowie die nicht förderfähigen Kosten.

- (2) Tritt der Landkreis als Bauherr auf, geht er zunächst in Vorleistung. Zahlungsgrundlage für den Eigenanteil ist eine durch den Landkreis Oberhavel zum Projektende zu stellende Abrechnung an die Kommune.
- (3) Treten die Kommunen als Bauherren auf, gehen sie in Vorleistung und müssen die jeweilige Investitionssumme nachweislich im Haushalt einstellen. Zwischen Landkreis und Kommune ist ein privatrechtlicher Vertrag über die Weiterleitung der Fördermittel zu schließen.

§ 5

Instandhaltung nach Modernisierung

- (1) Die Kommunen verpflichten sich nach der Modernisierung zur fortlaufenden Instandhaltung der Radfernwege "Radrouten Historische Stadtkerne 1 und 2", welche im "Unterhaltungskonzept für fünf förderfähige, überregionale Radfernwege im Landkreis Oberhavel" genauer definiert ist. Das Unterhaltungskonzept ist als Anlage 1 Bestandteil dieser Vereinbarung.
- (2) Die Kommunen stellen die für die Instandhaltung erforderlichen Finanzmittel bereit und weisen diese dem Landkreis gegenüber nach.

§ 6


Schlussbestimmungen

- (1) Veränderungen oder Ergänzungen dieser Vereinbarung bedürfen der Schriftform.
- (2) Sollte eine Bestimmung dieses Vertrages unwirksam sein, wird die Wirksamkeit der übrigen Bestimmungen davon nicht berührt. Die Kooperationspartner verpflichten sich, anstelle einer unwirksamen Bestimmung eine dieser Bestimmung nach Sinn und Zweck möglichst nahe kommende, wirksame Regelung zu treffen.

Brandenburg 12.04.18
Ort/Datum


für den Landkreis Oberhavel

Grausee 22.05.18
Ort/Datum


für das Amt Grausee und Gemeinden

Hennigsdorf 10. JULI 2018
Ort/Datum


für die Stadt Hennigsdorf

Kremmen 10.12.2018
Ort/Datum


für die Stadt Kremmen

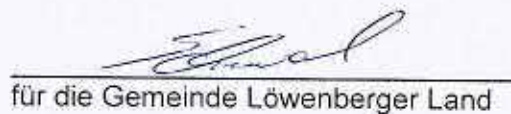
Leegebruch 18.12.2018
Ort/Datum

i.V. 
für die Gemeinde Leegebruch

Liebenwalde, 15.11.2018
Ort/Datum


für die Stadt Liebenwalde

Löwenberg, 4.12.2018
Ort/Datum


für die Gemeinde Löwenberger Land

Oberkrämer 13.12.2018
Ort/Datum


für die Gemeinde Oberkrämer

Oranienburg 6.11.2018
Ort/Datum


für die Stadt Oranienburg

Zehdenick 22.5.18
Ort/Datum


für die Stadt Zehdenick

Kooperationsvereinbarung

zwischen dem

Landkreis Oberhavel in 16515 Oranienburg, Adolf-Dechert-Straße 1,
vertreten durch den Landrat,

– nachfolgend Landkreis genannt –

der **Stadt Fürstenberg/Havel** in 16798 Fürstenberg/Havel, Markt 1,
vertreten durch den Bürgermeister,

und

dem **Amt Gransee und Gemeinden** in 16775 Gransee, Baustraße 56,
vertreten durch den Amtsdirektor,

– nachfolgend Kommunen genannt –

Präambel

In den vergangenen Jahren wurde im Landkreis Oberhavel viel in den Bau und die Etablierung bedeutender Radfernwege wie auch regionaler Radrouten investiert. Mit der kontinuierlichen Entwicklung des Radtourismus haben sich die Anforderungen an die Radwegeinfrastruktur verändert. Mindestbreiten von Radwegen, eine einheitliche Beschilderung und neue Maßnahmen zum Schutz des Radwegkörpers sind heute maßgebend, um den Radtourismus auf hohem Niveau halten zu können.

Um diesem Anspruch und der Bedeutung des Radtourismus gerecht zu werden, hat das Land Brandenburg im Rahmen der Richtlinie zur Förderung der wirtschaftsnahen Infrastruktur im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur" (GRW-I) die Förderung für die touristische Infrastruktur verankert.

Der Landkreis hat sich gemeinsam mit den Kommunen zum Radtourismus und der damit verbundenen Verantwortung für die Modernisierung der überregionalen Radwege bekannt und wird die erforderlichen Maßnahmen in Kooperation mit den beteiligten Kommunen umsetzen.

Vor diesem Hintergrund schließen die Parteien folgende Vereinbarung:

§ 1

Gegenstand und Zielsetzung

- (1) Gegenstand der Vereinbarung ist die Modernisierung des Radfernweges "Tour Brandenburg" auf dem Gebiet der Stadt Fürstenberg/Havel und dem Amt Gransee und Gemeinden.

- (2) Die Vereinbarung regelt Art und Umfang der Aufgabenwahrnehmung der Kooperationspartner sowie die finanzielle Ausstattung des Projektes.

§ 2

Dauer der Vereinbarung

- (1) Die Vereinbarung wird für die Dauer von 15 Jahren geschlossen.

§ 3

Projektverantwortung und Zuständigkeit

- (1) Der Landkreis übernimmt die Koordination der Modernisierungsmaßnahmen sowie die Antragstellung und Abwicklung der Fördermittel gegenüber der ILB.
- (2) Sowohl der Landkreis als auch die Kommunen können Bauherren der Maßnahmen sein. Treten die Kommunen als Bauherren auf, so leitet der Landkreis im Rahmen eines separat abzuschließenden Vertrages die Fördermittel an die Kommunen weiter.
- (3) Die Kommunen bestimmen einen Vertreter als direkten Ansprechpartner für das Projekt und benennen diesen binnen 14 Tagen nach Vertragsabschluss dem Landkreis.

§ 4

Kosten und Finanzierung

- (1) Für die Modernisierung des Radfernweges "Tour Brandenburg" sollen durch den Landkreis Fördermittel aus der Richtlinie zur Förderung der wirtschaftsnahen Infrastruktur im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur – GRW (GRW-I) des Landes Brandenburg akquiriert werden. Die Kommunen übernehmen den jeweiligen Eigenanteil für die Baumaßnahmen auf Ihrem Gebiet sowie die nicht förderfähigen Kosten.
- (2) Tritt der Landkreis als Bauherr auf, geht er zunächst in Vorleistung. Zahlungsgrundlage für den Eigenanteil ist eine durch den Landkreis Oberhavel zum Projektende zu stellende Abrechnung an die Kommune.
- (3) Treten die Kommunen als Bauherren auf, gehen sie in Vorleistung und müssen die jeweilige Investitionssumme nachweislich im Haushalt einstellen. Zwischen Landkreis und Kommune ist ein Vertrag über die Weiterleitung der Fördermittel zu schließen.

§ 5

Instandhaltung nach Modernisierung

- (1) Die Kommunen verpflichten sich nach der Modernisierung zur fortlaufenden Instandhaltung des Radfernweges "Tour Brandenburg", welche im "Unterhaltungskonzept für fünf förderfähige, überregionale Radfernwege im Landkreis Oberhavel" genauer definiert ist. Das Unterhaltungskonzept ist als Anlage 1 Bestandteil dieser Vereinbarung.

- (2) Die Kommunen stellen die für die Instandhaltung erforderlichen Finanzmittel bereit und weisen dies dem Landkreis gegenüber nach.

§ 6
Schlussbestimmungen

- (1) Veränderungen oder Ergänzungen dieser Vereinbarung bedürfen der Schriftform.
- (2) Sollte eine Bestimmung dieser Vereinbarung unwirksam sein, wird die Wirksamkeit der übrigen Bestimmungen davon nicht berührt. Die Kooperationspartner verpflichten sich, anstelle einer unwirksamen Bestimmung eine dieser Bestimmung nach Sinn und Zweck möglichst nahe kommende, wirksame Regelung zu treffen.

Oranienburg, 12.04.18
Ort/Datum

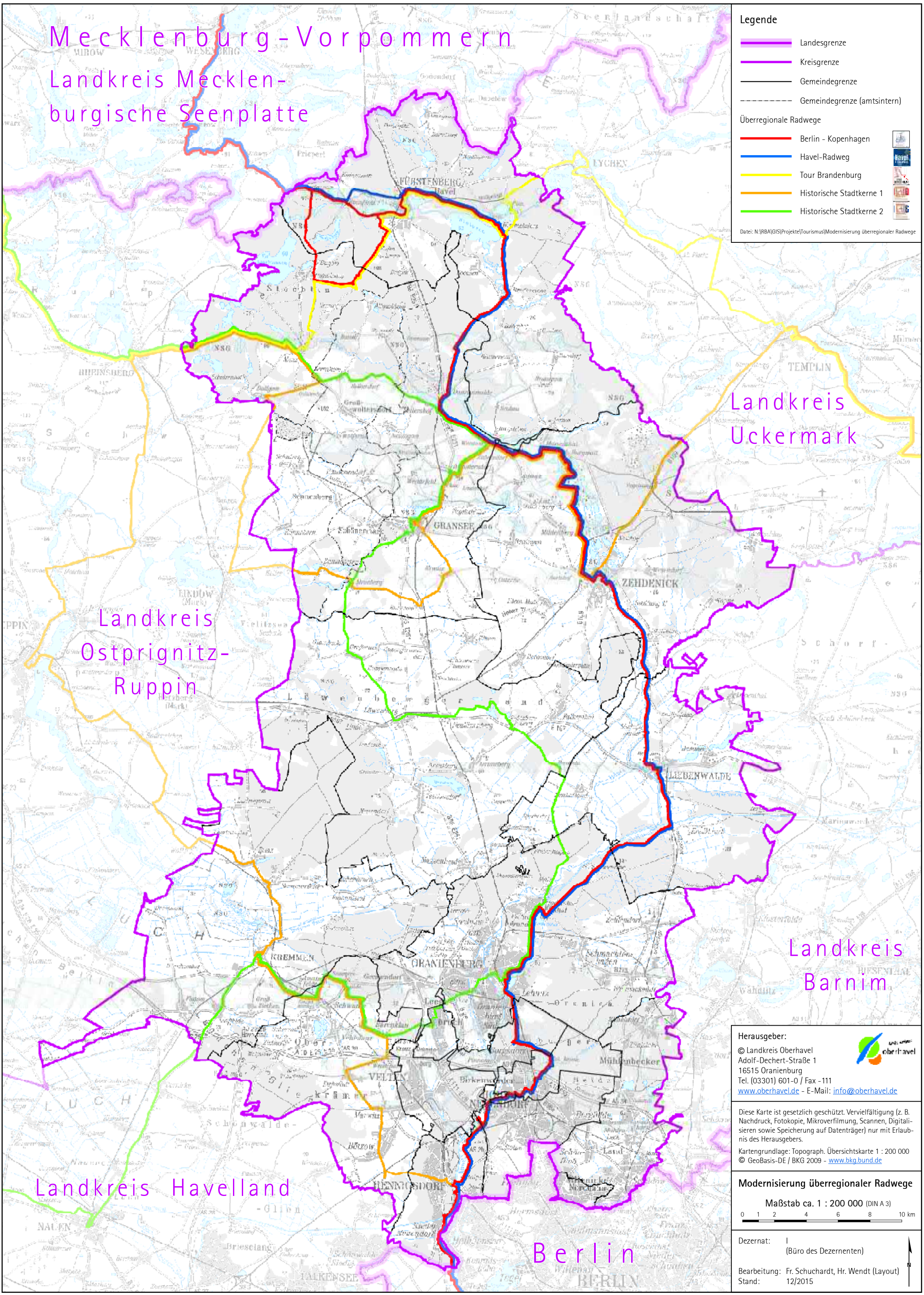

für den Landkreis Oberhavel

Fürstenberg/H., 18.06.18
Ort/Datum


für die Stadt Fürstenberg/Havel

Gransee, 27.05.18
Ort/Datum


für das Amt Gransee und Gemeinden



Legende

- Landesgrenze
- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- - - Gemeindegrenze (amtsintern)

Überregionale Radwege

- Berlin - Kopenhagen
- Havel-Radweg
- Tour Brandenburg
- Historische Stadtkerne 1
- Historische Stadtkerne 2

Datei: N:\RBA\GIS\Projekt\Tourismus\Modernisierung überregionaler Radwege

Herausgeber:
 © Landkreis Oberhavel
 Adolf-Dechert-Straße 1
 16515 Oranienburg
 Tel. (03301) 601-0 / Fax - 111
www.oberhavel.de - E-Mail: info@oberhavel.de

Diese Karte ist gesetzlich geschützt. Vervielfältigung (z. B. Nachdruck, Fotokopie, Mikroverfilmung, Scannen, Digitalisieren sowie Speicherung auf Datenträger) nur mit Erlaubnis des Herausgebers.
 Kartengrundlage: Topograph. Übersichtskarte 1 : 200 000
 © GeoBasis-DE / BKG 2009 - www.bkg.bund.de

Modernisierung überregionaler Radwege

Maßstab ca. 1 : 200 000 (DIN A 3)

0 1 2 4 6 8 10 km

Dezernat: I
 (Büro des Dezernenten)

Bearbeitung: Fr. Schuchardt, Hr. Wendt (Layout)
 Stand: 12/2015

**Prioritätenliste Modernisierung
Berlin-Kopenhagen/Havelradweg**

Legende:

BS = Bundesstraße, LS = Landesstraße, BK029 = Wegpunkt/Standort Wegweiser im Knotenpunktnetz (mit GPS-Daten verortet)
 KS = Kreisstraße, GS = Gemeindestraße KP96 = Knotenpunkt 96, Wegweiser im Knotenpunktnetz
 OE = Ortszugang, OL = Ortslage, OA = Ortsausgang

Prioritäten

1 = hohe Priorität	Antrag und Start Modernisierungsmaßnahme in 2017/2018	Haushaltsmittel eingeplant
2 = mittlere Priorität	Antrag und Start Modernisierungsmaßnahme in 2019	Haushaltsmittel noch nicht geplant, Planung vorgesehen
3 = niedrige Priorität	Antrag und Start Modernisierungsmaßnahme in 2020	Haushaltsmittel noch nicht geplant, Planung vorgesehen
4 = kein Modernisierungsbedarf		
5 = nicht förderfähig		

Nr.	Abschnitt von	bis	Länge (m)	Radfernweg	Führungsform	Baulasträger	Priorität	Maßnahme	Maßnahmenummer Karte
Stadt Fürstenberg/Havel									
1	Landesgrenze MV, Großmenower Str. 19, Steinförde	Steinförde, Steinerne Furth 8, Abzweig Havelradweg (BK028)	3.700	Berlin-Kopenhagen, Havelradweg	Gemeindestraße	Stadt Fürstenberg	5		
2	Steinförde, Steinerne Furth 8, Abzweig Havelradweg (BK028)	Wegpunkt BK 029 (Abzweig Radweg)	200	Berlin-Kopenhagen	Gemeindestraße	Stadt Fürstenberg	5		
3	Wegpunkt BK029 (Abzweig Radweg)	Wegpunkt BK030	900	Berlin-Kopenhagen	Radweg	Stadt Fürstenberg	1	Wurzelschutzmaßnahmen und Rissanierung erforderlich	6
4	Wegpunkt BK030	Fürstenberg, Steinförder Straße Abzweig Zur alten Kirschenallee	1.200	Berlin-Kopenhagen	Fahrradstraße	Stadt Fürstenberg	1	Wurzelschutzmaßnahmen und Rissanierung erforderlich	6
5	Fürstenberg Steinförder Straße Abzweig Zur alten Kirschenallee	Fürstenberg B96 Abzweig Rheinsberger Straße	1.800	Tour Brandenburg, Berlin Kopenhagen	Gemeindestraße zzgl. 200 m Landesstraße L15 (Einbahnstraßenregelung Steinförder Straße)	Stadt Fürstenberg	5		
6	Fürstenberg B96 Abzweig Rheinsberger Straße	Fürstenberg B96 Abzweig Brandenburger Straße 41	200	Tour Brandenburg, Berlin Kopenhagen	straßenbegleitender Geh- und Radweg (BS, innerorts)	Stadt Fürstenberg	4		
7	Fürstenberg B96 Abzweig Brandenburger Straße 41	Fürstenberg, Radweg, Einmündung Havelstraße	100	Tour Brandenburg, Berlin Kopenhagen	Geh- und Radweg (innerorts)	Stadt Fürstenberg	4		
8	Fürstenberg, Radweg, Einmündung Havelstraße (Altstadt)	Fürstenberg, Havelstraße - alte Poststraße - Bahnhofstraße (WP BK071)	630	Tour Brandenburg, Berlin Kopenhagen	Gemeindestraßen (Wasser-, Bahnhof-, Brand-, Pfarr- und Alte Poststraße)	Stadt Fürstenberg	5		
9	Fürstenberg, Havelstraße - alte Poststraße - Bahnhofstraße (WP BK071)	Fürstenberg, Kreuzung Luisenstraße Ecke Geldener Straße	800	Tour Brandenburg, Berlin Kopenhagen	Gemeindestraße	Stadt Fürstenberg	5		
10	Fürstenberg, Kreuzung Luisenstraße Ecke Geldener Straße	Fürstenberg, Unter den Linen - Gelderner Straße - Ravensbrücker Dorfstraße (WP BK078)	200	Tour Brandenburg, Berlin Kopenhagen, Havelradweg	Gemeindestraße	Stadt Fürstenberg	5		
11	Fürstenberg, Unter den Linen - Gelderner Straße - Ravensbrücker Dorfstraße (WP BK078)	Fürstenberg, Ravensbrücker Dorfstraße Ecke Weidendamm	400	Tour Brandenburg, Berlin Kopenhagen, Havelradweg	straßenbegleitender Radweg (LS, innerorts)	Stadt Fürstenberg	4		
12	Fürstenberg, Ravensbrücker Dorfstraße Ecke Weidendamm	Fürstenberg, Ravensbrücker Dorfstraße Ecke Himmelforter Landstraße	100	Tour Brandenburg, Berlin Kopenhagen, Havelradweg	Landesstraße L15	Landesbetrieb Straßenwesen	5		
13	Fürstenberg, Ravensbrücker Dorfstraße Ecke Himmelforter Landstraße	Wegpunkt BK084	1.700	Tour Brandenburg, Berlin Kopenhagen, Havelradweg	Gemeindestraße	Stadt Fürstenberg	5		
14	Wegpunkt BK084	Wegpunkt BK085	3.200	Tour Brandenburg, Berlin Kopenhagen, Havelradweg	Fahrradstraße	Stadt Fürstenberg	1	Wurzelschutzmaßnahmen und Rissanierung erforderlich	3
15	Wegpunkt BK085	Himmelfort, Stolpseestraße, WP BK088/89	2.000	Tour Brandenburg, Berlin Kopenhagen, Havelradweg	Gemeindestraße	Stadt Fürstenberg	5		
16	Himmelfort, Stolpseestraße, WP BK088/89	Orsteingang Bredereiche, BK091	3.200	Berlin-Kopenhagen, Havelradweg	straßenbegleitender Radweg (Gemeindestraße, außerorts)	Stadt Fürstenberg	1	Wurzelschutzmaßnahmen und Rissanierung erforderlich	2
17	Orsteingang Bredereiche, BK091	Bredereiche An der Freiheit, Abzweig Dannenwalder Weg	1.100	Berlin-Kopenhagen, Havelradweg	Gemeindestraße	Stadt Fürstenberg	5		
18	Bredereiche An der Freiheit, Abzweig Dannenwalder Weg	Gemeindegrenze Fürstenberg/Amt Gransee und Gemeinden	2.200	Berlin-Kopenhagen, Havelradweg	Fahrradstraße	Stadt Fürstenberg	1	Wurzelschutzmaßnahmen und Rissanierung erforderlich	1
Amt Gransee und Gemeinden									
19	Gemeindegrenze Fürstenberg/Amt Gransee und Gemeinden	OE Dannenwalde, Pozerner Weg	4.800	Berlin-Kopenhagen, Havelradweg	Fahrradstraße	Amt Gransee und Gemeinden	4		
20	OE Dannenwalde, Pozerner Weg	Dannenwalde, Pozerner Weg Ecke Blumenower Straße	400	Berlin-Kopenhagen, Havelradweg	Gemeindestraße	Amt Gransee und Gemeinden	5		
21	Dannenwalde, Pozerner Weg Ecke Blumenower Straße	Dannenwalde, Blumenower Straße, Abzweig Radweg Höhe Schloss	200	Berlin-Kopenhagen, Havelradweg	Kreisstraße K6515	Landkreis Oberhavel	5		
22	Dannenwalde, Blumenower Straße, Abzweig Radweg Höhe Schloss	OA Dannenwalde, Fürstenberger Straße Ecke Bahnhofsweg	200	Berlin-Kopenhagen, Havelradweg	Radweg	Amt Gransee und Gemeinden	4		

23	OA Dannenwalde, Fürstenberger Straße Ecke Bahnhofsweg	Seilershof, Fürstenberger Straße Abzweig Fischerwall (G94)	800	Berlin-Kopenhagen, Havelradweg	straßenbegleitender Radweg (Bundesstraße)	Landesbetrieb Straßenwesen	5		
24	Seilershof, Fürstenberger Straße Abzweig Fischerwall (G94)	Fahrradstraße Richtung Wentow, Waldkante	2.100	Berlin-Kopenhagen, Havelradweg, Historische Stadtkerne 2	Fahrradstraße	Amt Gransee und Gemeinden	2	Wurzelschutzmaßnahmen und Rissanierung erforderlich	1
25	Fahrradstraße Richtung Wentow, Waldkante	Wentow, Abzweig Altüdersdorf	1.700	Berlin-Kopenhagen, Havelradweg, Historische Stadtkerne 2	Gemeindestraße	Amt Gransee und Gemeinden	5		
Stadt Zehdenick									
26	Wentow, Abzweig Altüdersdorf	Kreisverkehr Zabzelsdorf	1.800	Berlin-Kopenhagen/ Havelradweg/ Historische Stadtkerne 1	Gemeindestraße	Stadt Zehdenick	5		
27	Kreisverkehr Zabzelsdorf	OA Zabzelsdorf	600	Berlin-Kopenhagen/ Havelradweg/ Historische Stadtkerne 1	Kreisstraße K6513	Landkreis Oberhavel	5		
28	OA Zabzelsdorf	OE Marienthal	1.100	Berlin-Kopenhagen/ Havelradweg/ Historische Stadtkerne 1	straßenbegleitender Radweg (Kreisstraße K6513)	Landkreis Oberhavel	4		
29	OE Marienthal	Marienthal, Abzweig L214, KP 94	700	Berlin-Kopenhagen/ Havelradweg/ Historische Stadtkerne 1	Kreisstraße K6513	Landkreis Oberhavel	5		
30	Marienthal, Abzweig L214, KP 94	OA Burgwall KP 95	1.700	Berlin-Kopenhagen/ Havelradweg/ Historische Stadtkerne 1	Landesstraße L214	Landesbetrieb Straßenwesen	5		
31	OA Burgwall KP 95	Fahrradstraße Abzweig Ziegelei, KP 96	2.800	Berlin-Kopenhagen/ Havelradweg/ Historische Stadtkerne 1	Fahrradstraße	Stadt Zehdenick	4		
32	Fahrradstraße Abzweig Ziegelei, KP 96	Einfahrt Parkplatz Ziegeleipark	1.000	Berlin-Kopenhagen/ Havelradweg/ Historische Stadtkerne 1	Gemeindestraße	Stadt Zehdenick	5		
33	Einfahrt Parkplatz Ziegeleipark	Buswendeschleife	600	Berlin-Kopenhagen/ Havelradweg/ Historische Stadtkerne 1	Radweg Ziegeleipark Mildenberg	Stadt Zehdenick	4		
34	Buswendeschleife	Mildenberg, Ziegelei 4 a	200	Berlin-Kopenhagen/ Havelradweg/ Historische Stadtkerne 1	Fahrradstraße	Stadt Zehdenick	4		
35	Mildenberg, Ziegelei 4 a	zwischen Pappel- und Döbertstich	800	Berlin-Kopenhagen/ Havelradweg/ Historische Stadtkerne 1	Radweg, wassergebundene Decke	Stadt Zehdenick	2	Modernisierung Oberflächenbelag, Prüfung Materialaustausch der wassergebundenen Decke mit Terraway	4
36	zwischen Pappel- und Döbertstich	Brücke am Welsengraben	1.500	Berlin-Kopenhagen/ Havelradweg/ Historische Stadtkerne 1	Fahrradstraße	Stadt Zehdenick	4		
37	Brücke am Welsengraben	Brücke am Welsengraben	10	Berlin-Kopenhagen/ Havelradweg/ Historische Stadtkerne 1	Brücke	Stadt Zehdenick	1		1
38	Brücke am Welsengraben	Zehdenick, Klausdamm Abzweig Schwarzer Weg	3.400	Berlin-Kopenhagen/ Havelradweg/ Historische Stadtkerne 1	Fahrradstraße	Stadt Zehdenick	2	nicht vorhandener Anschluss der bituminösen Fahrbahn "Schwarzer Weg" an den Bahnübergang (Länge ca. 20 m)	2
39	Zehdenick, Klausdamm Abzweig Schwarzer Weg	Zehdenick, Postkreuzung B109/L22	1.000	Berlin-Kopenhagen/ Havelradweg/ Historische Stadtkerne 1	Geh- und Radweg (LS, innerorts)	Stadt Zehdenick	2	Wurzelschutzmaßnahmen und Rissanierung erforderlich, evtl. Modernisierung in Asphaltbauweise	3
40	Zehdenick, Postkreuzung B109/L22	Zehdenick, Einfahrt Parkplatz Adolf-Mann-Platz	700	Berlin-Kopenhagen, Havelradweg	Gemeindestraße	Stadt Zehdenick	5		
41	Zehdenick, Einfahrt Parkplatz Adolf-Mann-Platz	Zehdenick, Abzweig Verlängerte Klosterstraße	400	Berlin-Kopenhagen, Havelradweg	Radweg	Stadt Zehdenick	4		
42	Zehdenick, Abzweig Verlängerte Klosterstraße	Zehdenick, Am Kloster / Ecke Clara-Zetkin-Straße	250	Berlin-Kopenhagen, Havelradweg	Gemeindestraße	Stadt Zehdenick	5		
43	Zehdenick, Am Kloster / Ecke Clara-Zetkin-Straße	Zehdenick, Clara-Zetkin-Straße / Ecke Parkstraße	150	Berlin-Kopenhagen, Havelradweg	straßenbegleitender Radweg (BS innerorts)	Stadt Zehdenick	4		
44	Zehdenick, Clara-Zetkin-Straße / Ecke Parkstraße	Zehdenick, Parkstraße / Ecke Freiarche	250	Berlin-Kopenhagen, Havelradweg	Gemeindestraße	Stadt Zehdenick	5		
45	Zehdenick, Parkstraße / Ecke Freiarche	Gemeindegrenze Zehdenick/Liebenwalde	7.100	Berlin-Kopenhagen, Havelradweg	Fahrradstraße	Stadt Zehdenick	4		
Stadt Liebenwalde									
46	Gemeindegrenze Zehdenick/Liebenwalde	Einmündung Bischofswerder Weg	3.300	Berlin-Kopenhagen, Havelradweg	Fahrradstraße	Stadt Liebenwalde	3	1 Schutzhütte, 2 Bänke	1,2
46	Einmündung Bischofswerder Weg	Liebenwalde, Breite Straße / Ecke Marktplatz	3.100	Berlin-Kopenhagen, Havelradweg	Gemeindestraße	Stadt Liebenwalde	5		
47	Liebenwalde, Breite Straße / Ecke Marktplatz	Liebenwalde, Ernst-Thälmann-Str. / Ecke Berliner Str.	400	Berlin-Kopenhagen, Havelradweg	straßenbegleitender Geh- und Radweg (B 167, innerorts)	Stadt Liebenwalde	4		
48	Liebenwalde, Ernst-Thälmann-Str. / Ecke Berliner Str.	Liebenwalde Berliner Straße OA	1.700	Berlin-Kopenhagen, Havelradweg	straßenbegleitender Geh- und Radweg (L21, innerorts)	Stadt Liebenwalde	4		
49	Liebenwalde Berliner Straße OA	Liebenwalde, Berliner Chaussee / Ecke Bernöwer Straße	2.000	Berlin-Kopenhagen, Havelradweg	straßenbegleitender Radweg (L21, außerorts)	Landesbetrieb Straßenwesen	5		
50	Liebenwalde, Berliner Chaussee / Ecke Bernöwer Straße	Gemeindegrenze Liebenwalde/Oranienburg	4.200	Berlin-Kopenhagen, Havelradweg	Fahrradstraße	Stadt Liebenwalde	4		
Stadt Oranienburg									
51	Gemeindegrenze Liebenwalde/Oranienburg	OE Bernöwe Abzweig Plötzensteg	1.300	Berlin-Kopenhagen, Havelradweg	Fahrradstraße	Stadt Oranienburg	4		
52	OE Bernöwe Abzweig Plötzensteg	Straße nach Schmachtenhagen Abzweig Richtung Grabowsee (BK161)	1.200	Berlin-Kopenhagen, Havelradweg	Gemeindestraße	Stadt Oranienburg	5		
53	Straße nach Schmachtenhagen Abzweig Richtung Grabowsee (BK161)	Malzer Weg Abzweig Grabowsee (BK162)	3.400	Berlin-Kopenhagen, Havelradweg	Fahrradstraße	Stadt Oranienburg	4		
54	Malzer Weg Abzweig Grabowsee (BK162)	Rampenbeginn Grabowseebrücke	400	Berlin-Kopenhagen, Havelradweg	straßenbegleitender Radweg (GS, außerorts)	Stadt Oranienburg	2	Verbreiterung des Radweges, Austausch des Kopfsteinpflasters im Kreuzungsbereich in Asphalt, Verbreiterung der starken Einengung am Rampenende der Grabowseebrücke	6

55	Rampenbeginn Grabowseebrücke	Malzer Chaussee Ecke Grabowseestraße	300	Berlin-Kopenhagen, Havelradweg	Brücke	Stadt Oranienburg	4		
56	Malzer Chaussee Ecke Grabowseestraße	Friedrichsthal, Malzer Chaussee Abzweig Radweg	100	Berlin-Kopenhagen/ Havelradweg	straßenbegleitender Radweg (GS, innerorts)	Stadt Oranienburg	2	Wurzelschutzmaßnahmen und Rissanierung erforderlich	4
57	Friedrichsthal, Malzer Chaussee Abzweig Radweg	Oranienburg, Lehnitzschleuse (BK166)	2.500	Berlin-Kopenhagen/ Havelradweg/ Historische Stadtkerne 2	Radweg	Stadt Oranienburg/ WSA Eberswalde / Landesbetrieb Forst	2	Wurzelschutzmaßnahmen und Rissanierung erforderlich	4
58	Oranienburg, Lehnitzschleuse (BK166)	Oranienburg, Lehnitzschleuse 6	150	Berlin-Kopenhagen/ Havelradweg/ Historische Stadtkerne 2	Sandweg	WSA Eberswalde	1	Lückenschluss, Modernisierung in Asphaltbauweise	10
59	Oranienburg, Lehnitzschleuse 6	Oranienburg, Lehnitzschleuse bis B273/Bernauer Straße	500	Berlin-Kopenhagen/ Havelradweg/ Historische Stadtkerne 2	Fahradstraße	Stadt Oranienburg	4		
60	Oranienburg, Lehnitzschleuse bis B273/Bernauer Straße	Oranienburg, Mainzer Straße 29	1.500	Berlin-Kopenhagen, Havelradweg	Radweg	Stadt Oranienburg	2	Wurzelschutzmaßnahmen und Rissanierung erforderlich	14
61	Oranienburg, Mainzer Straße 29	Oranienburg, Mainzer Straße 23	100	Berlin-Kopenhagen, Havelradweg	straßenbegleitender Radweg (GS, innerorts)	Stadt Oranienburg	4		
62	Oranienburg, Mainzer Straße 23	Oranienburg, Wörthstraße 6	400	Berlin-Kopenhagen, Havelradweg	Radweg	Stadt Oranienburg	4		
63	Oranienburg, Wörthstraße 6	Oranienburg, Heidelberger Straße / Ecke André-Pican-Straße	600	Berlin-Kopenhagen, Havelradweg	Fahradstraße	Stadt Oranienburg	4		
64	Oranienburg, Heidelberger Straße / Ecke André-Pican-Straße	Oranienburg, André-Pican-Straße / Ecke Lehnitzstraße	700	Berlin-Kopenhagen, Havelradweg	straßenbegleitender Geh- und Radweg (GS, innerorts)	Stadt Oranienburg	2	Änderung der Radverkehrsprüfung im Kreuzungsbereich Lehnitzstraße wegen Masten, Verbleiterung des Radweges, Modernisierung in Asphaltbauweise	3
65	Oranienburg, André-Pican-Straße / Ecke Lehnitzstraße	Lehnitz, Lehnitzstraße / Ecke Mühlenbecker Weg	500	Berlin-Kopenhagen, Havelradweg	straßenbegleitender Geh- und Radweg (L 211, innerorts)	Stadt Oranienburg	2	Verlegung Routenführung, Alternativroute über Drosselweg-Falkenweg-Förstring-Havelkorso	2
66	Lehnitz, Lehnitzstraße / Ecke Mühlenbecker Weg	OA Lehnitz Richtung Borgsdorf	900	Berlin-Kopenhagen, Havelradweg	straßenbegleitender Geh- und Radweg (K 6504, innerorts)	Stadt Oranienburg	2	Verlegung Routenführung entlang Havelkorso	2
Stadt Hohen Neuendorf									
67	OA Lehnitz Richtung Borgsdorf	Borgsdorf, K 8504 / Abzweig Bahnhofstraße	2.300	Berlin-Kopenhagen, Havelradweg	straßenbegleitender Radweg (K 6504, außerorts)	Landkreis Oberhavel	2	Wurzelschutzmaßnahmen und Rissanierung erforderlich	4
68	Borgsdorf, K 8504 / Abzweig Bahnhofstraße	OE Borgsdorf Höhe Feudornweg	200	Berlin-Kopenhagen, Havelradweg	straßenbegleitender Radweg (GS, außerorts)	Stadt Hohen Neuendorf	4		
69	OE Borgsdorf Höhe Feudornweg	OA Borgsdorf Richtung Briese	1.200	Berlin-Kopenhagen, Havelradweg	straßenbegleitender Geh- und Radweg (GS, innerorts)	Stadt Hohen Neuendorf	4		
70	OA Borgsdorf Richtung Briese	Gemeindengrenze Hohen Neuendorf / Birkenwerder	1.400	Berlin-Kopenhagen, Havelradweg	straßenbegleitender Radweg (GS, außerorts)	Stadt Hohen Neuendorf	3	Verlegung Routenführung und Entschärfung einer gefährlichen Kurvensituation, Prüfung durch uNb des LK OHV erforderlich	2
Gemeinde Birkenwerder									
71	Gemeindengrenze Hohen Neuendorf / Birkenwerder	Ortseingang Briese	200	Berlin-Kopenhagen, Havelradweg	straßenbegleitender Radweg (GS, außerorts)	Gemeinde Birkenwerder	4		
72	OE Briese	Briese / Abzweig nach Birkenwerder (BK 186)	300	Berlin-Kopenhagen, Havelradweg	Gemeindestraße (innerorts)	Gemeinde Birkenwerder	2	Herstellen eines Radweges im unübersichtlichen Bereich der Ortslage Briese	2
73	Briese / Abzweig nach Birkenwerder (BK 186)	OE Birkenwerder (Fichteallee)	1.100	Berlin-Kopenhagen, Havelradweg	Gemeindestraße (außerorts)	Gemeinde Birkenwerder	3	Lückenschluss, Neubau Radweg	1
74	OE Birkenwerder (Fichteallee)	Birkenwerder Abzweig Radweg Höhe Brieseallee 23	500	Berlin-Kopenhagen, Havelradweg	straßenbegleitender Geh- und Radweg (GS, innerorts)	Gemeinde Birkenwerder	4		
75	Birkenwerder Abzweig Radweg Höhe Brieseallee 23	Birkenwerder, Erich-Mühsam-Straße / An der Bahn	400	Berlin-Kopenhagen, Havelradweg	Radweg	Gemeinde Birkenwerder	4		
76	Birkenwerder, Erich-Mühsam-Straße / An der Bahn	Birkenwerder, An der Bahn / Clara-Zetkin-Straße	300	Berlin-Kopenhagen, Havelradweg	Gemeindestraße	Gemeinde Birkenwerder	2	Fahrstreifen für Radfahrer auf vorhandener, mit Großpflaster gedeckter Fahrbahn	5
77	Birkenwerder, An der Bahn / Clara-Zetkin-Straße	Birkenwerder, Clara-Zetkin-Straße / Ecke Hauptstraße (KPg1)	400	Berlin-Kopenhagen, Havelradweg	straßenbegleitender Geh- und Radweg (BS, innerorts)	Gemeinde Birkenwerder	4		
78	Birkenwerder, Clara-Zetkin-Straße / Ecke Hauptstraße (KPg1)	Birkenwerder, Abzweig Höhe Hauptstraße 59 (hinter der Feuerwehr)	400	Berlin-Kopenhagen, Havelradweg	straßenbegleitender Geh- und Radweg (BS, innerorts)	Gemeinde Birkenwerder	4		
79	Birkenwerder, Abzweig Höhe Hauptstraße 59 (hinter der Feuerwehr)	Gemeindengrenze Birkenwerder/Hohen Neuendorf	3.000	Berlin-Kopenhagen, Havelradweg	Gemeindestraße	Gemeinde Birkenwerder	2	Verlegung Routenführung von Humboldtallee/Paradiesgarten auf die Havelstraße/Stolpe Straße (3), Fahrstreifen für Radfahrer auf vorhandener, mit Großpflaster gedeckter Fahrbahn (4)	3, 4
Stadt Hohen Neuendorf									
80	Gemeindengrenze Birkenwerder/Hohen Neuendorf	Hohen Neuendorf, Schillerpromenade 2	1.000	Berlin-Kopenhagen, Havelradweg	Gemeindestraße	Hohen Neuendorf	2	Neubau Rastplatz	3
81	Hohen Neuendorf, Schillerpromenade 2	Gemeindengrenze Hohen Neuendorf/Hennigsdorf	1.500	Berlin-Kopenhagen, Havelradweg	Gemeindestraße	Land Berlin (Eigentümer) - keine Nutzungsvereinbarung mit der ehemaligen Gemeinde Stolpe, neu Stadt Hohen Neuendorf zugehörig	fraglich	Wurzelschutzmaßnahmen und Rissanierung erforderlich	1
Stadt Hennigsdorf									
82	Gemeindengrenze Hohen Neuendorf/Hennigsdorf	Wasserwerk Stolpe/Nord (BK210)	1.900	Berlin-Kopenhagen, Havelradweg	Gemeindestraße	Stadt Hennigsdorf	1	Lückenschluss zum nachfolgenden Radwegabschnitt, Modernisierung in Asphaltbauweise	6

83	Wasserwerk Stolpe/Nord (BK210)	Wasserwerk Stolpe/Süd, Schwarzer Weg (BK211)	600	Berlin-Kopenhagen, Havelradweg	Radweg	Stadt Hennigsdorf	4		
84	Wasserwerk Stolpe/Süd (BK211)	Schwarzer Weg Abzweig Sandweg (BK212)	1.600	Berlin-Kopenhagen, Havelradweg	Gemeindestraße	Stadt Hennigsdorf	5		
85	Schwarzer Weg Abzweig Sandweg (BK212)	Sandweg Abzweig L171 (BK213)	100	Berlin-Kopenhagen, Havelradweg	Sandweg	Stadt Hennigsdorf	1	Lückenschluss, Modernisierung in Asphaltbauweise + Querungsanlage außerorts über die L171	2,3
86	Sandweg Abzweig L171 (BK213)	OE Hennigsdorf, Brücke Oder-Havel-Kanal	1.200	Berlin-Kopenhagen, Havelradweg	straßenbegleitender Radweg (LS, außerorts)	Landesbetrieb Straßenwesen	5		
87	OE Hennigsdorf, Brücke Oder-Havel-Kanal	Ruppiner Straße Ecke Hafestraße	200	Berlin-Kopenhagen, Havelradweg	straßenbegleitender Geh- und Radweg (LS, innerorts)	Stadt Hennigsdorf	4		
88	Ruppiner Straße Ecke Hafestraße	Hennigsdorf, Hafestraße, südl. Stadthafen	600	Berlin-Kopenhagen, Havelradweg	Gemeindestraße	Stadt Hennigsdorf	5		
89	Hennigsdorf, Hafestraße, südl. Stadthafen	Hennigsdorf, Horst-Müller-Straße Abzweig Radweg (BK217)	500	Berlin-Kopenhagen, Havelradweg	Radweg	Stadt Hennigsdorf	4		
90	Hennigsdorf, Horst-Müller-Straße Abzweig Radweg (BK217)	Hennigsdorf, Horst-Müller-Straße Abzweig Radweg (BK218)	150	Berlin-Kopenhagen, Havelradweg	straßenbegleitender Radweg (GS, innerorts)	Stadt Hennigsdorf	4		
91	Hennigsdorf, Horst-Müller-Straße Abzweig Radweg (BK218)	Hennigsdorf, Spandauer Alle/Walter-Kleinow-Ring	2.000	Berlin-Kopenhagen, Havelradweg	Radweg	Stadt Hennigsdorf	2	Wurzelschutzmaßnahmen und Rissanierung erforderlich	5
92	Hennigsdorf, Spandauer Alle/Walter-Kleinow-Ring	Niederneuendorf, Spandauer Allee/Dorfstraße Abzweig Uferpromenade	400	Berlin-Kopenhagen, Havelradweg	straßenbegleitender Radweg (LS, innerorts)	Stadt Hennigsdorf	4		
93	Niederneuendorf, Spandauer Allee/Dorfstraße Abzweig Uferpromenade	Landesgrenze Berlin	3.400	Berlin-Kopenhagen, Havelradweg	Radweg	Stadt Hennigsdorf	1	Modernisierung Oberflächenbelag, Materialaustausch der wassergebundenen Decke in Terraway	1
			115.990						

Alternativroute Fürstenberg/Amt Gransee									
Stadt Fürstenberg									
94	Straße Steinförde/Groß Menow Abzweig Birkenweg	Gemeindegrenze Fürstenberg/Steclin	4.300	Berlin-Kopenhagen	Fahradstraße	Stadt Fürstenberg	1	Wurzelschutzmaßnahmen und Rissanierung erforderlich, nachträgliche abschnittsweise Asphaltierung	8
Amt Gransee und Gemeinden									
95	Gemeindegrenze Fürstenberg/Steclin	OE Dagow/ Dagowseestraße	300	Berlin-Kopenhagen	Fahradstraße	Amt Gransee und Gemeinden	4		
96	OE Dagow/ Dagowseestraße	Dagow, Am Dagowsee 2	700	Berlin-Kopenhagen	Gemeindestraße	Amt Gransee und Gemeinden	5		
97	Dagow, Am Dagowsee 2	Neuglobsow, Stechlinseestr. 13, Abzweig Radweg	400	Berlin-Kopenhagen	Radweg	Amt Gransee und Gemeinden	4		
98	Neuglobsow, Stechlinseestr. 13, Abzweig Radweg	Forststeig, BK052	1.900	Berlin-Kopenhagen	Gemeindestraße	Amt Gransee und Gemeinden	5		
99	Forststeig, BK052	Alter Bahnhof Neuglobsow	100	Berlin-Kopenhagen	Radweg	Amt Gransee und Gemeinden	4		
100	Alter Bahnhof Neuglobsow	L15 Abzweig alte Pflasterstraße Richtung Altglobow (BK55)	2.300	Berlin-Kopenhagen, Tour Brandenburg	straßenbegleitender Radweg (LS, außerorts)	Amt Gransee und Gemeinden	1	Wurzelschutzmaßnahmen und Rissanierung erforderlich	2
101	L15 Abzweig alte Pflasterstraße Richtung Altglobow (BK55)	Einmündung alte Pflasterstraße auf Straße nach Altglobow	200	Berlin-Kopenhagen, Tour Brandenburg	Fahradstraße	Amt Gransee und Gemeinden	1	Wurzelschutzmaßnahmen und Rissanierung erforderlich	2
102	Einmündung alte Pflasterstraße auf Straße nach Altglobow	L15 Abzweig Straße nach Altglobow	200	Berlin-Kopenhagen, Tour Brandenburg	Gemeindestraße	Amt Gransee und Gemeinden	5		
103	L15 Abzweig Straße nach Altglobow	Gemeindegrenze Steclin/Fürstenberg/Havel	1.200	Berlin-Kopenhagen, Tour Brandenburg	straßenbegleitender Radweg (LS, außerorts)	Amt Gransee und Gemeinden	1	Wurzelschutzmaßnahmen und Rissanierung erforderlich	2
Stadt Fürstenberg									
104	Gemeindegrenze Steclin/Fürstenberg/Havel	Fürstenberg Abzweig Zur alten Kirschenallee	2.800	Berlin-Kopenhagen, Tour Brandenburg	straßenbegleitender Radweg (LS, außerorts)	Stadt Fürstenberg	1	Wurzelschutzmaßnahmen und Rissanierung erforderlich	7
105	Fürstenberg, Abzweig Zur alten Kirschenallee	Fürstenberg, Steinförder Straße Abzweig Zur alten Kirschenallee	1.400	Berlin-Kopenhagen, Tour Brandenburg	Fahradstraße	Stadt Fürstenberg	1	Wurzelschutzmaßnahmen und Rissanierung erforderlich	7
			15.800						

Havelradweg Steinförde und Oranienburg									
Stadt Fürstenberg/Havel									
106	Steinförde, Steinerne Furth, Gaststätte Haveleck	OA Steinhavelmühle Richtung Fürstenberg	1.800	Havelradweg	Gemeindestraße	Stadt Fürstenberg	5		
107	OA Steinhavelmühle Richtung Fürstenberg	Straße Steinförde/Fürstenberg Abzweig Kiefernweg	2.000	Havelradweg	straßenbegleitender Radweg (GS)	Stadt Fürstenberg	1	Wurzelschutzmaßnahmen und Rissanierung erforderlich	9
108	Straße Steinförde/Fürstenberg Abzweig Kiefernweg	Fürstenberg, Gelderner Straße/Eisenbahntunnel	300	Havelradweg	Gemeindestraße	Stadt Fürstenberg	5		
Stadt Oranienburg									

109	Routenverlegung	Dopebrücke bis Walther-Bothe-Straße, entlang der alten Havel	900		Radweg	Stadt Oranienburg	2	Verlegung Havelradweg an die Havel, Neubau	1
		Oranienburg, Rungestraße / Am Schlosshafen bis Schleuse Friedenthal	2.500				2	Verlegung Havelradweg an die Havel, Neubau	1
			7.500						

**Prioritätenliste Modernisierung
Radroute Historische Stadtkerne 1**

Legende:

BS = Bundesstraße, LS = Landesstraße,
KS = Kreisstraße, GS = Gemeindestraße
OE = Ortseingang, OL = Ortslage, OA = Ortsausgang

BK029 = Wegpunkt/Standort Wegweiser im Knotenpunktnetz (mit GPS-Daten verortet)
KP96 = Knotenpunkt 96, Wegweiser im Knotenpunktnetz

Prioritäten

1 = hohe Priorität	Antrag und Start Modernisierungsmaßnahme in 2017/2018	Haushaltsmittel eingeplant
2 = mittlere Priorität	Antrag und Start Modernisierungsmaßnahme in 2019	Haushaltsmittel noch nicht geplant, Planung vorgesehen
3 = niedrige Priorität	Antrag und Start Modernisierungsmaßnahme in 2020	Haushaltsmittel noch nicht geplant, Planung vorgesehen
4 = kein Modernisierungsbedarf		
5 = nicht förderfähig		

Nr.	Abschnitt von	bis	Länge (m)	Radfernweg	Führungsform	Baulastträger	Priorität	Maßnahme	Maßnahmenummer Karte
Stadt Zehdenick									
1	Kreisgrenze UM	OE Vogelsang	2.800	Historische Stadtkerne 1	straßenbegleitender Radweg (LS)	Landesbetrieb Straßenwesen	4		
2	OL Vogelsang	OA Vogelsang	900	Historische Stadtkerne 1	straßenbegleitender Radweg (LS)	Stadt Zehdenick	1	Ausbau Geh- und Radweg innerorts	5
3	OA Vogelsang	OE Zehdenick	4.400	Historische Stadtkerne 1	straßenbegleitender Radweg (LS)	Landesbetrieb Straßenwesen	4		
4	OE Zehdenick	Zehdenick, Ph.-Müller-Straße / Abzw. Schleusenstraße	1.200	Historische Stadtkerne 1	Geh- und Radweg (BS)	Stadt Zehdenick	4		
5	Zehdenick, Ph.-Müller-Straße / Abzw. Schleusenstraße über Schleusenstraße/Dammhaststraße/Berliner Straße	Zehdenick, Bahnhofstraße / Klausdamm (L22)	1.600	Historische Stadtkerne 1	Geh- und Radweg (GS)	Stadt Zehdenick	4		
6	Zehdenick, Bahnhofstraße / Klausdamm (L22)	Zehdenick, L22 Abzweig Schwarzer Weg	1.000	Berlin-Kopenhagen/Havelradweg/ Historische Stadtkerne 1	Geh- und Radweg (LS)	Stadt Zehdenick	2	Wurzelschutzmaßnahmen und Rissanierung erforderlich, evtl. Modernisierung in Asphaltbauweise	3
7	Zehdenick, L22 Abzweig Schwarzer Weg	Brücke am Welsingraben	3.400	Berlin-Kopenhagen/Havelradweg/ Historische Stadtkerne 1	Fahrradstraße	Stadt Zehdenick	1	nicht vorhandener Anschluss der bituminösen Fahrbahn "Schwarzer Weg" an den Bahnübergang (Länge ca. 20 m)	2
6	Brücke am Welsingraben	Brücke am Welsingraben	10	Berlin-Kopenhagen/Havelradweg/ Historische Stadtkerne 1	Brücke	Stadt Zehdenick	1	Ersatzneubau Brücke	1
8	Brücke am Welsingraben	zwischen Pappel- und Döbertstich	1.500	Berlin-Kopenhagen/Havelradweg/ Historische Stadtkerne 1	Fahrradstraße	Stadt Zehdenick	4		
9	zwischen Pappel- und Döbertstich	Ziegelei 4A	800	Berlin-Kopenhagen/Havelradweg/ Historische Stadtkerne 1	Radweg, wassergebundene Decke	Stadt Zehdenick	2	Deckenerneuerung zwischen Pappel- und Döbertstich	4
10	Ziegelei 4A	Buswendeschleife	200	Berlin-Kopenhagen/Havelradweg/ Historische Stadtkerne 1	Fahrradstraße	Stadt Zehdenick	4		
11	Buswendeschleife	Einfahrt Parkplatz Ziegeleipark	600	Berlin-Kopenhagen/Havelradweg/ Historische Stadtkerne 1	Radweg Ziegeleipark Mildenberg	Stadt Zehdenick	4		
12	Einfahrt Parkplatz Ziegeleipark	Abzweig Fahrradstraße nach Burgwall, KP 96	1.000	Berlin-Kopenhagen/Havelradweg/ Historische Stadtkerne 1	Gemeindestraße	Stadt Zehdenick	5		
13	Abzweig Fahrradstraße nach Burgwall, KP 96	OE Burgwall, KP 95	2.800	Berlin-Kopenhagen/Havelradweg/ Historische Stadtkerne 1	Fahrradstraße	Stadt Zehdenick	4		
14	OE Burgwall, KP 95	Marienthal, Abzweig K6513, KP 94	1.700	Berlin-Kopenhagen/Havelradweg/ Historische Stadtkerne 1	Landesstraße L214	Landesbetrieb Straßenwesen	5		
15	Marienthal, Abzweig K6513, KP 94	OA Marienthal	700	Berlin-Kopenhagen/Havelradweg/ Historische Stadtkerne 1	Kreisstraße K6513	Landkreis Oberhavel	5		
16	OA Marienthal	OE Zabelsdorf	1.100	Berlin-Kopenhagen/Havelradweg/ Historische Stadtkerne 1	Straßenbegleitender Radweg an der K6513	Landkreis Oberhavel	4		
17	OE Zabelsdorf	Kreisverkehr Zabelsdorf	600	Berlin-Kopenhagen/Havelradweg/ Historische Stadtkerne 1	Kreisstraße K6513	Landkreis Oberhavel	5		
18	Kreisverkehr Zabelsdorf	Wentow, Abzweig Altlüdersdorf	1.800	Berlin-Kopenhagen/Havelradweg/ Historische Stadtkerne 1	Gemeindestraße	Stadt Zehdenick	5		
Amt Gransee und Gemeinden									
19	Wentow, Abzweig Altlüdersdorf	Altlüdersdorf, Abzweig Wentow (Ribbecker Weg)	2.900	Historische Stadtkerne 1 und 2	Gemeindestraße	Amt Gransee und Gemeinden	5		
20	Altlüdersdorf, Abzweig Wentow (Ribbecker Weg)	OL Altlüdersdorf, Kreuzung B96, KP 27	600	Historische Stadtkerne 1 und 2	Kreisstraße K6514	Landkreis Oberhavel	5		
21	OL Altlüdersdorf, Kreuzung B96, KP 27	OA Altlüdersdorf	1.200	Historische Stadtkerne 1 und 2	Geh- und Radweg bzw. straßenbegleitender Radweg (BS)	Amt Gransee und Gemeinden	2	Ausbau in Asphaltbauweise, Rückbau Betonsteinpflaster	6
22	B96, OA Altlüdersdorf	Gransee, B96 Abzweig Geronsee	1.300	Historische Stadtkerne 1 und 2	straßenbegleitender Radweg (BS)	Landesbetrieb Straßenwesen	5		
23	Gransee, B96 Abzweig Geronsee	Gransee, Seeweg, Slipanlage Fischer	1.100	Historische Stadtkerne 1 und 2	Radweg	Amt Gransee und Gemeinden	4		

24	Gransee, Seeweg, Slipanlage Fischer	Gransee, Seeweg, Abzweig Stechlinseeradweg	400	Historische Stadtkerne 1 und 2	Gemeindestraße	Amt Gransee und Gemeinden	5		
25	Gransee, Seeweg, Abzweig Stechlinseeradweg	Gransee, Stechlinseeradweg bis KP23	500	Historische Stadtkerne 1 und 2	Radweg	Amt Gransee und Gemeinden	4		
26	Gransee, Stechlinseeradweg bis KP23	Gransee, Rudolf-Breitscheid-Straße, KP24	300	Historische Stadtkerne 1 und 2	Gemeindestraße Schulstraße	Amt Gransee und Gemeinden	5		
27	Gransee, Rudolf-Breitscheid-Straße, KP24	Gransee, Kreisverkehr B96	400	Historische Stadtkerne 1	Gemeindestraße	Amt Gransee und Gemeinden	5		
28	Gransee, Kreisverkehr B96	Gransee, Templiner Straße Abzweig Kraatzter Weg	600	Historische Stadtkerne 1	Landesstraße L22	Amt Gransee und Gemeinden	5		
29	Gransee, Templiner Straße Abzweig Kraatzter Weg	Kreisgrenze OPR Richtung Keller	15.900	Historische Stadtkerne 1	Gemeindestraße	Amt Gransee und Gemeinden	5		
30	Kreisgrenze OPR aus Hindenberg kommend	Dollgow Richtung Zernikow bis Abzweig L222	5.100	Historische Stadtkerne 1	Gemeindestraße	Amt Gransee und Gemeinden	5		
31	Dollgow Richtung Zernikow bis Abzweig L222	OE Menz	1.700	Historische Stadtkerne 1 und 2	straßenbegleitender Radweg (LS)	Amt Gransee und Gemeinden	2	Wurzelschutzmaßnahmen, Rissanierung	3
32	OE Menz	Menz Abzweig Friedensplatz KP 33	900	Historische Stadtkerne 1 und 2	Landesstraße L222, L15	Amt Gransee und Gemeinden	2	Verbesserung Anschluss Radweg an Ortslage, Neubau in Asphaltbauweise innerorts	4
33	Menz Abzweig Friedensplatz KP 33	Menz, Seestraße Abzweig Rheinsberger Straße	400	Tour Brandenburg, Historische Stadtkerne 1 und 2	Gemeindestraße	Amt Gransee und Gemeinden	5		
34	Menz, Seestraße Abzweig Rheinsberger Straße	Menz, Rheinsberger Straße Abzweig Schleusenweg	300	Tour Brandenburg, Historische Stadtkerne 1 und 2	Landesstraße L15	Amt Gransee und Gemeinden	5		
35	Menz, Rheinsberger Straße Abzweig Schleusenweg	Menz, Schleusenweg Abzweig Fahrradstraße	600	Tour Brandenburg, Historische Stadtkerne 1 und 2	Gemeindestraße	Amt Gransee und Gemeinden	5		
36	Menz, Schleusenweg Abzweig Fahrradstraße	Menz, Fahrradstraße Abzweig L15	300	Tour Brandenburg, Historische Stadtkerne 1 und 2	Fahrradstraße	Amt Gransee und Gemeinden	4		
37	Menz, Fahrradstraße Abzweig L15	Landkreisgrenze OPR (Reinsberg)	7.000	Tour Brandenburg, Historische Stadtkerne 1 und 2	straßenbegleitender Radweg (LS)	Amt Gransee und Gemeinden	2	grundhafte Erneuerung in Asphaltbauweise, Verbreiterung	5
Stadt Kremmen									
38	Kreisgrenze OPR (aus Wall)	Beetz Abzweig Wall (L19)	3.000	Historische Stadtkerne 1	Gemeindestraße	Stadt Kremmen	5		
39	Beetz Abzweig Wall (L19)	Beetz, Chausseestraße 3	100	Historische Stadtkerne 1	Geh- und Radweg	Stadt Kremmen	4		
40	Beetz, Chausseestraße 3	L19 OE Sommerfeld	1.200	Historische Stadtkerne 1	straßenbegleitender Radweg (LS)	Landesbetrieb Straßenwesen	5		
41	L19 OE Sommerfeld	L19 OA Sommerfeld Ri Kremmen	1.000	Historische Stadtkerne 1	Geh- und Radweg	Stadt Kremmen	4		
42	L19 OA Sommerfeld Ri Kremmen	Kremmen, L19, Höhe am Kanal 16	2.800	Historische Stadtkerne 1	straßenbegleitender Radweg (LS)	Landesbetrieb Straßenwesen	5		
43	Kremmen, L19, Höhe am Kanal 16	Kremmen, Ruppiner Chausse Abzweig Straße der Einheit	1.600	Historische Stadtkerne 1	Geh- und Radweg	Stadt Kremmen	4		
44	Kremmen, Ruppiner Chausse Abzweig Straße der Einheit	Kremmen, Kirchstraße / Dammstraße	760	Historische Stadtkerne 1	Gemeindestraße	Stadt Kremmen	5		
45	Kremmen, Kirchstraße / Dammstraße	Kremmen, Ruppiner Straße / Kirchstraße	140	Historische Stadtkerne 1 und 2	Gemeindestraße	Stadt Kremmen	5		
46	Kremmen, Ruppiner Straße / Kirchstraße	Kremmen, Ruppiner Straße / Am Markt	140	Historische Stadtkerne 1 und 2	Landesstraße (innerorts)	Landesbetrieb Straßenwesen	5		
47	Kremmen, Ruppiner Straße / Am Markt	Kremmen, Berliner Straße / Dammstraße	180	Historische Stadtkerne 1	Gemeindestraße	Stadt Kremmen	5		
48	Kremmen, Berliner Straße / Dammstraße	Kremmen, Scheunenweg Abzweig L 170	700	Historische Stadtkerne 1 und 2	Gemeindestraße	Stadt Kremmen	5		
49	Kremmen, Scheunenweg Abzweig L170	Kremmen, Berliner Chaussee 15	800	Historische Stadtkerne 1 und 2	Landesstraße L170	Landesbetrieb Straßenwesen	5		
50	Kremmen, Berliner Chaussee 15	OE Amalienfelde	1.200	Historische Stadtkerne 1 und 2	straßenbegleitender Radweg (LS)	Landesbetrieb Straßenwesen	5		
51	OE Amalienfelde	OA Amalienfelde	1.100	Historische Stadtkerne 1 und 2	straßenbegleitender Radweg (LS, innerorts)	Stadt Kremmen	4		
Gemeinde Oberkrämer									
52	OA Amalienfelde	OE Schwante	800	Historische Stadtkerne 1 und 2	straßenbegleitender Radweg (LS, außerorts)	Landesbetrieb Straßenwesen	5		
53	OE Schwante	Schwante, Abzweig Lindenweg, KP23	200	Historische Stadtkerne 1 und 2	straßenbegleitender Radweg (LS, innerorts)	Gemeinde Oberkrämer	4		
54	Schwante, Abzweig Lindenweg, KP23	Gemeindegrenze Kremmen/Oberkrämer/ An der Linde Abzweig Grenzstraße	900	Historische Stadtkerne 1 und 2	Gemeindestraße	Gemeinde Oberkrämer	5		
Stadt Kremmen									
55	Gemeindegrenze Kremmen/Oberkrämer/ An der Linde Abzweig Grenzstraße	An der Linde, Brücke Hörsteggraben	800	Historische Stadtkerne 1 und 2	Gemeindestraße	Stadt Kremmen	5		
Gemeinde Oberkrämer									
56	An der Linde, Brücke Hörsteggraben	Vehlefan Abzweig Fahrradstraße Ri Sommerswalde	5.200	Historische Stadtkerne 1 und 2	Fahrradstraße	Gemeinde Oberkrämer	2	Wurzelschutz, Rissanierung	2
57	Vehlefan Abzweig Fahrradstraße Ri Sommerswalde	Bärenklau, Vehlefaner Straße 22	600	Historische Stadtkerne 1 und 2	straßenbegleitender Radweg (K6505)	Landkreis Oberhavel	4		
58	Bärenklau, Vehlefaner Straße 22	Bärenklau, Abzweig Wendemarker Weg, KP 26	1.000	Historische Stadtkerne 1 und 2	Geh- und Radweg (K6505, innerorts)	Gemeinde Oberkrämer	4		

59	Bärenklau, Abzweig Wendemarker Weg, KP 26	Bärenklau, Eichstädter Weg	2.700	Historische Stadtkerne 1	Geh- und Radweg	Gemeinde Oberkrämer	4		
60	Bärenklau, Eichstädter Weg	OE Eichstädt	1.200	Historische Stadtkerne 1	straßenbegleitender Radweg (GS)	Gemeinde Oberkrämer	4		
61	OE Eichstädt	Eichstädt, Bärenklauer Damm Abzweig L17	200	Historische Stadtkerne 1	Gemeindestraße	Gemeinde Oberkrämer	5		
62	Eichstädt, Bärenklauer Damm Abzweig L17	OA Eichstädt Richtung Marwitz	600	Historische Stadtkerne 1	Geh- und Radweg (LS)	Gemeinde Oberkrämer	4		
63	OA Eichstädt Richtung Marwitz	L17 Abzweig Radweg Richtung Ziegenkruger Weg	2.100	Historische Stadtkerne 1	straßenbegleitender Radweg (LS)	Landesbetrieb Straßenwesen	5		
64	L17 Abzweig Richtung Ziegenkruger Weg	OL Marwitz, Ziegenkruger Weg	100	Historische Stadtkerne 1	Radweg	Gemeinde Oberkrämer	4		
65	OL Marwitz, Ziegenkruger Weg	OL Marwitz, L17, Breite Straße	100	Historische Stadtkerne 1	Gemeindestraße	Gemeinde Oberkrämer	5		
66	OL Marwitz, L17 Abzweig Ziegenkruger Weg	OL Marwitz, gegenüber Breite Straße 35	200	Historische Stadtkerne 1	Geh- und Radweg (LS)	Gemeinde Oberkrämer	4		
67	OL Marwitz L 17 gegenüber Breite Straße 35	OL Marwitz gegenüber Breite Straße 43	200	Historische Stadtkerne 1	Gemeindestraße	Gemeinde Oberkrämer	5		
68	OL Marwitz L17 gegenüber Breite Straße 43	OL Marwitz, L17 Abzweig Bötzower Straße	300	Historische Stadtkerne 1	Geh- und Radweg (LS)	Gemeinde Oberkrämer	4		
69	OL Marwitz, L17 Abzweig Bötzower Straße	Marwitz, OA Richtung Bötzow	300	Historische Stadtkerne 1	Geh- und Radweg (GS)	Gemeinde Oberkrämer	4		
70	Marwitz, OA Richtung Bötzow	Bötzow, OE Marwitzer Straße	700	Historische Stadtkerne 1	straßenbegleitender Radweg (GS)	Gemeinde Oberkrämer	4		
71	Bötzow, OE Marwitzer Straße	Bötzow, Abzweig Marwitzer Straße / Veltener Straße / Schönwalder Straße	1.700	Historische Stadtkerne 1	Geh- und Radweg (GS)	Gemeinde Oberkrämer	4		
72	Bötzow, Abzweig Marwitzer Straße / Veltener Straße / Schönwalder Straße	Bötzow, OA Richtung Schönwalde	500	Historische Stadtkerne 1	Geh- und Radweg (LS)	Gemeinde Oberkrämer	2	Anschluss an straßenbegleitenden Radweg innerorts	2
73	Bötzow, OA Richtung Schönwalde	L 20, Abzweig Jungferndamm	1.200	Historische Stadtkerne 1	Landesstraße L 20	Landesbetrieb Straßenwesen	5		
Stadt Hennigsdorf									
74	L 20, Abzweig Jungferndamm	Hennigsdorf, Bötzower Weg / Ecke Waidmannsweg	2.700	Historische Stadtkerne 1	Fahrradstraße	Stadt Hennigsdorf	4		
75	Hennigsdorf, Bötzower Weg / Ecke Waidmannsweg	Hennigsdorf, Abzweig Geh-/Radweg Fasanenstraße/ Ecke Bötzower Weg (gegenüber Parkanlage Conradsberg)	720	Historische Stadtkerne 1	Geh- und Radweg (GS)	Stadt Hennigsdorf	4		
76	Hennigsdorf, Abzweig Geh-/Radweg Fasanenstraße/ Ecke Bötzower Weg (gegenüber Parkanlage Conradsberg)	durch den Park bis Hennigsdorf, Abzweig Geh-/Radweg gegenüber Havelplatz (Ampel)	500	Historische Stadtkerne 1	Parkanlage	Stadt Hennigsdorf	1 bis 2	neue Oberflächenbefestigung, Austausch der wasser gebundenen Wegedecke	4
77	Hennigsdorf, Abzweig Geh-/Radweg gegenüber Havelplatz	Hennigsdorf, Fontanestraße /Ecke Heinestraße	50	Historische Stadtkerne 1	Geh- und Radweg (GS)	Stadt Hennigsdorf	4		
78	Hennigsdorf, Fontanestraße /Ecke Heinestraße	Hennigsdorf, Heinestraße/ Ecke Rathenaustr.	350	Historische Stadtkerne 1	Geh- und Radweg (GS)	Stadt Hennigsdorf	4		
79	Hennigsdorf, Heinestraße/ Ecke Rathenaustr.	Hennigsdorf, Rathenaustr. / Ecke Postplatz	140	Historische Stadtkerne 1	Geh- und Radweg (GS)	Stadt Hennigsdorf	4		
80	Hennigsdorf, Rathenaustr. / Ecke Postplatz	Hennigsdorf, Rathausplatz / Ecke Ludwig-Lesser-Str. KP 12 (Ende)	190	Historische Stadtkerne 1	Fußgängerzone	Stadt Hennigsdorf	4		
			110.580						

**Prioritätenliste Modernisierung
Radroute Historische Stadtkerne 2**

Legende:

BS = Bundesstraße, LS = Landesstraße,
KS = Kreisstraße, GS = Gemeindestraße
OE = Ortseingang, OL = Ortslage, OA = Ortsausgang

BK029 = Wegpunkt/Standort Wegweiser im Knotenpunktnetz (mit GPS-Daten verortet)
KP96 = Knotenpunkt 96, Wegweiser im Knotenpunktnetz

Prioritäten

1 = hohe Priorität	Antrag und Start Modernisierungsmaßnahme in 2017/2018	Haushaltsmittel eingeplant
2 = mittlere Priorität	Antrag und Start Modernisierungsmaßnahme in 2019	Haushaltsmittel noch nicht geplant, Planung vorgesehen
3 = niedrige Priorität	Antrag und Start Modernisierungsmaßnahme in 2020	Haushaltsmittel noch nicht geplant, Planung vorgesehen
4 = kein Modernisierungsbedarf		
5 = nicht förderfähig		

Nr.	Abschnitt von	bis	Länge (m)	Radfernweg	Führungsform	Baulastträger	Priorität	Maßnahme	Maßnahme nummer Karte
Amt Gransee und Gemeinden									
1	Landkreisgrenze OPR (Rheinsberg)	Menz, Fahrradstraße Abzweig L15	7.000	Tour Brandenburg, Historische Stadtkerne 1 und 2	straßenbegleitender Radweg (LS)	Amt Gransee und Gemeinden	2 oder 3	grundhafte Erneuerung in Asphaltbauweise, Verbreiterung	5
2	Menz Fahrradstraße Abzweig L15	Menz, Schleusenweg Abzweig Fahrradstraße	300	Tour Brandenburg, Historische Stadtkerne 1 und 2	Fahrradstraße	Amt Gransee und Gemeinden	4		
3	Menz, Schleusenweg Abzweig Fahrradstraße	Menz, Rheinsberger Straße Abzweig Schleusenweg	600	Tour Brandenburg, Historische Stadtkerne 1 und 2	Gemeindestraße	Amt Gransee und Gemeinden	5		
4	Menz, Rheinsberger Straße Abzweig Schleusenweg	Menz, Seestraße Abzweig Rheinsberger Straße	300	Tour Brandenburg, Historische Stadtkerne 1 und 2	Landesstraße L15	Amt Gransee und Gemeinden	5		
5	Menz, Seestraße Abzweig Rheinsberger Straße	Menz Abzweig Friedensplatz KP 33	400	Tour Brandenburg, Historische Stadtkerne 1 und 2	Gemeindestraße	Amt Gransee und Gemeinden	5		
6	Menz Abzweig Friedensplatz KP 33	OE Menz	900	Historische Stadtkerne 1 und 2	Landesstraße L15, L222 innerorts	Amt Gransee und Gemeinden	2	Verbesserung Anschluss Radweg an Ortslage, Neubau in Asphaltbauweise innerorts	4
7	OE Menz	L222, Abzweig Dollgow / Zernikow	1.700	Historische Stadtkerne 1 und 2	straßenbegleitender Radweg (LS)	Amt Gransee und Gemeinden	2	Wurzelschutzmaßnahmen, Rissanierung	3
8	L222, Abzweig Dollgow / Zernikow	Zernikow, Ortsausgang Richtung Seilershof	2.100	Historische Stadtkerne 2	Gemeindestraße	Amt Gransee und Gemeinden	5		
9	Zernikow, Ortsausgang Richtung Seilershof	Seilershof, Abzweig Haus an der Polz	3.100	Historische Stadtkerne 2	Fahrradstraße	Amt Gransee und Gemeinden	4		
10	Seilershof, Abzweig Haus an der Polz	B 96, Fischerwall / Abzweig Seilershof	3.300	Historische Stadtkerne 2	Gemeindestraße	Amt Gransee und Gemeinden	5		
11	B 96, Fischerwall / Abzweig Seilershof	Fahrradstraße Richtung Wentow, Waldkante	2.100	Historische Stadtkerne 2	Fahrradstraße	Amt Gransee und Gemeinden	2	Wurzelschutzmaßnahmen, Rissanierung	1
12	Fahrradstraße Richtung Wentow, Waldkante	Wentow, Abzweig Altlüdersdorf	1.700	Historische Stadtkerne 2	Gemeindestraße	Amt Gransee und Gemeinden	5		
13	Wentow, Abzweig Altlüdersdorf	Altlüdersdorf, Abzweig Wentow (Ribbecker Weg)	2.900	Historische Stadtkerne 1 und 2	Gemeindestraße	Amt Gransee und Gemeinden	5		
14	Altlüdersdorf, Abzweig Wentow (Ribbecker Weg)	OL Altlüdersdorf, Kreuzung B96, KP 27	600	Historische Stadtkerne 1 und 2	Kreisstraße K6514	Landkreis Oberhavel	5		
15	OL Altlüdersdorf, Kreuzung B96, KP 27	OA Altlüdersdorf	1.200	Historische Stadtkerne 1 und 2	Geh- und Radweg bzw. straßenbegleitender Radweg (BS)	Amt Gransee und Gemeinden	2	Ausbau in Asphaltbauweise, Rückbau Betonsteinpflaster	6
16	B96, OA Altlüdersdorf	Gransee, B96 Abzweig Geronsee	1.300	Historische Stadtkerne 1 und 2	straßenbegleitender Radweg (BS)	Landesbetrieb Straßenwesen	4		
17	Gransee, B96 Abzweig Geronsee	Gransee, Seeweg, Slipanlage Fischer	1.100	Historische Stadtkerne 1 und 2	Radweg	Amt Gransee und Gemeinden	4		
18	Gransee, Seeweg, Slipanlage Fischer	Gransee, Seeweg, Abzweig Stechlinseeradweg	400	Historische Stadtkerne 1 und 2	Gemeindestraße	Amt Gransee und Gemeinden	5		
19	Gransee, Seeweg, Abzweig Stechlinseeradweg	Gransee, Stechlinseeradweg bis KP23	500	Historische Stadtkerne 1 und 2	Radweg	Amt Gransee und Gemeinden	4		
20	Gransee, Stechlinseeradweg bis KP23	Gransee, Rudolf-Breitscheid-Straße, KP24	300	Historische Stadtkerne 1 und 2	Gemeindestraße Schulstraße	Amt Gransee und Gemeinden	5		
21	Gransee, Rudolf-Breitscheid-Straße, KP24	Gransee, Oranienburger Straße 59	700	Historische Stadtkerne 2	Gemeindestraße	Amt Gransee und Gemeinden	5		
22	Gransee, Oranienburger Straße 59	Gransee, Oranienburger Straße Abzweig Meseberger Weg	300	Historische Stadtkerne 2	Geh- und Radweg (LS, innerorts)	Amt Gransee und Gemeinden	4		

23	Gransee, Oranienburger Straße Abzweig Meseberger Weg	Gransee, Gemeindegrenze zum Löwenberger Land	7.300	Historische Stadtkerne 2	Gemeindestraße	Amt Gransee und Gemeinden	5		
Gemeinde Löwenberger Land									
24	Gemeindegrenze Löwenberger Land/Gransee	Großmutz, Meseberger Weg Abzweig Großmutter Dorfstr.	2.500	Historische Stadtkerne 2	Gemeindestraße	Gemeinde Löwenberger Land	5		
25	Großmutz, Meseberger Weg Abzweig Großmutter Dorfstr.	Großmutz, Großmutter Dorfstr. Abzweig OV Hoppenrade	1.000	Historische Stadtkerne 2	Kreisstraße K6512	Landkreis Oberhavel	5		
26	Großmutz, Großmutter Dorfstr. Abzweig OV Hoppenrade	OE Hoppenrade	1.300	Historische Stadtkerne 2	straßenbegleitender Radweg Gemeindestraße (außerorts)	Gemeinde Löwenberger Land	4		
27	OE Hoppenrade	OA Hoppenrade	1.000	Historische Stadtkerne 2	Gemeindestraße (innerorts)	Gemeinde Löwenberger Land	3	Neubau als Lückenschluss	2
28	OA Hoppenrade	OE Löwenberg	2.000	Historische Stadtkerne 2	straßenbegleitender Radweg Gemeindestraße (außerorts)	Gemeinde Löwenberger Land	4		
29	OE Löwenberg	Löwenberg, OdF-Platz	300	Historische Stadtkerne 2	Geh- und Radweg innerorts (GS)	Gemeinde Löwenberger Land	5		
30	Löwenberg, OdF-Platz	Löwenberg, Karl-Marx-Platz	200	Historische Stadtkerne 2	Geh- und Radweg innerorts (GS)	Gemeinde Löwenberger Land	5		
31	Löwenberg, Karl-Marx-Platz	Löwenberg, Friedrich-Ebert-Str. / Ecke Wallstraße	500	Historische Stadtkerne 2	Gemeindestraße	Gemeinde Löwenberger Land	5		
32	Löwenberg, Friedrich-Ebert-Str. / Ecke Wallstraße	Löwenberg, Eberswalder Straße / Abzweig Am Waldstadion	900	Historische Stadtkerne 2	Geh- und Radweg innerorts (GS)	Gemeinde Löwenberger Land	4		
33	Löwenberg, Eberswalder Straße / Abzweig Am Waldstadion	OA Löwenberg	200	Historische Stadtkerne 2	straßenbegleitender Radweg (BS, innerorts)	Gemeinde Löwenberger Land	4		
34	OA Löwenberg	OE Neulöwenberg	700	Historische Stadtkerne 2	straßenbegleitender Radweg (BS, außerorts)	Landesbetrieb Straßenwesen	5		
35	OE Neulöwenberg	OA Neulöwenberg	1.500	Historische Stadtkerne 2	Geh- und Radweg (BS, innerorts)	Gemeinde Löwenberger Land	4		
36	OA Neulöwenberg	Ufer Großer Lankesee (LLR 3)	2.500	Historische Stadtkerne 2	Radweg (Asphalt)	Gemeinde Löwenberger Land	4		
37	Ufer Großer Lankesee (LLR 3)	Abzweig Weg zum Seehaus (LLR 6)	1.400	Historische Stadtkerne 2	Radweg (unbefestigt)	Gemeinde Löwenberger Land	2	Neubau als Lückenschluss	1
38	Abzweig Weg zum Seehaus (LLR 6)	Liebenberg, Am Weißensee/Bergsdorfer Straße	1.000	Historische Stadtkerne 2	Radweg (Asphalt)	Gemeinde Löwenberger Land	4		
39	Liebenberg, Am Weißensee/Bergsdorfer Straße	Liebeberg, Bergsdorfer Straße, Abzweig B 167	600	Historische Stadtkerne 2	Kreisstraße K6518	Landkreis Oberhavel	5		
40	Liebeberg, Bergsdorfer Straße, Abzweig B 167	B 167 Abzweig Hertefeld	1.000	Historische Stadtkerne 2	Bundesstraße	Landesbetrieb Straßenwesen	5		
41	B 167 Abzweig Hertefeld	Eismeerstraße Abzweig Hertefeld	4.200	Historische Stadtkerne 2	Gemeindestraße	Gemeinde Löwenberger Land	5		
Stadt Liebenwalde									
42	Eismeerstraße Abzweig Hertefeld	Neuholland, L 213 Abzweig Eismeerstraße (LLR 13)	3.800	Historische Stadtkerne 2	Gemeindestraße	Stadt Liebenwalde	5		
Stadt Oranienburg									
43	Neuholland, L 213 Abzweig Eismeerstraße (LLR 13)	Abzweig Neuholländer Weg	1.600	Historische Stadtkerne 2	Radweg (Asphalt)	Landesbetrieb Forst	2	Wurzelschutz, Beseitigung von Wurzelaufrüchen	12
44	Abzweig Neuholländer Weg	OE Malz	1.900	Historische Stadtkerne 2	straßenbegleitender Radweg (GS)	Stadt Oranienburg	2	Wurzelschutz, Beseitigung von Wurzelaufrüchen	12
45	OE Malz	OA Malz	1.300	Historische Stadtkerne 2	Gemeindestraße	Stadt Oranienburg	3	Austausch des Kopfsteinpflasters gegen Asphalt oder Asphaltierung des Parkstreifens als Radweg und Verlegung der Parkzone	11
46	OA Malz	Friedrichsthal, Malzer Chaussee Abzweig Radweg (BK 164)	500	Historische Stadtkerne 2	straßenbegleitender Radweg (GS)	Stadt Oranienburg	3	Verlegung des Radwegs zwischen OA und Grabowseebrücke an das Kanalufer	13
47	Friedrichsthal, Malzer Chaussee Abzweig Radweg (BK 164)	Radweg Höhe Lehnitzschleuse (BK 166)	2.500	Berlin-Kopenhagen/ Havelradweg/ Historische Stadtkerne 2	Radweg (Asphalt)	Stadt Oranienburg/ WSA Eberswalde / Landesbetrieb Forst	2	Beseitigung von Wurzelaufrüchen	4
48	Radweg Höhe Lehnitzschleuse (BK 166)	Oranienburg, Lehnitzschleuse 6	200	Berlin-Kopenhagen/ Havelradweg/ Historische Stadtkerne 2	Radweg (unbefestigt)	WSA Eberswalde	1	Asphaltierung des Radwegs	10
49	Oranienburg, Lehnitzschleuse 6	Oranienburg, Lehnitzschleuse bis B273/Bernauer Straße	500	Berlin-Kopenhagen/ Havelradweg/ Historische Stadtkerne 2	Fahrradstraße	Stadt Oranienburg	4		
50	Oranienburg, Bernauer Straße / An der Lehnitzschleuse	Oranienburg, Bernauer Straße Ecke Stralsunder Straße	2.400	Historische Stadtkerne 2	Geh- und Radweg (BS, innerorts)	Stadt Oranienburg/ Landesbetrieb Straßenwesen	1 / 3	Wurzelschutz (1), Umbau Einmündung Carl-Gustav-Hempel-Str./B273 (3)	9/15
51	Oranienburg, Bernauer Straße Ecke Stralsunder Straße	Oranienburg, Bernauer Straße / Abzw. nördl. Schlossbrücke (HSK2 34)	600	Historische Stadtkerne 2	Geh- und Radweg (BS, innerorts)	Landesbetrieb Straßenwesen	3	Umbau des Straßenraums, um Radverkehrsführung auf der Fahrbahn zu ermöglichen	16
52	Oranienburg, Bernauer Straße / Abzw. nördl. Schlossbrücke (HSK2 34)	Oranienburg, Adolf-Dechert-Straße (Landratsamt)	1.400	Historische Stadtkerne 2	Geh- und Radweg (Asphalt)	Stadt Oranienburg	4		
53	Oranienburg, Adolf-Dechert-Straße (Landratsamt)	Oranienburg, Kreisverkehr Havelstr. / Kremmener Str. / Julius-Leber-Straße	500	Historische Stadtkerne 2	Gemeindestraße	Stadt Oranienburg	5		

54	Oranienburg, Kreisverkehr Havelstraße / Kremmener Straße / Julius-Leber-Straße	Oranienburg, Germendorfer Allee / Ecke Eichendorffstraße	1.000	Historische Stadtkerne 2	Geh- und Radweg (BS, innerorts)	Landesbetrieb Straßenwesen	3	Umbau Einmündung Luisenstraße/B273	5
55	Oranienburg, Germendorfer Allee / Ecke Eichendorffstraße	Oranienburg, Eichendorffweg / Walther-Bothe-Straße	1.000	Historische Stadtkerne 2	Gemeindestraße	Stadt Oranienburg	5		
56	Oranienburg, Eichendorffweg / Walther-Bothe-Straße	Bärenklauer Weg / Abzweig Radweg von Straße	1.400	Historische Stadtkerne 2	straßenbegleitender Radweg (GS)	Stadt Oranienburg	3	Verbreiterung des Radwegs an der Walther-Bothe-Straße	8
57	Bärenklauer Weg / Abzweig Radweg von Straße	Gemeindegrenze Oranienburg / Leegebruch	200	Historische Stadtkerne 2	Radweg (Asphalt)	Stadt Oranienburg	2	Verbreiterung des Radweges, Rückbau oder Austausch Gitter	7
Gemeinde Leegebruch									
58	Gemeindegrenze Oranienburg / Leegebruch	Leegebruch, Bärenklauer Weg / Ende Radweg	100	Historische Stadtkerne 2	Radweg (Asphalt)	Gemeinde Leegebruch	4		
59	Leegebruch, Bärenklauer Weg / Ende Radweg	Leegebruch, Bärenklauer Weg / Birkenallee	600	Historische Stadtkerne 2	Gemeindestraße	Gemeinde Leegebruch	5		
60	Leegebruch, Bärenklauer Weg / Birkenallee	Leegebruch, Birkenallee / Lindenstraße	900	Historische Stadtkerne 2	Geh- und Radweg (GS, innerorts)	Gemeinde Leegebruch	4		
61	Leegebruch, Birkenallee / Lindenstraße	Leegebruch, Eichenallee / Birkenallee	800	Historische Stadtkerne 2	Gemeindestraße	Gemeinde Leegebruch	5		
62	Leegebruch, Eichenallee / Birkenallee	Leegebruch, OA Richtung Bärenklau	400	Historische Stadtkerne 2	Geh- und Radweg (GS, innerorts)	Gemeinde Leegebruch	4		
63	Leegebruch, OA Richtung Bärenklau	Gemeindegrenze Leegebruch / Oranienburg	300	Historische Stadtkerne 2	straßenbegleitender Radweg (GS)	Gemeinde Leegebruch	4		
Stadt Oranienburg									
64	Gemeindegrenze Leegebruch / Oranienburg	Gemeindegrenze Oranienburg/Oberkrämer (Kreisverkehr L 172 / K 6506)	200	Historische Stadtkerne 2	straßenbegleitender Radweg (GS)	Stadt Oranienburg	4		
Gemeinde Oberkrämer									
65	Kreisverkehr L 172 / K 6506	K 6506 / OE Bärenklau	1.900	Historische Stadtkerne 2	straßenbegleitender Radweg (K 6506)	Landkreis Oberhavel	2	Wurzelschutzmaßnahmen, Rissanierung	3
66	K 6506 / OE Bärenklau	Bärenklau, Abzweig Wendemarker Weg, KP 26	400	Historische Stadtkerne 2	Geh- und Radweg (K 6506, innerorts)	Gemeinde Oberkrämer	4		
67	Bärenklau, Abzweig Wendemarker Weg, KP 26	Bärenklau, Vehlefanzer Straße 22	1.000	Historische Stadtkerne 1 und 2	Geh- und Radweg (K 6506, innerorts)	Gemeinde Oberkrämer	4		
68	Bärenklau, Vehlefanzer Straße 22	Vehlefanz Abzweig Fahrradstraße Ri Sommerswalde	600	Historische Stadtkerne 1 und 2	straßenbegleitender Radweg (KS)	Landkreis Oberhavel	4		
69	Vehlefanz Abzweig Fahrradstraße Ri Sommerswalde	An der Linde, Brücke Hörstegraben	5.200	Historische Stadtkerne 1 und 2	Fahrradstraße	Gemeinde Oberkrämer	2	Wurzelschutzmaßnahmen, Rissanierung	1
Stadt Kremmen									
70	An der Linde, Brücke Hörstegraben	Gemeindegrenze Kremmen/Oberkrämer/ An der Linde Abzweig Grenzstraße	800	Historische Stadtkerne 1 und 2	Gemeindestraße	Stadt Kremmen	5		
Gemeinde Oberkrämer									
71	Gemeindegrenze Kremmen/Oberkrämer/ An der Linde Abzweig Grenzstraße	Schwante, Abzweig Lindenweg, KP23	900	Historische Stadtkerne 1 und 2	Gemeindestraße	Gemeinde Oberkrämer	5		
72	Schwante, Abzweig Lindenweg, KP23	OA Schwante, L170	200	Historische Stadtkerne 1 und 2	straßenbegleitender Radweg (LS innerorts)	Gemeinde Oberkrämer	4		
73	OA Schwante, L170	OE Amalienfelde	800	Historische Stadtkerne 1 und 2	straßenbegleitender Radweg (LS, außerorts)	Landesbetrieb Straßenwesen	5		
Stadt Kremmen									
74	OE Amalienfelde	OA Amalienfelde	1.100	Historische Stadtkerne 1 und 2	straßenbegleitender Radweg (LS; innerorts)	Stadt Kremmen	4		
75	OA Amalienfelde	Kremmen, Berliner Chaussee 15	1.200	Historische Stadtkerne 1 und 2	straßenbegleitender Radweg (LS, außerorts)	Landesbetrieb Straßenwesen	5		
76	Kremmen, Berliner Chaussee 15	Kremmen, Scheunenweg Abzweig L170 (SKR 21)	800	Historische Stadtkerne 1 und 2	straßenbegleitender Radweg (LS innerorts) oder Geh- und Radweg	Stadt Kremmen	4		
77	Kremmen, Scheunenweg Abzweig L170 (SKR 21)	Kremmen, Berliner Straße / Dammstraße	700	Historische Stadtkerne 1 und 2	Gemeindestraße	Stadt Kremmen	5		
78	Kremmen, Berliner Straße / Dammstraße	Kremmen, Dammstraße / Kirchstraße	210	Historische Stadtkerne 2	Gemeindestraße	Stadt Kremmen	5		
79	Kremmen, Dammstraße / Kirchstraße	Kremmen, Kirchstraße / Ruppiner Straße	140	Historische Stadtkerne 1 und 2	Gemeindestraße	Stadt Kremmen	5		
80	Kremmen, Kirchstraße / Ruppiner Straße	Kremmen, Ruppiner Straße / Am Markt	140	Historische Stadtkerne 1 und 2	Landesstraße (innerorts)	Landesbetrieb Straßenwesen	5		
81	Kremmen, Ruppiner Straße / Am Markt	Kremmen, L170 Abzweig Schlossdann	530	Historische Stadtkerne 2	Landesstraße (innerorts)	Landesbetrieb Straßenwesen	5		
82	Kremmen, L170 Abzweig Schlossdann	OE Staffelde	3.300	Historische Stadtkerne 2	straßenbegleitender Radweg (LS)	Landesbetrieb Straßenwesen	5		
83	OE Staffelde	OA Staffelde	1.100	Historische Stadtkerne 2	Geh- und Radweg (LS, innerorts)	Stadt Kremmen	4		

84	OA Staffelde	A24 Auffahrt 25 Kremmen	900	Historische Stadtkerne 2	straÙengeleitender Radweg (LS)	Landesbetrieb StraÙenwesen	5		
85	A24 Auffahrt 25 Kremmen	Landkreisgrenze HVL (aus B6rnicke kommend)	800	Historische Stadtkerne 2	straÙengeleitender Radweg (BS)	Landesbetrieb StraÙenwesen	5		
86			109.720						

**Prioritätenliste Modernisierung
Tour Brandenburg**

Legende:

BS = Bundesstraße, LS = Landesstraße,

KS = Kreisstraße, GS = Gemeindestraße

OE = Ortszugang, OL = Ortslage, OA = Ortsausgang

BK029 = Wegpunkt/Standort Wegweiser im Knotenpunktnetz (mit GPS-Daten verortet)

KP96 = Knotenpunkt 96, Wegweiser im Knotenpunktnetz

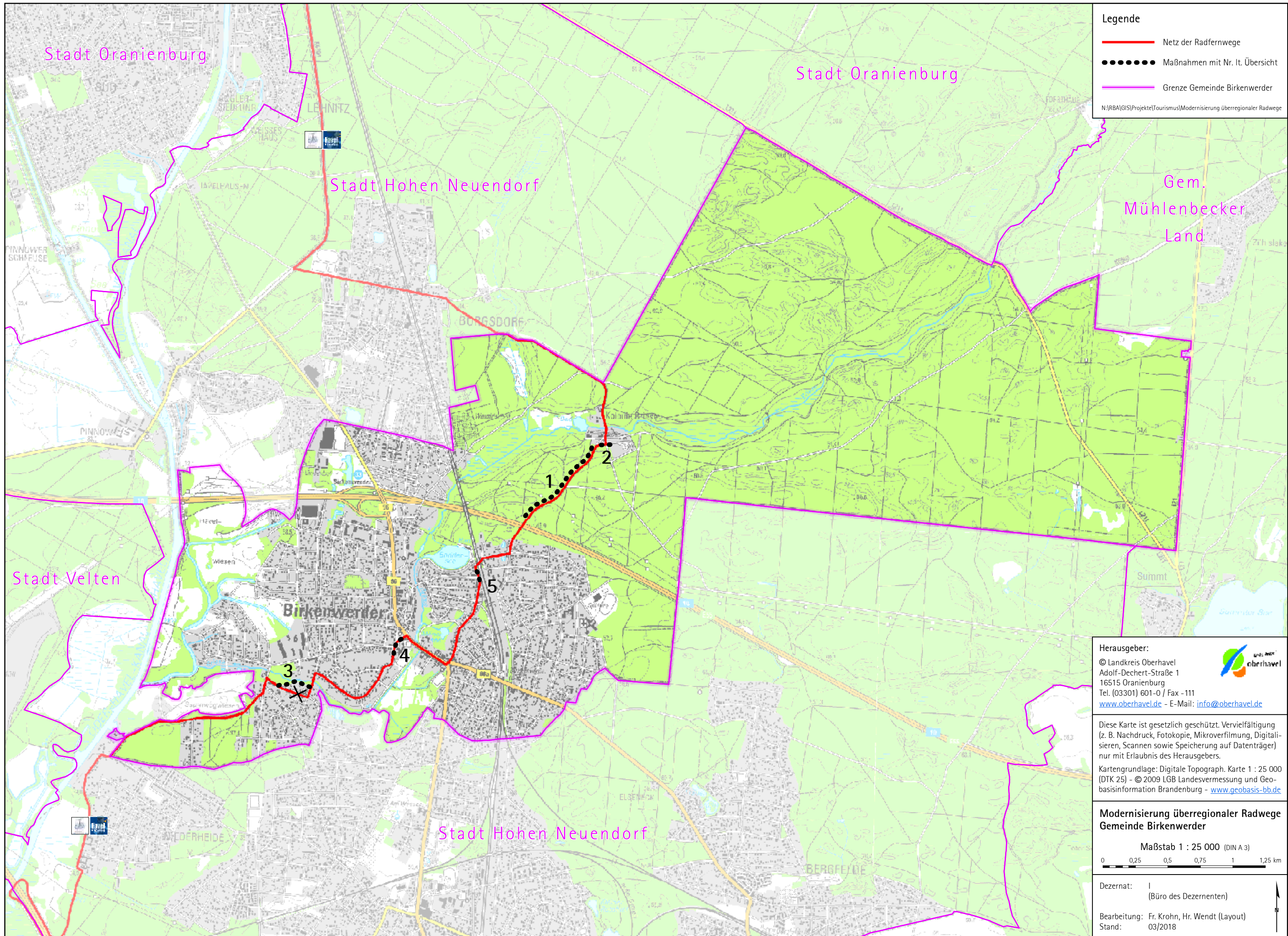
Prioritäten

1 = hohe Priorität	Antrag und Start Modernisierungsmaßnahme in 2017/2018	Haushaltsmittel eingeplant
2 = mittlere Priorität	Antrag und Start Modernisierungsmaßnahme in 2019	Haushaltsmittel noch nicht geplant, Planung vorgesehen
3 = niedrige Priorität	Antrag und Start Modernisierungsmaßnahme in 2020	Haushaltsmittel noch nicht geplant, Planung vorgesehen
4 = kein Modernisierungsbedarf		
5 = nicht förderfähig		

Nr.	Abschnitt von	bis	Länge (m)	Radfernweg	Führungsform	Baulasträger	Priorität	Maßnahme	Maßnahmenummer Karte
Amt Gransee und Gemeinden									
1	Landkreisgrenze OPR (Rheinsberg)	Menz, Fahrradstraße Abzweig L15	7.000	Tour Brandenburg, Historische Stadtkerne 1 und 2	straßenbegleitender Radweg (LS, außerorts)	Amt Gransee und Gemeinden	2	grundhafte Erneuerung in Asphaltbauweise, Verbreiterung	5
2	Menz, Fahrradstraße Abzweig L15	Menz, Schleusenweg Abzweig Fahrradstraße	300	Tour Brandenburg, Historische Stadtkerne 1 und 2	Fahrradstraße	Amt Gransee und Gemeinden	4		
3	Menz, Schleusenweg Abzweig Fahrradstraße	Menz, Rheinsberger Straße Abzweig Schleusenweg	600	Tour Brandenburg, Historische Stadtkerne 1 und 2	Gemeindestraße	Amt Gransee und Gemeinden	5		
4	Menz, Rheinsberger Straße Abzweig Schleusenweg	Menz, Seestraße Abzweig Rheinsberger Straße	300	Tour Brandenburg, Historische Stadtkerne 1 und 2	Landesstraße L15 (innerorts)	Landesbetrieb Straßenwesen	5		
5	Menz, Seestraße Abzweig Rheinsberger Straße	Menz Abzweig Friedensplatz KP 33	400	Tour Brandenburg, Historische Stadtkerne 1 und 2	Gemeindestraße	Amt Gransee und Gemeinden	5		
6	Menz Abzweig Friedensplatz KP 33	Menz, Lindenstraße Abzweig Gemeindestraße Höhe Lindenstr. 16	200	Tour Brandenburg	Geh- und Radweg (LS; innerorts)	Amt Gransee und Gemeinden	4		
7	Menz, Lindenstraße Abzweig Gemeindestraße Höhe Lindenstr. 16	Menz, Fürstenberger Straße	700	Tour Brandenburg	Gemeindestraße	Amt Gransee und Gemeinden	5		
8	Menz, Fürstenberger Straße	Alter Bahnhof Neuglobsow	3.800	Tour Brandenburg	straßenbegleitender Radweg (LS)	Amt Gransee und Gemeinden	4		
9	Alter Bahnhof Neuglobsow	L15 Abzweig alte Pflasterstraße Richtung Altglobsow (BK55)	2.300	Tour Brandenburg, Berlin Kopenhagen	straßenbegleitender Radweg (LS)	Amt Gransee und Gemeinden	1	Wurzelschutz und Beseitigung von Wurzelaufrüchen	2
10	L15 Abzweig alte Pflasterstraße Richtung Altglobsow (BK55)	Einmündung alte Pflasterstraße auf Straße nach Altglobsow	200	Tour Brandenburg, Berlin Kopenhagen	Radweg	Amt Gransee und Gemeinden	1	Wurzelschutz und Beseitigung von Wurzelaufrüchen	2
11	Einmündung alte Pflasterstraße auf Straße nach Altglobsow	L15 Abzweig Straße nach Altglobsow	200	Tour Brandenburg, Berlin Kopenhagen	Gemeindestraße	Amt Gransee und Gemeinden	5		
12	L15 Abzweig Straße nach Altglobsow	N53 09.037 E13 06.392	1.200	Tour Brandenburg, Berlin Kopenhagen	straßenbegleitender Radweg (LS)	Amt Gransee und Gemeinden	1	Wurzelschutz und Beseitigung von Wurzelaufrüchen	2
Stadt Fürstenberg									
13	N53 09.037 E13 06.392	Fürstenberg Abzweig Zur alten Kirschenallee	2.800	Tour Brandenburg, Berlin Kopenhagen	straßenbegleitender Radweg	Stadt Fürstenberg	1	Wurzelschutz und Beseitigung von Wurzelaufrüchen	7
14	Fürstenberg Abzweig Zur alten Kirschenallee	Fürstenberg, Steinförder Straße Abzweig Zur alten Kirschenallee	1.400	Tour Brandenburg, Berlin Kopenhagen	Fahrradstraße	Stadt Fürstenberg	1	Wurzelschutz und Beseitigung von Wurzelaufrüchen	7
15	Fürstenberg, Steinförder Straße Abzweig Zur alten Kirschenallee	Fürstenberg B96 Abzweig Rheinsberger Straße	1.800	Tour Brandenburg, Berlin Kopenhagen	Gemeindestraße zzgl. 200 m Landesstraße L15 (Einbahnstraßenregelung Steinförder Straße)	Stadt Fürstenberg	5		
16	Fürstenberg B96 Abzweig Rheinsberger Straße	Fürstenberg B96 Abzweig Brandenburger Straße 41	200	Tour Brandenburg, Berlin Kopenhagen	straßenbegleitender Geh- und Radweg (BS, innerorts)	Stadt Fürstenberg	5		
17	Fürstenberg B96 Abzweig Brandenburger Straße 41	Fürstenberg, Radweg Einmündung Havelstraße (Altstadt)	100	Tour Brandenburg, Berlin Kopenhagen	Geh- und Radweg (innerorts)	Stadt Fürstenberg	4		
18	Fürstenberg, Radweg Einmündung Havelstraße (Altstadt)	Fürstenberg, Havelstraße - alte Poststraße - Bahnhofstraße (WP BK71)	630	Tour Brandenburg, Berlin Kopenhagen	Gemeindestraßen (Wasser-, Bahnhof-, Brand-, Pfarr- und Alte Poststraße)	Stadt Fürstenberg	5		
19	Fürstenberg, Havelstraße - alte Poststraße - Bahnhofstraße (WP BK71)	Fürstenberg, Kreuzung Luisenstraße Ecke Geldener Straße	800	Tour Brandenburg, Berlin Kopenhagen	Gemeindestraße	Stadt Fürstenberg	5		
20	Fürstenberg, Kreuzung Luisenstraße Ecke Geldener Straße	Fürstenberg, Unter den Linen - Gelderner Straße - Ravensbrücker Dorfstraße (WP BK78)	200	Tour Brandenburg, Berlin Kopenhagen, Havelradweg	Gemeindestraße	Stadt Fürstenberg	5		
21	Fürstenberg, Unter den Linen - Gelderner Straße - Ravensbrücker Dorfstraße (WP BK78)	Fürstenberg, Ravensbrücker Dorfstraße Ecke Weidendamm	400	Tour Brandenburg, Berlin Kopenhagen, Havelradweg	Landesstraße L 15	Landesbetrieb Straßenwesen	5		
22	Fürstenberg, Ravensbrücker Dorfstraße Ecke Weidendamm	Fürstenberg, Ravensbrücker Dorfstraße Ecke Himmelpforter Landstraße	100	Tour Brandenburg, Berlin Kopenhagen, Havelradweg	Landesstraße L15	Landesbetrieb Straßenwesen	5		
23	Fürstenberg, Ravensbrücker Dorfstraße Ecke Himmelpforter Landstraße	Wegpunkt BK84	1.700	Tour Brandenburg, Berlin Kopenhagen, Havelradweg	Gemeindestraße	Stadt Fürstenberg	5		
24	Wegpunkt BK84	Wegpunkt BK85	3.200	Tour Brandenburg, Berlin Kopenhagen, Havelradweg	Radweg	Stadt Fürstenberg	1	Wurzelschutz und Beseitigung von Wurzelaufrüchen	3

Anlage 2 zum Unterhaltungskonzept für fünf förderfähige, überregionale Radfernwege im Landkreis Oberhavel

25	Wegpunkt BK85	Himmelpfort, Stolpseestraße, WP BK88/89	2.000	Tour Brandenburg, Berlin Kopenhagen, Havelradweg	Gemeindestraße	Stadt Fürstenberg	5		
26	Himmelpfort, Stolpseestraße, WP BK88/89	Woblitzbrücke (WP TB12)	1.400	Tour Brandenburg	Fahrradstraße	Stadt Fürstenberg	1	Wurzelschutz und Beseitigung von Wurzelaufbrüchen	4
27	Woblitzbrücke (WP TB12)	Woblitzbrücke	100	Tour Brandenburg	Brücke	Stadt Fürstenberg	5		
28	Woblitzbrücke	N53 11.028 E13 14.930	400	Tour Brandenburg	Radweg	Stadt Fürstenberg	1	Wurzelschutz und Beseitigung von Wurzelaufbrüchen	4
29	N53 11.028 E13 14.930	Straße Pian-Himmelpfort bis WP TB7	1.200	Tour Brandenburg	Gemeindestraße	Stadt Fürstenberg	5		
30	Straße Pian-Himmelpfort ab WP TB7	Kreisgrenze (WP TB9) am Seepark Lychen	3.100	Tour Brandenburg	Radweg	Stadt Fürstenberg	1	Wurzelschutz und Beseitigung von Wurzelaufbrüchen	5
			38.730						



Legende

- Netz der Radfernwege
- Maßnahmen mit Nr. lt. Übersicht
- Grenze Gemeinde Birkenwerder

N:\RBA\GIS\Projekte\Tourismus\Modernisierung überregionaler Radwege

Herausgeber:
© Landkreis Oberhavel
Adolf-Dechert-Straße 1
16515 Oranienburg
Tel. (03301) 601-0 / Fax -111
www.oberhavel.de - E-Mail: info@oberhavel.de



Diese Karte ist gesetzlich geschützt. Vervielfältigung (z. B. Nachdruck, Fotokopie, Mikroverfilmung, Digitalisieren, Scannen sowie Speicherung auf Datenträger) nur mit Erlaubnis des Herausgebers.
Kartengrundlage: Digitale Topograph. Karte 1 : 25 000 (DTK 25) - © 2009 LGB Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg - www.geobasis-bb.de

**Modernisierung überregionaler Radwege
Gemeinde Birkenwerder**

Maßstab 1 : 25 000 (DIN A 3)




0 0,25 0,5 0,75 1 1,25 km

Dezernat: I
(Büro des Dezernenten)

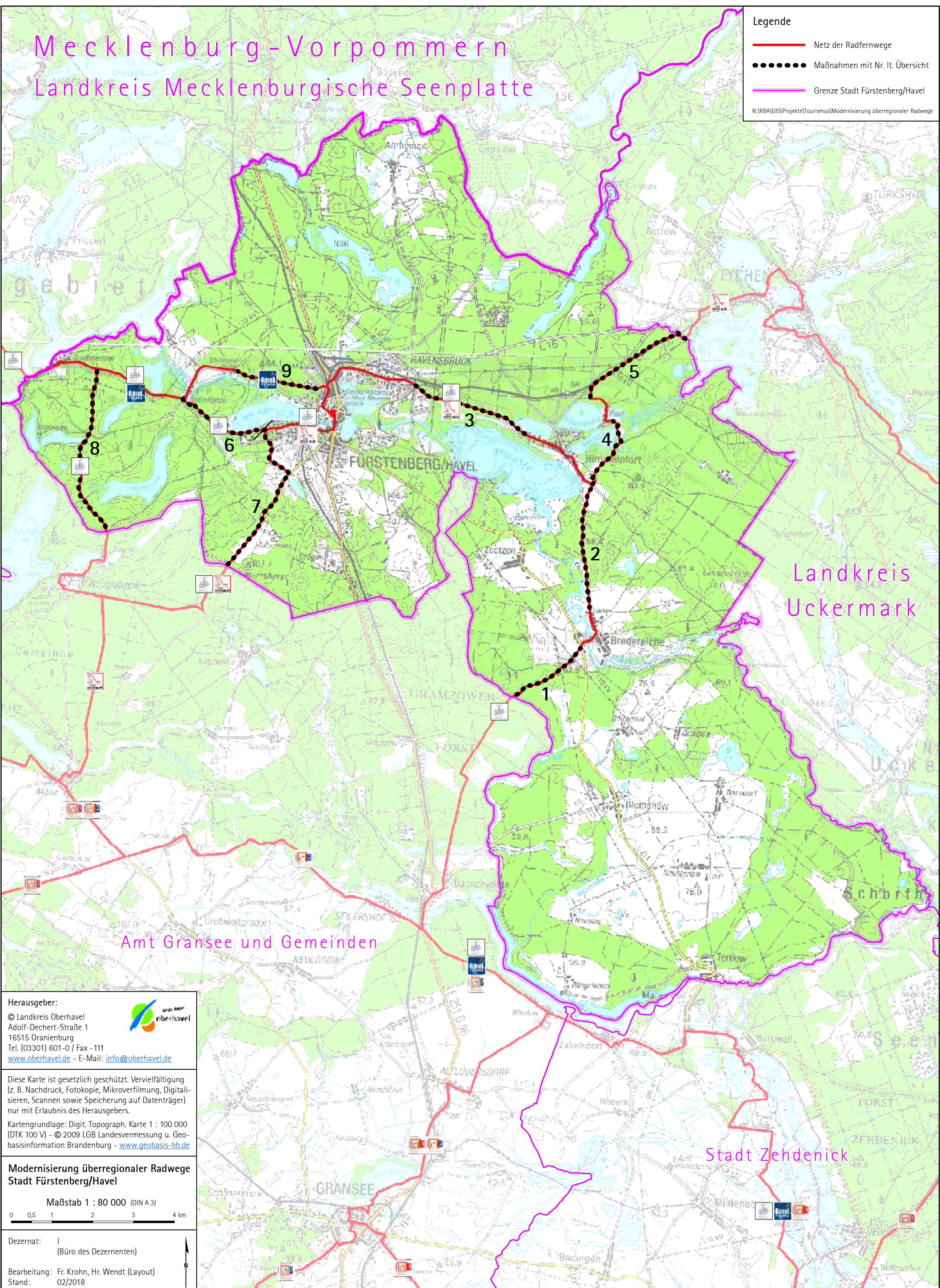
Bearbeitung: Fr. Krohn, Hr. Wendt (Layout)
Stand: 03/2018

Mecklenburg-Vorpommern Landkreis Mecklenburgische Seenplatte

Legende

-  Netz der Radfernwege
-  Maßnahmen mit Nr. lt. Übersicht
-  Grenze Stadt Fürstenberg/Havel

N:\RBA\GIS\Projekte\Tourismus\Modernisierung überregionaler Radwege



Landkreis
Uckermark

Amt Gransee und Gemeinden

Stadt Zehdenick

Herausgeber:
 © Landkreis Oberhavel
 Adolf-Dechert-Strasse 1
 16515 Oranienburg
 Tel. (03301) 601-0 / Fax -111
www.oberhavel.de - E-Mail: info@oberhavel.de



Diese Karte ist gesetzlich geschützt. Vervielfältigung (z. B. Nachdruck, Fotokopie, Mikroverfilmung, Digitalisieren, Scannen sowie Speicherung auf Datenträger) nur mit Erlaubnis des Herausgebers.
 Kartengrundlage: Digit. Topograph. Karte 1 : 100 000 (DTK 100 V) - © 2009 LGB Landesvermessung u. Geobasisinformation Brandenburg - www.geobasis-bb.de

**Modernisierung überregionaler Radwege
 Stadt Fürstenberg/Havel**

Maßstab 1 : 80 000 (DIN A 3)



Dezernat: I
 (Büro des Dezernenten)

Bearbeitung: Fr. Krohn, Hr. Wendt (Layout)
 Stand: 02/2018

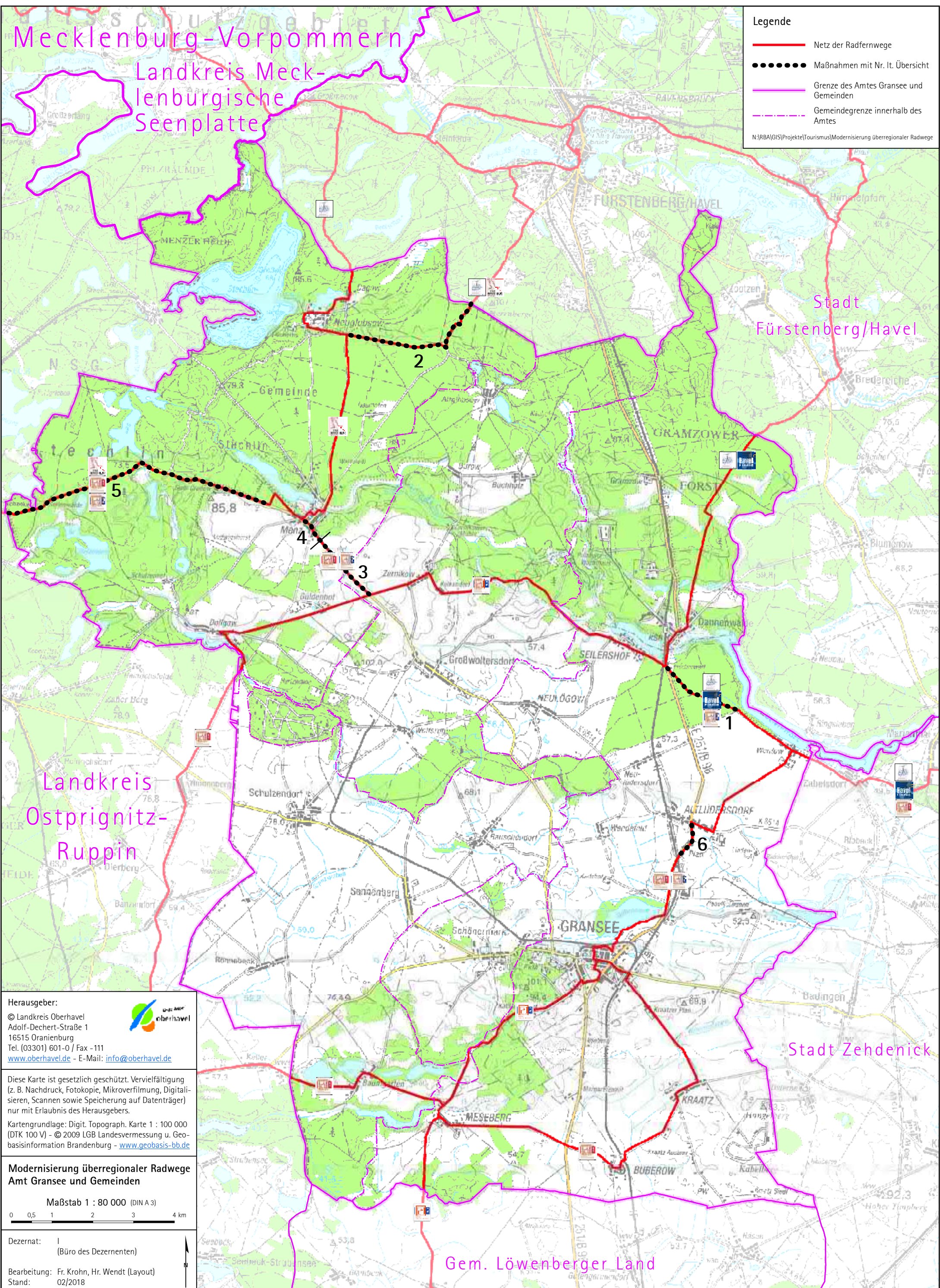
Mecklenburg-Vorpommern

Landkreis Mecklenburgische Seenplatte

Legende

- Netz der Radfernwege
- Maßnahmen mit Nr. lt. Übersicht
- Grenze des Amtes Gransee und Gemeinden
- Gemeindegrenze innerhalb des Amtes

N:\RBA\GIS\Projekte\Tourismus\Modernisierung überregionaler Radwege



Landkreis Ostprignitz-Ruppin

Herausgeber:
© Landkreis Oberhavel
Adolf-Dechert-Straße 1
16515 Oranienburg
Tel. (03301) 601-0 / Fax -111
www.oberhavel.de - E-Mail: info@oberhavel.de



Diese Karte ist gesetzlich geschützt. Vervielfältigung (z. B. Nachdruck, Fotokopie, Mikroverfilmung, Digitalisieren, Scannen sowie Speicherung auf Datenträger) nur mit Erlaubnis des Herausgebers.
Kartengrundlage: Digit. Topograph. Karte 1 : 100 000 (DTK 100 V) - © 2009 LGB Landesvermessung u. Geobasisinformation Brandenburg - www.geobasis-bb.de

Modernisierung überregionaler Radwege Amt Gransee und Gemeinden

Maßstab 1 : 80 000 (DIN A3)
0 0,5 1 2 3 4 km

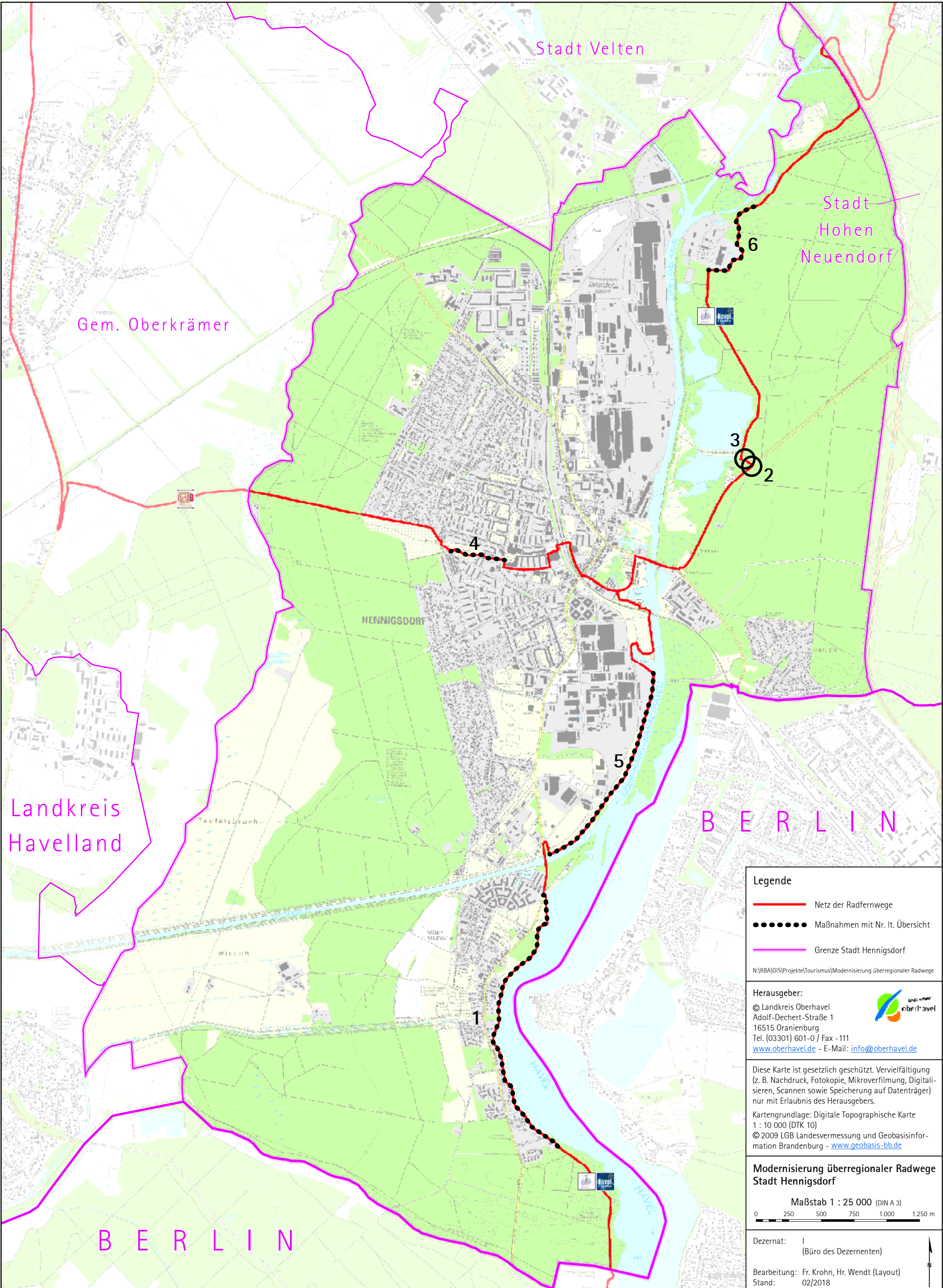
Dezernat: I
(Büro des Dezernenten)

Bearbeitung: Fr. Krohn, Hr. Wendt (Layout)
Stand: 02/2018

Gem. Löwenberger Land

Stadt Zehdenick

Stadt Fürstenberg/Havel



Legende

- Netz der Radfernwege
- Maßnahmen mit Nr. lt. Übersicht
- Grenze Stadt Hennigsdorf

N:\RBA\GIS\Projekt\Tourismus\Modernisierung überregionaler Radwege

Herausgeber:
 © Landkreis Oberhavel
 Adolf-Dechert-Straße 1
 16515 Oranienburg
 Tel. (03301) 601-0 / Fax -111
www.oberhavel.de - E-Mail: info@oberhavel.de

Diese Karte ist gesetzlich geschützt. Vervielfältigung (z. B. Nachdruck, Fotokopie, Mikroverfilmung, Digitalisieren, Scannen sowie Speicherung auf Datenträger) nur mit Erlaubnis des Herausgebers.
 Kartengrundlage: Digitale Topographische Karte 1 : 10 000 (DTK 10)
 © 2009 LGB Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg - www.geobasis-bb.de

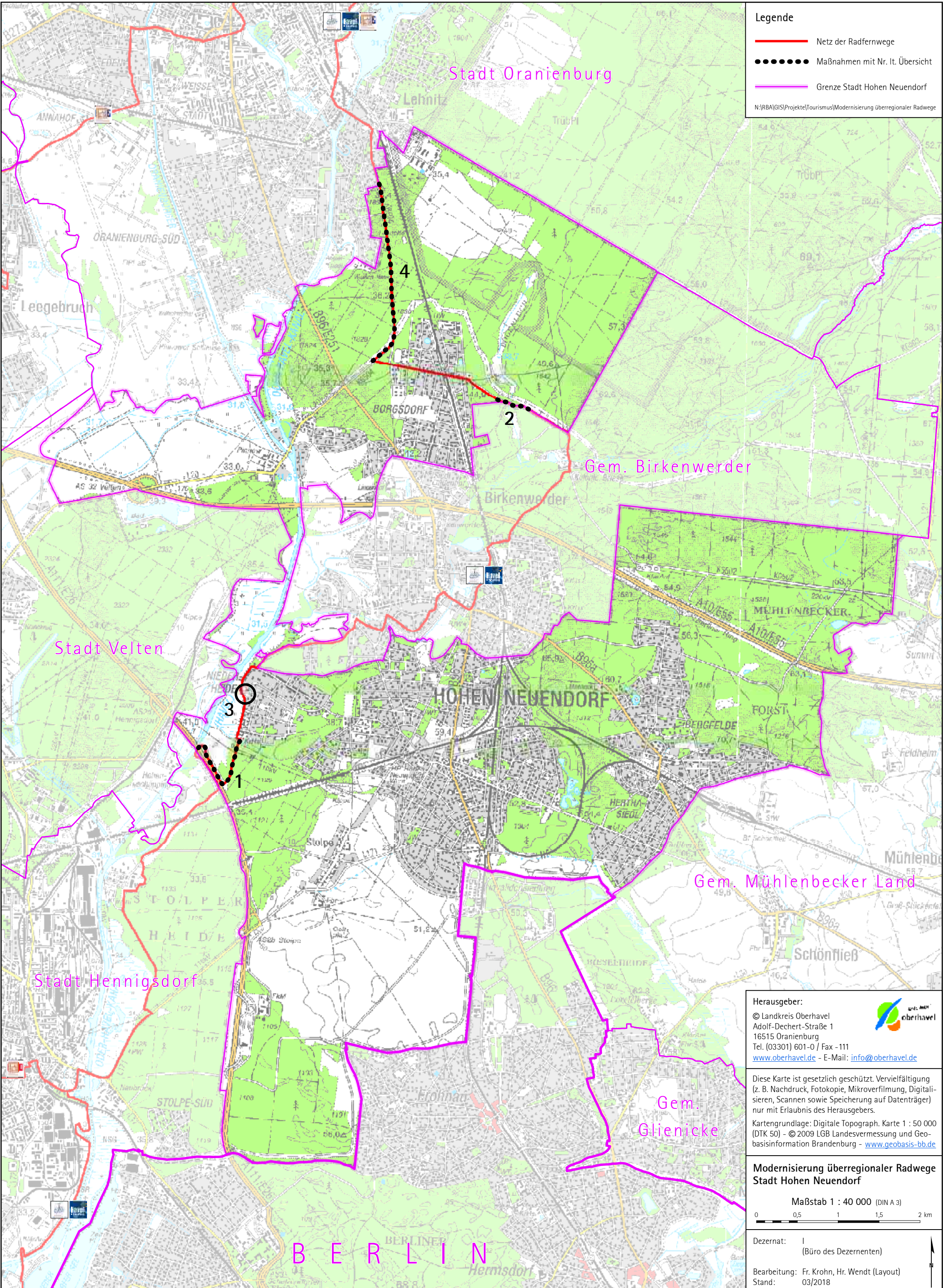
**Modernisierung überregionaler Radwege
 Stadt Hennigsdorf**

Maßstab 1 : 25 000 (DIN A 3)

0 250 500 750 1.000 1.250 m

Dezernat: 1
 (Büro des Dezernenten)

Bearbeitung: Fr. Krohn, Hr. Wendt (Layout)
 Stand: 02/2018



Legende

- Netz der Radfernwege
- Maßnahmen mit Nr. lt. Übersicht
- Grenze Stadt Hohen Neuendorf

N:\RBA\GIS\Projekte\Tourismus\Modernisierung überregionaler Radwege

Herausgeber:
 © Landkreis Oberhavel
 Adolf-Dechert-Straße 1
 16515 Oranienburg
 Tel. (03301) 601-0 / Fax -111
www.oberhavel.de - E-Mail: info@oberhavel.de



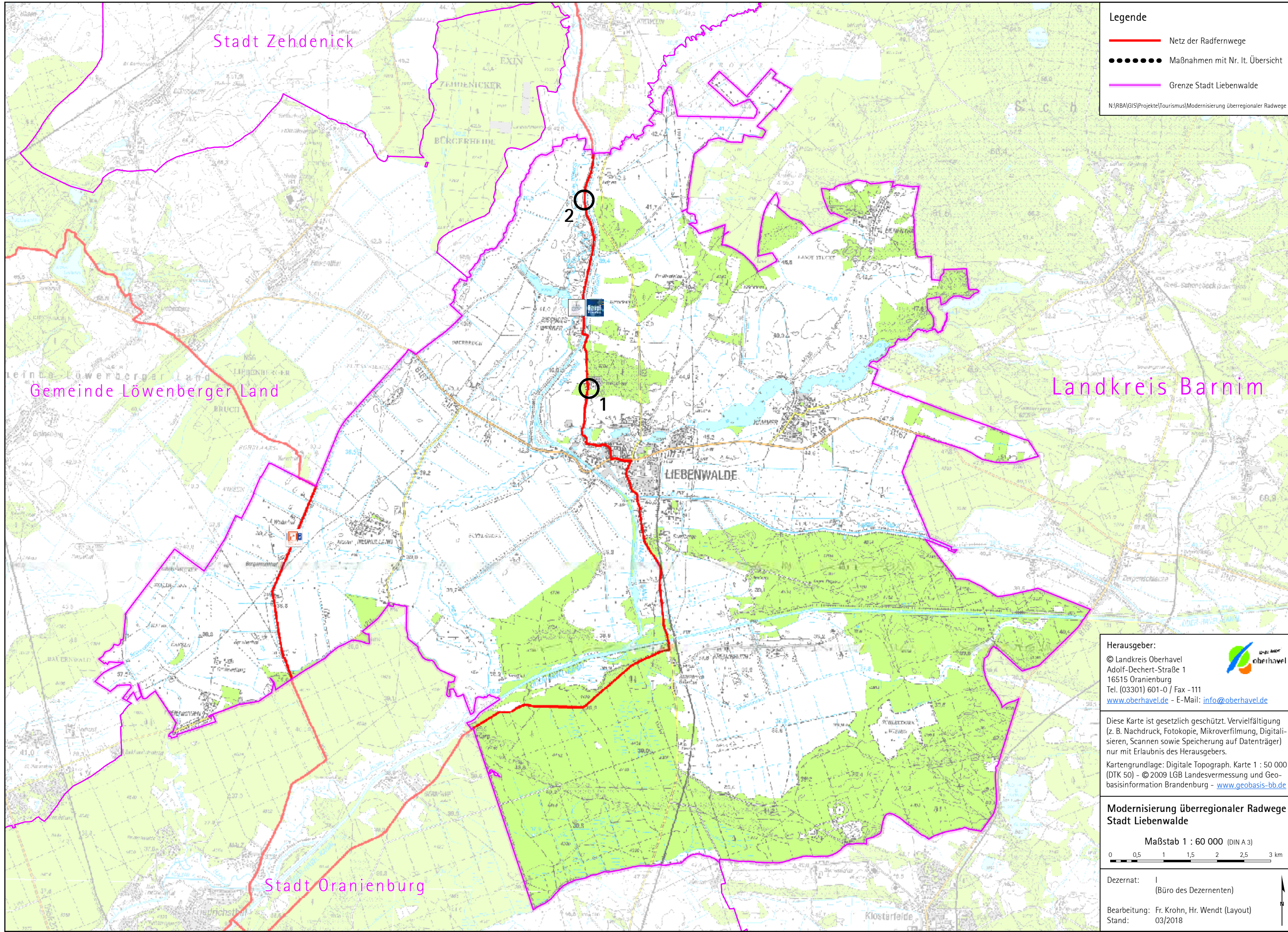
Diese Karte ist gesetzlich geschützt. Vervielfältigung (z. B. Nachdruck, Fotokopie, Mikroverfilmung, Digitalisieren, Scannen sowie Speicherung auf Datenträger) nur mit Erlaubnis des Herausgebers.
 Kartengrundlage: Digitale Topograph. Karte 1 : 50 000 (DTK 50) - © 2009 LGB Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg - www.geobasis-bb.de

**Modernisierung überregionaler Radwege
 Stadt Hohen Neuendorf**

Maßstab 1 : 40 000 (DIN A 3)

Dezernat: 1
 (Büro des Dezernenten)

Bearbeitung: Fr. Krohn, Hr. Wendt (Layout)
 Stand: 03/2018



Legende

- Netz der Radfernwege
- Maßnahmen mit Nr. lt. Übersicht
- Grenze Stadt Liebenwalde

N:\RBA\GIS\Projekte\Tourismus\Modernisierung überregionaler Radwege

Herausgeber:
 © Landkreis Oberhavel
 Adolf-Dechert-Straße 1
 16515 Oranienburg
 Tel. (03301) 601-0 / Fax -111
www.oberhavel.de - E-Mail: info@oberhavel.de



Diese Karte ist gesetzlich geschützt. Vervielfältigung (z. B. Nachdruck, Fotokopie, Mikroverfilmung, Digitalisieren, Scannen sowie Speicherung auf Datenträger) nur mit Erlaubnis des Herausgebers.

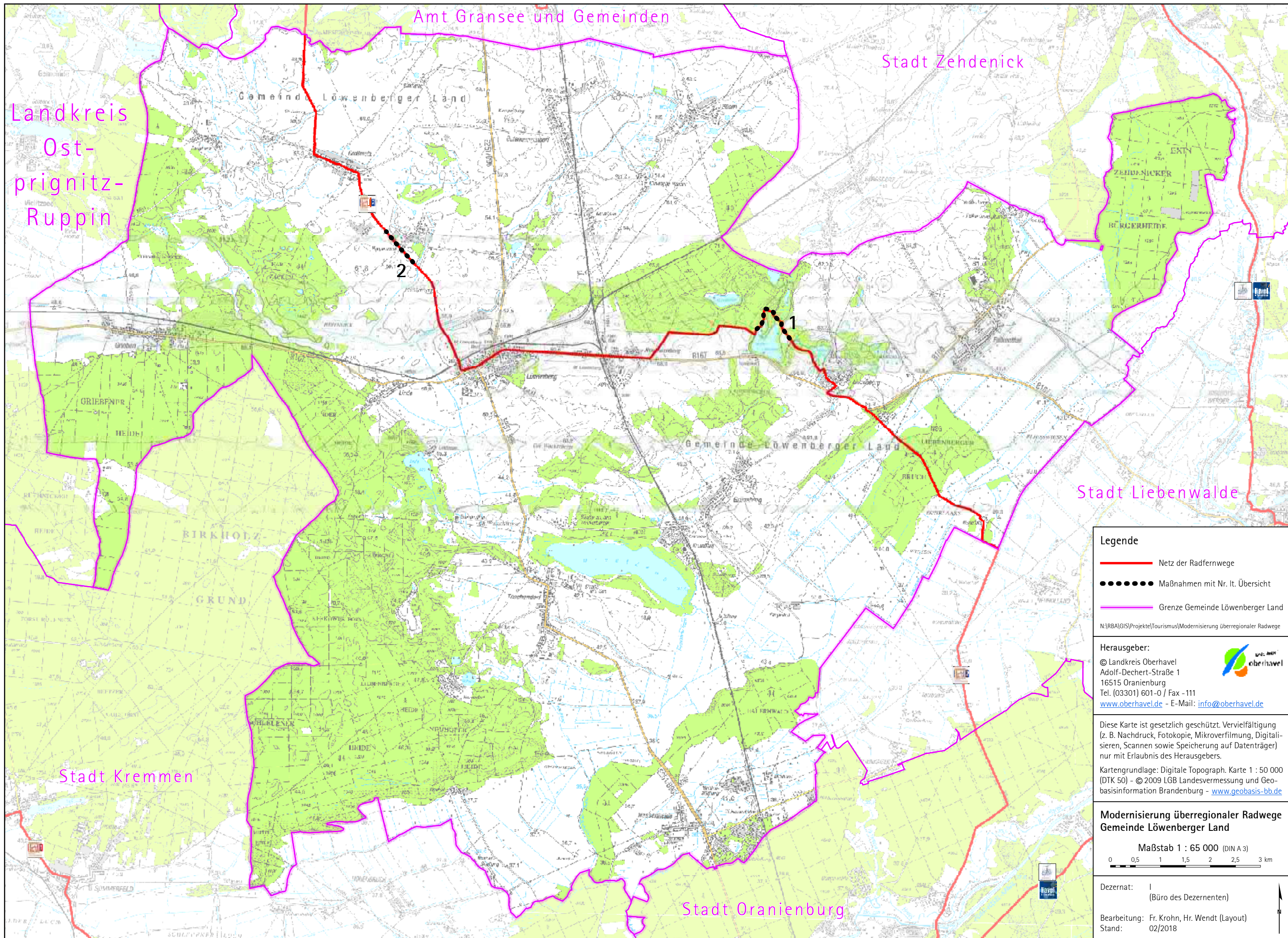
Kartengrundlage: Digitale Topograph. Karte 1 : 50 000 (DTK 50) - ©2009 LGB Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg - www.geobasis-bb.de

**Modernisierung überregionaler Radwege
 Stadt Liebenwalde**



Dezernat: I
 (Büro des Dezernenten)

Bearbeitung: Fr. Krohn, Hr. Wendt (Layout)
 Stand: 03/2018



Amt Gransee und Gemeinden

Stadt Zehdenick

Landkreis
Ost-
prignitz-
Ruppin

2

1

Stadt Liebenwalde

Stadt Kremmen


Stadt Oranienburg

Legende

- Netz der Radfernwege
- - - - - Maßnahmen mit Nr. lt. Übersicht
- Grenze Gemeinde Löwenberger Land

N:\RBA\GIS\Projekte\Tourismus\Modernisierung überregionaler Radwege

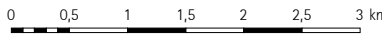
Herausgeber:
 © Landkreis Oberhavel
 Adolf-Dechert-Straße 1
 16515 Oranienburg
 Tel. (03301) 601-0 / Fax -111
www.oberhavel.de - E-Mail: info@oberhavel.de



Diese Karte ist gesetzlich geschützt. Vervielfältigung (z. B. Nachdruck, Fotokopie, Mikroverfilmung, Digitalisieren, Scannen sowie Speicherung auf Datenträger) nur mit Erlaubnis des Herausgebers.
 Kartengrundlage: Digitale Topograph. Karte 1 : 50 000 (DTK 50) - © 2009 LGB Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg - www.geobasis-bb.de


**Modernisierung überregionaler Radwege
 Gemeinde Löwenberger Land**

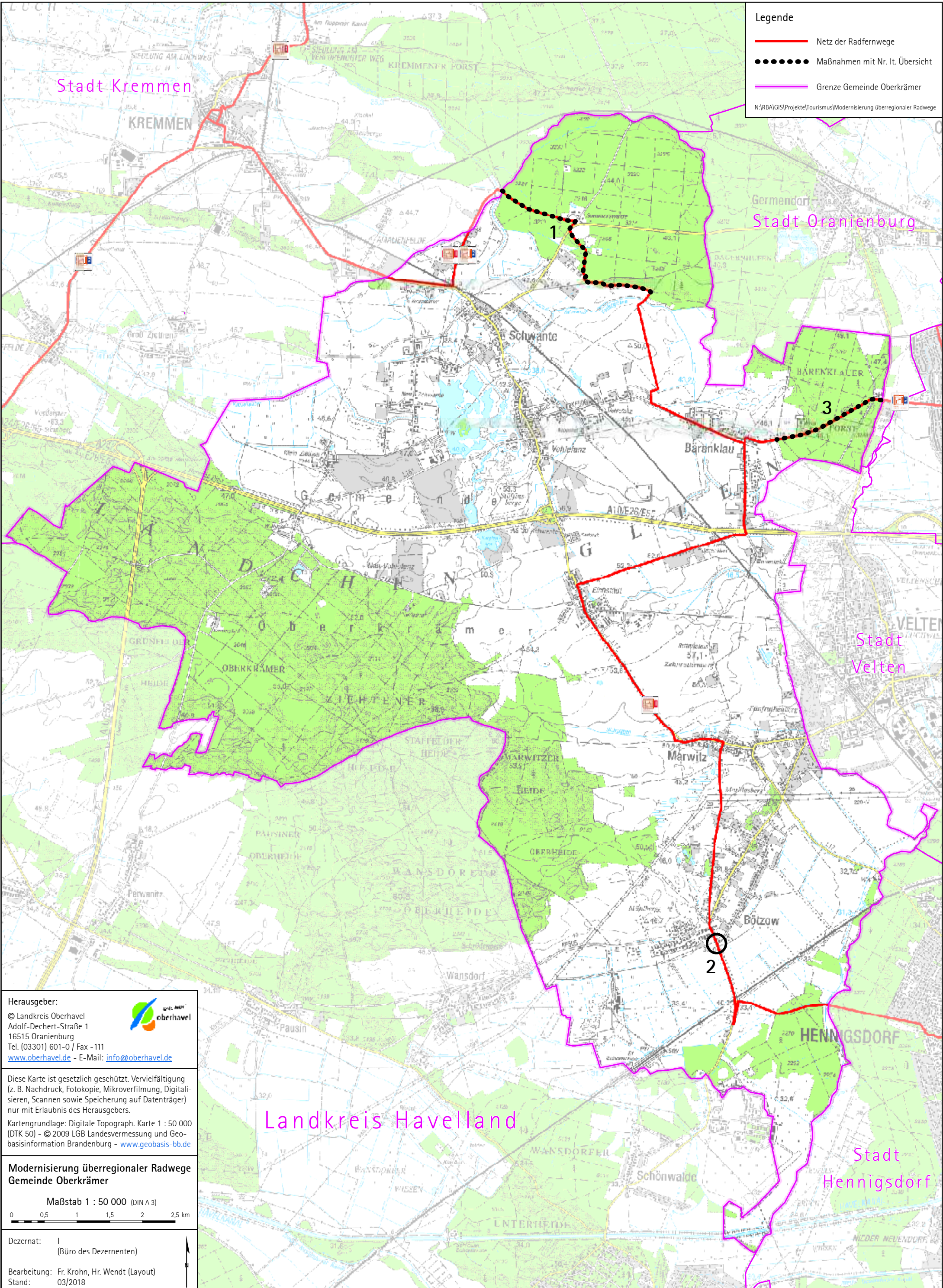
Maßstab 1 : 65 000 (DIN A 3)



Dezernat: 1
 (Büro des Dezernenten)

Bearbeitung: Fr. Krohn, Hr. Wendt (Layout)
 Stand: 02/2018





Legende

- Netz der Radfernwege
- Maßnahmen mit Nr. lt. Übersicht
- Grenze Gemeinde Oberkrämer

N:\RBA\GIS\Projekte\Tourismus\Modernisierung überregionaler Radwege

Herausgeber:
 © Landkreis Oberhavel
 Adolf-Dechert-Strasse 1
 16515 Oranienburg
 Tel. (03301) 601-0 / Fax -111
www.oberhavel.de - E-Mail: info@oberhavel.de



Diese Karte ist gesetzlich geschützt. Vervielfältigung (z. B. Nachdruck, Fotokopie, Mikroverfilmung, Digitalisieren, Scannen sowie Speicherung auf Datenträger) nur mit Erlaubnis des Herausgebers.
 Kartengrundlage: Digitale Topograph. Karte 1 : 50 000 (DTK 50) - © 2009 LGB Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg - www.geobasis-bb.de

**Modernisierung überregionaler Radwege
 Gemeinde Oberkrämer**

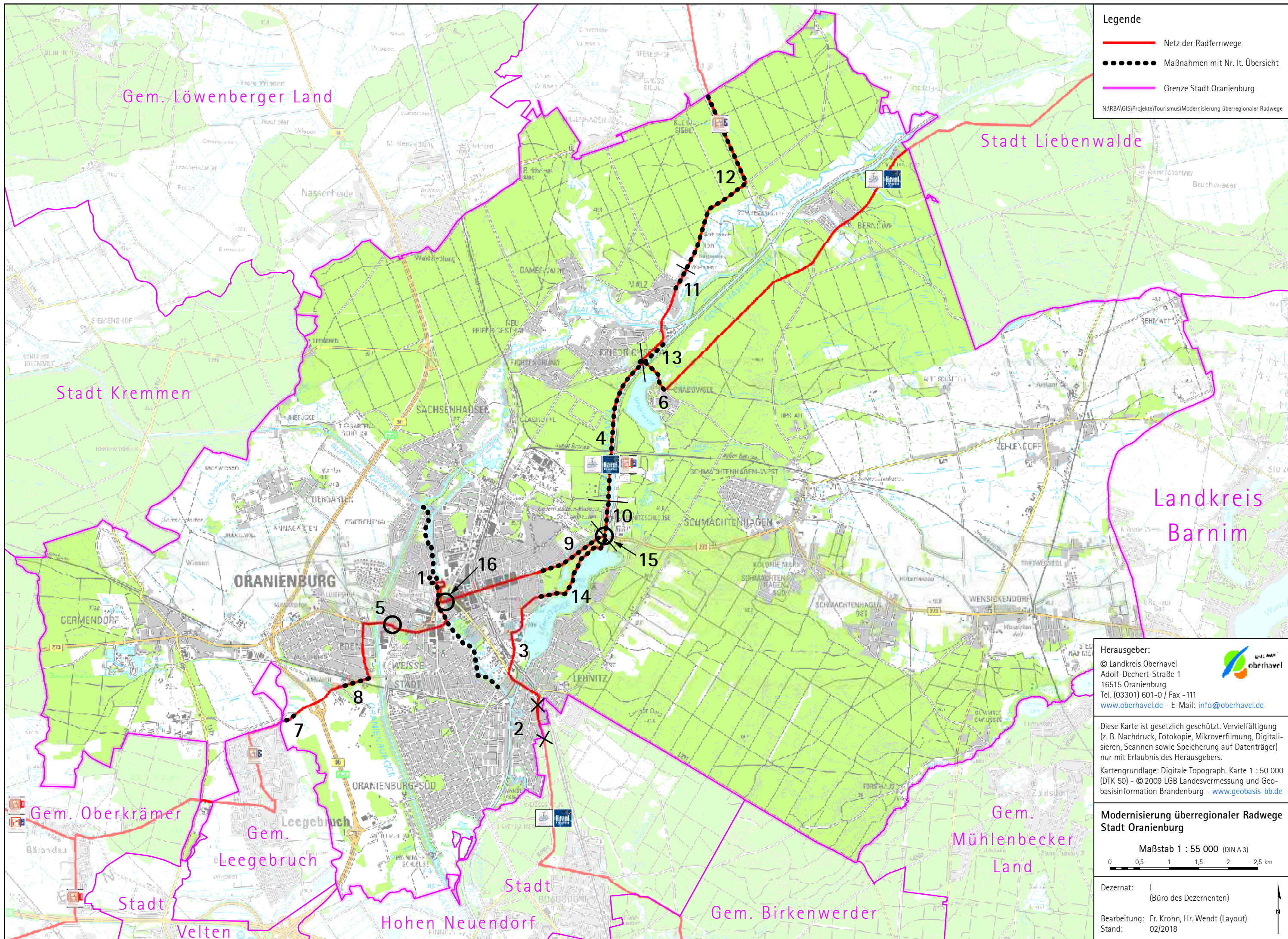


Dezernat: I
 (Büro des Dezernenten)

Bearbeitung: Fr. Krohn, Hr. Wendt (Layout)
 Stand: 03/2018

Landkreis Havelland

Stadt Hennigsdorf



Legende

- Netz der Radfernwege
- Maßnahmen mit Nr. lt. Übersicht
- Grenze Stadt Oranienburg

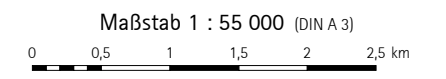
NÄRBA(GIS)Projekte(Tourismus)Modernisierung überregionaler Radwege

Herausgeber:
 © Landkreis Oberhavel
 Adolf-Dechert-Straße 1
 16515 Oranienburg
 Tel. (03301) 601-0 / Fax -111
www.oberhavel.de - E-Mail: info@oberhavel.de

Diese Karte ist gesetzlich geschützt. Vervielfältigung (z. B. Nachdruck, Fotokopie, Mikroverfilmung, Digitalisieren, Scannen sowie Speicherung auf Datenträger) nur mit Erlaubnis des Herausgebers.

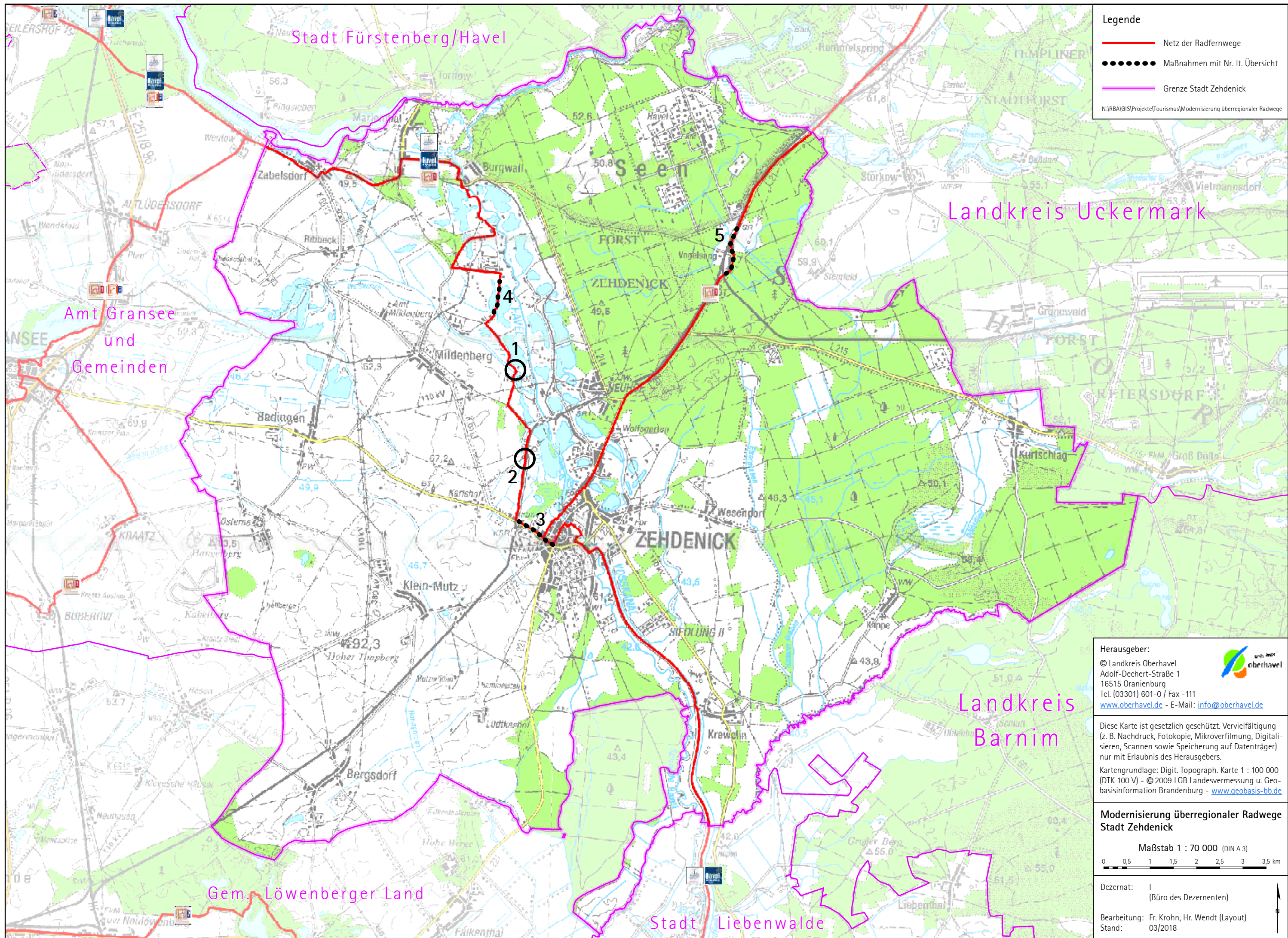
Kartengrundlage: Digitale Topograph. Karte 1 : 50 000 (DTK 50) - © 2009 LGB Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg - www.geobasis-bb.de

**Modernisierung überregionaler Radwege
 Stadt Oranienburg**



Dezernat: 1
 (Büro des Dezernenten)

Bearbeitung: Fr. Krohn, Hr. Wendt (Layout)
 Stand: 02/2018



Legende

- Netz der Radfernwege
- Maßnahmen mit Nr. lt. Übersicht
- Grenze Stadt Zeudenick

N:\RBA\GIS\Projekte\Tourismus\Modernisierung überregionaler Radwege

Herausgeber:
 © Landkreis Oberhavel
 Adolf-Dechert-Straße 1
 16515 Oranienburg
 Tel. (03301) 601-0 / Fax -111
www.oberhavel.de - E-Mail: info@oberhavel.de

Diese Karte ist gesetzlich geschützt. Vervielfältigung (z. B. Nachdruck, Fotokopie, Mikroverfilmung, Digitalisieren, Scannen sowie Speicherung auf Datenträger) nur mit Erlaubnis des Herausgebers.
 Kartengrundlage: Digit. Topograph. Karte 1 : 100 000 (DTK 100 V) - © 2009 LGB Landesvermessung u. Geobasisinformation Brandenburg - www.geobasis-bb.de

**Modernisierung überregionaler Radwege
 Stadt Zeudenick**

Maßstab 1 : 70 000 (DIN A 3)

0 0,5 1 1,5 2 2,5 3 3,5 km

Dezernat: 1
 (Büro des Dezernenten)

Bearbeitung: Fr. Krohn, Hr. Wendt (Layout)
 Stand: 03/2018

Netzplan Radverkehr

8.

**Rechtliche
Rahmenbedingungen,
Geförderte Projekte und
Radzählstellen**

Rechtliche Rahmenbedingungen für Radwege Straßenbaulast und Straßenbaulastträger

Die Straßenbaulast umfasst alle mit dem Bau und der Unterhaltung der Straßen zusammenhängenden Aufgaben. Die Träger der Straßenbaulast haben nach ihrer Leistungsfähigkeit die Straßen in einem den regelmäßigen Verkehrsbedürfnissen genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern ... oder sonst zu verbessern (§ 9 Brandenburgisches Straßengesetz, BbgStrG).

Bundesfernstraßen

Rechtsgrundlage: § 3, § 5 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) - Baulastträger ist der Bund

Ausnahmen:

- Gemeinde für Gehwege und Parkplätze in Ortsdurchfahrten (OD)
- OD bei Gemeinden mit mehr als 80.000 Einwohnern
- OD bei Gemeinden mit mehr als 50.000, aber weniger als 80 000 Einwohnern
- gemeinsame Geh- und Radwege (ODR III 12 a), Bund / Gemeinde hälftig Herstellung und Unterhaltung

Landesstraßen, Kreisstraßen, Gemeindestraßen, sonstige öffentliche Straßen

Rechtsgrundlage: § 9, § 9a Brandenburgisches Straßengesetz (BbgStrG)

Landesstraßen: Baulastträger ist das Land

Ausnahmen:

- Gemeinde für Gehwege, gemeinsame Geh- und Radwege und Parkplätze in OD
- OD bei Gemeinden mit mehr als 50. 000 Einwohnern
- OD bei Gemeinden mit mehr als 10. 000, aber weniger als 50. 000 Einwohnern durch Erklärung der Gemeinde

Kreisstraßen: Baulastträger ist der Landkreis

Ausnahmen:

- Gemeinde für Gehwege, gemeinsame Geh- und Radwege und Parkplätze in OD
- OD bei Gemeinden mit mehr als 50 000 Einwohnern
- OD bei Gemeinden mit mehr als 10 000, aber weniger als 50 000 Einwohnern durch Erklärung der Gemeinde

Gemeindestraßen: Baulastträger ist die Gemeinde

sonstige öffentliche Straßen: Baulastträger gemäß Widmungs- oder Umstufungsverfügung - hierzu gehören:

- die öffentlichen Feld- und Waldwege,
- die beschränkt öffentlichen Wege und
- die Eigentümerwege
- Generalklausel § 9 a Absatz 1, Satz 5 BbgStrG:

„Ist der Träger der Straßenbaulast bei öffentlichen Straßen nicht feststellbar, so liegt die Baulast bis zu einer anderen Feststellung bei der Gemeinde.“

Radwegebenutzungspflicht und Radverkehrsanlagen unter Berücksichtigung der Straßenverkehrsordnung (StVO)

Grundlage ist § 2 Absatz 4 und Absatz 5 der StVO:

(4) Mit Fahrrädern darf nebeneinander gefahren werden, wenn dadurch der Verkehr nicht behindert wird; anderenfalls muss einzeln hintereinander gefahren werden. Eine Pflicht, Radwege in der jeweiligen Fahrtrichtung zu benutzen, besteht nur, wenn dies durch Zeichen 237, 240 oder 241 angeordnet ist. Rechte Radwege ohne die Zeichen 237, 240 oder 241 dürfen benutzt werden. Linke Radwege ohne die Zeichen 237, 240 oder 241 dürfen nur benutzt werden, wenn dies durch das allein stehende Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ angezeigt ist. Wer mit dem Rad fährt, darf ferner rechte Seitenstreifen benutzen, wenn keine Radwege vorhanden sind und zu Fuß Gehende nicht behindert werden. Außerhalb geschlossener Ortschaften darf man mit Mofas und E-Bikes Radwege benutzen.

(5) Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr müssen, Kinder bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr dürfen mit Fahrrädern Gehwege benutzen. Ist ein baulich von der Fahrbahn getrennter Radweg vorhanden, so dürfen abweichend von Satz 1 Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr auch diesen Radweg benutzen. Soweit ein Kind bis zum vollendeten achten Lebensjahr von einer geeigneten Aufsichtsperson begleitet wird, darf diese Aufsichtsperson für die Dauer der Begleitung den Gehweg ebenfalls mit dem Fahrrad benutzen; eine Aufsichtsperson ist insbesondere geeignet, wenn diese mindestens 16 Jahre alt ist. Auf zu Fuß Gehende ist besondere Rücksicht zu nehmen. Der Fußgängerverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Soweit erforderlich, muss die Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr angepasst werden. Wird vor dem Überqueren einer Fahrbahn ein Gehweg benutzt, müssen die Kinder und die diese begleitende Aufsichtsperson absteigen.

Radverkehrsanlagen mit Benutzungspflicht



Radweg - Z 237



gemeinsamer Geh-
und Radweg - Z 240



getrennter Geh- und
Radweg - Z 241

Eine Radwegebenutzungspflicht besteht nur, wenn Radverkehrsanlagen mit Z 237, Z 240 und Z 241 gekennzeichnet sind (§ 2 Abs.4 StVO) – ohne Kennzeichnung nur auf Radverkehrsanlagen an Knotenpunkten (§ 9 Abs.2 Satz 3 StVO).

Grundsätzlich gilt, dass Fahrräder Fahrzeuge sind und Radfahrende (Ausnahme Kinder bis 10 Jahre und Begleitpersonen) somit zunächst einmal die Fahrbahn benutzen müssen und auch dürfen. Auf der Fahrbahn gilt das Rechtsfahrgebot. Seitenstreifen dürfen von Radfahrenden genutzt werden.

Ein Radfahrer muss von anderen Verkehrsteilnehmern innerorts mit einem Abstand von 1,50 m und außerorts mit einem Abstand von 2 m überholt werden.

Anordnung benutzungspflichtiger Radwege

Die Anordnung benutzungspflichtiger Radverkehrsanlagen ist nach StVO ist nur zulässig, soweit die in der Verwaltungsvorschrift zu § 2 Absatz 4, Satz 2 und 3 Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) genannten Voraussetzungen vorliegen. So muss beispielsweise ausreichend Fläche für den Fußverkehr zur Verfügung stehen, die Verkehrssicherheit und der Verkehrsablauf müssen es erfordern - z.B. innerorts bei Vorfahrtsstraßen mit starkem Kraftfahrzeugverkehr.

Die Benutzung des Radweges muss nach Beschaffenheit und Zustand zumutbar und die Linienführung stetig und sicher sein.

Nach der VwV-StVO zu § 2 Absatz 4 Randnummer 33 ist die Benutzung von in Fahrtrichtung links angelegten Radwegen in Gegenrichtung insbesondere innerhalb geschlossener Ortschaften mit besonderen Gefahren verbunden und soll deshalb grundsätzlich nicht angeordnet werden.

Wegweisendes Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes

In Bezug auf die Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht wird ein wegweisendes Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes (Grund war Klage des ADFC Regensburg) vom 18.11.2010 berücksichtigt, welches sich auf den § 45 Absatz 9 StVO bezieht. Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen hiernach nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in § 45 StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. In diesem Zusammenhang wird darauf verwiesen, dass die Tagesbelastung der in Rede stehenden Straße 3.000 Kfz / 24h betrug.

Abordnung benutzungspflichtiger Radwege im Landkreis Oberhavel

In den vergangenen Jahren ist aufgrund des vorgenannten Urteils im Landkreis Oberhavel an zahlreichen Radwegen die Benutzungspflicht für die Radfahrenden aufgehoben worden. Die sportlichen und sicheren Fahrradfahrerinnen und Radfahrer freut das. Gleichzeitig führt es aber zu Problemen und Unsicherheiten bei Radfahrern, die sich auf der Fahrbahn nicht wohl fühlen. Daher gibt die Verkehrsbehörde des Landkreises Oberhavel bei der Abordnung der Benutzungspflicht regelmäßig öffentlich Hinweise, welche Wege Radfahrende nutzen dürfen. Wenn ein Radweg beispielsweise als solcher erkennbar ist – z.B. durch eine andersfarbige Pflasterung – dann gilt dieser als nicht benutzungspflichtiger oder sonstiger Radweg und darf von Radfahrern trotzdem genutzt werden. Diese Radwege müssen trotzdem verkehrssicher gestaltet sein. Da eine Abordnung der Benutzungspflicht die sichere und stetige Führung für Radfahrende im weiteren Verlauf beeinträchtigen kann und häufig umfassende bauliche Maßnahmen erforderlich wären, konnten noch nicht alle benutzungspflichtigen Radwege innerorts im Landkreis Oberhavel abgeordnet werden.

Weitere benutzungspflichtige Radwege

Radfahrstreifen

Radfahrstreifen werden mit einer durchgezogenen Linie am Fahrbahnrand markiert (Zeichen 295). In regelmäßigen Abständen sind sie mit Zeichen 237 gekennzeichnet. Radfahrstreifen sind benutzungspflichtig. Für KFZ gilt hier benutzungsverbot. Auf ihnen darf nicht gehalten oder geparkt werden. Die durchgezogene Linie darf nicht überfahren werden, es sei denn Parkstände oder Grundstückszufahrten sind nur durch Überfahren erreichbar.

Benutzungspflichtige Radwege außerorts

Außerorts wird eine Benutzungspflicht häufig aufgrund nur einseitig vorhandener Radverkehrsanlagen angeordnet. Hier ist insbesondere auf die sichere Führung an Kreuzungen und Einmündungen zu achten.

Radverkehrsanlagen ohne Benutzungspflicht:

Schutzstreifen für den Radverkehr

Ein Schutzstreifen ist Teil der Fahrbahn und wird durch eine unterbrochene Linie (Z 340) markiert. Zusätzlich wird in regelmäßigen Abständen das Sinnbild „Fahrrad“ auf dem Schutzstreifen markiert. Die maximale Geschwindigkeit darf nicht mehr als 50 km/h betragen. Die Markierung von Schutzstreifen ist außerorts nicht zulässig. Der Schutzstreifen kann im Bedarfsfall (z.B. bei Gegenverkehr) von Fahrzeugen überfahren werden. Die Verkehrszusammensetzung sollte jedoch so sein, dass eine Mitbenutzung nur in seltenen Fällen erforderlich ist. Auf Schutzstreifen gilt ein generelles Park- und Haltverbot.

Sonstige Radwege

Ist eine Radverkehrsanlage als solche erkennbar (z.B. rot gepflasterter Bereich auf dem Fußweg oder Markierung), so darf diese von Radfahrenden in Fahrtrichtung genutzt werden – es besteht jedoch keine Verpflichtung. Auch diese Radverkehrsanlagen (sonstige Radwege) müssen sicher gestaltet sein (insbesondere in Kreuzungsbereichen z.B. durch Furtmarkierung).

Gehweg mit Zusatzzeichen Radfahrer frei



Es besteht die Möglichkeit, Gehwege (Z 239) mit dem Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ (ZZ 1022-10) zu beschildern. Bei dieser Beschilderung müssen aber Radfahrende auf dem Gehweg die Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr anpassen, also im Schrittempo fahren (VwV zu § 41 Absatz 1 StVO, Z 239).

Nutzung von Radwegen entgegen der Fahrtrichtung

Eine Freigabe von Radverkehrsanlagen entgegen der Fahrtrichtung kommt innerorts nur ausnahmsweise in Betracht und kann durch Zeichen 1022-10 (Radfahrer frei) erfolgen.

Weitere Radverkehrsanlagen:

Fahrradstraßen (Beginn: Z 244.1 – Ende: Z 244.2)



Fahrradstraßen dienen zur Förderung des Radverkehrs in städtischen Gebieten. In der Regel muss eine Teilentwidmung erfolgen. Eine Mindestbreite von 2,50 m pro Fahrtrichtung wird laut StVO gefordert. Sollten keine Gehwege vorhanden sein, dürfen Fußgänger rechts am Fahrbahnrand in Fahrtrichtung diese Straßen nutzen. Fahrradstraßen können mittels Zusatzzeichen für den motorisierten Fahrzeugverkehr zugelassen werden. Für diesen gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden – jedoch wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass Fahrradstraßen keine Trainingsstrecken für den Radsport sind.

Fahrradzonen (Beginn: Z 244.3 – Ende: Z 244.4)



Analog zu den Tempo 30-Zonen können nun auch Fahrradzonen als flächendeckende Schutzzone für den Fahrradverkehr angeordnet werden. Die Regelung orientiert sich an den Regeln für Fahrradstraßen. Die Zonen können mittels Zusatzzeichen für den motorisierten Fahrzeugverkehr zugelassen werden. Für diesen gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden.

Radschnellwege (Beginn: Z 350.1 – Ende Z 350.2)



Radschnellwege sind Sonderwege für den Radverkehr. Sie sind Radverkehrsverbindungen, die über größere Entfernungen ein möglichst sicheres Befahren ermöglichen sollen. Eine entsprechende Widmung ist erforderlich. An Kreuzungen werden die kreuzenden Straßen untergeordnet – das wird ggf. durch sogenannte Haifischzahnmarkierung verdeutlicht. Sollte ausnahmsweise anderer Verkehr dort zugelassen werden, so hat dieser auf den Radverkehr Rücksicht zu nehmen.

Mindestbreiten

Hinsichtlich der Gestaltung von Radverkehrsanlagen wird in der Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) auf die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) in der jeweils gültigen Fassung verwiesen. In der VwV-StVO sind die Mindestbreiten zudem festgeschrieben, von denen nur im Ausnahmefall z.B. an baulich bedingten Engstellen abgewichen werden darf.

Baulicher Radweg (Z 237)

- 2,00 m (mindestens 1,50 m)
- bei Freigabe in Gegenrichtung - außerorts 2,40 m (mindestens 2,00 m)

gemeinsamer Geh-/Radweg (Z 240)

- innerorts: mindestens 2,50 m
- außerorts: mindestens 2,00 m

getrennter Geh-/Radweg Z 241

- Radweg mindestens 1,50 m

Radfahrstreifen

- 1,85 m (mindestens 1,50 m)

Schutzstreifen für den Radverkehr

- 1,50 m – mindestens 1,25 m

Von der Straßenverkehrsbehörde Oberhavel wird eine Mindestbreite von 1,50 m gefordert. Bei Parkmöglichkeiten am Fahrbahnrand ist zusätzlich ein Sicherheitsraum von mindestens 0,50 m einzuplanen.

Schutzstreifen werden in der aktuellen Verkehrsforschung inzwischen kritisch gesehen, da sie ein geringes Sicherheitsgefühl bei den Nutzern vermitteln und unsichere Radfahrer diesen daher häufig nicht nutzen. Das führt dazu, dass als Kompromiss viele Gehwege zusätzlich für den Radverkehr freigegeben werden.

StVO-Novelle im Jahr 2020

Im Jahr 2020 gab es im Rahmen der StVO-Novelle zahlreiche Änderungen. Dazu zählen die Festlegung eines konkreten Überholabstandes, die Möglichkeit der Anordnung von Fahrradzonen und Radschnellwegen. Nachfolgend werden weitere, den Radverkehr betreffende, Neuerungen beschrieben.

Konflikte im Kreuzungsbereich

Die meisten Konflikte zwischen Kraftfahrzeugverkehr und Fahrradverkehr treten in Kreuzungsbereichen auf – gerade bei Beteiligung von Lastkraftwagen häufig mit tödlichen Folgen für die Radfahrenden. Daher hat der Gesetzgeber mit der StVO-Novelle im Jahr 2020 für rechtsabbiegende Kraftfahrzeuge über 3,5 t aus Gründen der Verkehrssicherheit innerorts Schrittgeschwindigkeit (4 bis 7, max. 11 km/h) vorgeschrieben.

Nebeneinanderfahren von Radfahrenden

Das Nebeneinanderfahren von Radfahrenden ist grundsätzlich gestattet. Lediglich wenn andere Verkehrsteilnehmende behindert werden, muss hintereinandergefahren werden.

Überholverbot von einspurigen Fahrzeugen (Beginn: Z 277.1 – Ende: Z 281.1)



Das Z 277.1 soll die bereits bestehende Überholverbotsbeschilderung ergänzen und ist für den Sonderfall gedacht, dass einspurige Fahrzeuge nicht durch mehrspurige Fahrzeuge überholt werden sollen. Das kann an besonders gefahrenträchtigen Streckenabschnitten, z.B. aufgrund der Fahrbahnbeschaffenheit oder an Strecken mit Gefälle, erforderlich sein. Das Überholen von einspurigen Fahrzeugen durch mehrspurige Fahrzeuge stellt laut StVO aufgrund der unterschiedlichen Größe und Geschwindigkeiten an sich schon eine grundsätzliche Gefährlichkeit dar. Deshalb wurde hier durch den Gesetzgeber nachgebessert.

Grünpfeilschild – Rechtsabbiegen bei Rot nur für den Radverkehr



Das Zusatzzeichen ist dafür vorgesehen, ausschließlich dem Radverkehr von einem Schutzstreifen, einem Radfahrstreifen oder einem baulich angelegten Radweg das Abbiegen nach rechts während einer Rotphase zu ermöglichen, soweit die Verkehrslage dies zulässt. Radfahrende müssen zunächst bei Rot anhalten und sich vergewissern, dass keine Gefahrenlage besteht. Beim Rechtsabbiegen dürfen andere Verkehrsteilnehmer weder gefährdet noch behindert werden.

Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrende in Gegenrichtung



Im Rahmen einer Gesamtüberarbeitung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO im Jahr 2020 wurden die zuständigen Straßenverkehrsbehörden verstärkt zur Prüfung der Öffnungsmöglichkeit von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für Radfahrende aufgerufen. Im Landkreis Oberhavel wird dies in der Regel praktiziert, wenn es die Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer zulässt.

Ausweitung des Parkverbots vor Kreuzungen und Einmündungsbereichen

Um die Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern zu verbessern und damit die Sicherheit speziell von Radfahrenden zu erhöhen, wurden Änderungen in Bezug auf das Parken vor Kreuzungen und Einmündungen vorgenommen. Parken ist daher in einem Abstand von bis zu je 8 Metern von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten verboten, wenn ein straßenbegleitender baulicher Radweg vorhanden ist.

Sinnbild Lastenfahrrad



Die Einführung des Sinnbildes Lastenfahrrad ermöglicht die Ausweisung von Abstell- bzw. Parkmöglichkeiten oder auch Ladezonen speziell für Lastenfahrräder.

Personenbeförderung auf Fahrrädern (§ 21 StVO)

Auch die Mitnahmemöglichkeit von Personen auf Fahrrädern wurde neu geregelt. Nun dürfen auf Fahrrädern Personen mitgenommen werden, wenn die Fahrräder zur Personenbeförderung gebaut und eingerichtet sind (z.B. Rikschas) und der Fahrzeugführende mindestens 16 Jahre alt ist.

Erweiterung der Erprobungsklausel

Die Möglichkeit nach § 45 Abs.1 Nr.6 verkehrsregelnde oder verkehrssichernde Maßnahmen zeitlich und örtlich begrenzt zu erproben, wurde durch die StVO-Novelle ebenso vereinfacht. Aufwendige Begründungen und Nachweise einer erheblichen Gefahrenlage sind nicht mehr notwendig, um verkehrslenkende Maßnahmen für einen gewissen Zeitraum zu erproben und deren Wirksamkeit zu testen.

Künftige Anpassung der aktuellen Regelwerke

Aufgrund der Novelle der StVO, der intensiven Förderung des Radverkehrs und der entsprechenden Erhöhung des Radverkehrsaufkommens, ist es notwendig, die entsprechenden Regelwerke auf Grundlage der aktuellen Forschungsergebnisse anzupassen. Bei der Bundesanstalt für Straßenwesen, BASt werden derzeit u.a. Pilotversuche zum Grünpfeilschild nur für Radfahrer oder zu Einsatzbereichen und Entwurfs-elementen von Radschnellverbindungen durchgeführt und evaluiert. Auch die Unfallforschung der Versicherer (UDV) hat aktuelle Forschungen zum Thema Radverkehr abgeschlossen. Hier sind z.B. die Forschungen zur Sicherheit und Nutzbarkeit markierter Radverkehrsanlagen, zu Radwegen ohne Benutzungspflicht oder zur Radführung im Kreisverkehr zu nennen. Auf Grundlage der aktuellen Forschungsergebnisse und zur Anpassung an die StVO-Novelle werden derzeit z.B. die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), auf die in der StVO ausdrücklich verwiesen wird, durch einen Arbeitsausschuss „Radverkehr“ bei der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswege e.V. (FGSV) überarbeitet. Hier sind insbesondere Anpassungen zu erwarten, die sich auf die Gestaltung von Radverkehrsanlagen in Bezug auf Sicherheit und Komfort sowie auf die empfohlenen Regelbreiten beziehen. Auch der ländliche Raum wird bei der Überarbeitung mit betrachtet. An dieser Stelle sind z.B. Knoten und Einmündungen außerorts und dörfliche Ortsdurchfahrten zu nennen.

Quellen und weiterführende Informationen

- Bundesfernstraßengesetz (FStrG)
- Brandenburgisches Straßengesetz (BbgStrG)
- Straßenverkehrsordnung (StVO)
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO)
- Schurig, Roland (2020), StVO, Kommentar zur Straßenverkehrsordnung mit VwV-StVO, 17. Auflage, Kirschbaum Verlag, Bonn
- <https://www.bmvi.de>
- <https://www.agfk-bw.de/projekte/stvo-novelle/>
- <https://udv.de/de/strasse/radverkehr>
- <https://www.fgsv.de>
- <https://www.bast.de>

Knotenpunktwegweisung

Umsetzung im Landkreis Oberhavel

Radfahren ist neben Wandern die beliebteste Freizeit- und Urlaubsaktivität und wird weiter an Bedeutung gewinnen. In den letzten Jahren wurde in Oberhavel ein umfangreiches und weit verzweigtes Radwegenetz gebaut. Bedeutende Radfernwege, wie der Radweg Berlin-Kopenhagen, der Havelradweg, die Tour Brandenburg sowie zwei der sechs Radrouten Historische Stadtkerne durchqueren den Landkreis. Der Radtourismus ist eine bedeutende Säule in der Wirtschaftsstruktur Oberhavels und leistet einen wichtigen Beitrag zur regionalen Wertschöpfung. Um das vorhandene Radwegenetz noch besser auszulasten und die regionale Wertschöpfung zu sichern und zu steigern, haben der Landkreis Oberhavel und die 15 Städte und Gemeinden beschlossen, die Knotenpunktwegweisung Oberhavel einzuführen. Die Knotenpunktwegweisung ist ein neues wegweisendes Beschilderungskonzept, welches jeder Radfahlerin und jedem Radfahrer ermöglicht, ohne Karte, sondern nach Nummern über vernetzte Rundkurse den Landkreis Oberhavel zu erkunden.

Die Umsetzung der Knotenpunktwegweisung in Oberhavel ist ein Gemeinschaftsprojekt des Landkreises und allen Städten und Gemeinden. Es wird gefördert aus Mitteln des Bundes und des Landes Brandenburg im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur – GRW-Infrastruktur“.

Im Oktober 2016 wurde damit begonnen in Oberhavel die Wegweiser des Knotenpunktsystems für Radfahrende zu installieren. Am 29. April 2017 wurde die Knotenpunktwegweisung feierlich eröffnet. Jetzt können die Radler von Barnim nach Oberhavel über Ostprignitz-Ruppin und die Prignitz bis ins Havelland nach der Knotenpunktwegweisung fahren. Dem Radtouristen erschließt sich damit nahezu der gesamte Brandenburger Norden als ein verbundenes Radwegenetz. Und das Ganze frei nach dem Motto: "Radeln nach Zahlen!"

Wie funktioniert das System?

Die Knotenpunktwegweisung dient der Vereinfachung der Orientierung und bietet dem Radfahrenden verschiedene Routen in Form von Rundkursen. Mit dieser ergänzenden Wegweisung werden Radfernwege, regionale, lokale und straßenbegleitende Radwege zu einem Netz verbunden. Ermöglicht wird damit der Radfahlerin und dem Radfahrer, an einem Knotenpunkt zu starten, nach einer vorher ausgesuchten und notierten Nummernfolge zu fahren und am Ende der Tour wieder am Startpunkt anzukommen. An jeder Kreuzung von zwei Radfernwegen, regionalen oder lokalen Radrouten ist ein Knotenpunkt vorgesehen. Der dort befindliche Zielwegweiser enthält eine dreiseitige Knotenpunktnummer. Diese ist rot mit weißer Schrift. An den Zielwegweisern ist die Nummer zum jeweils nächsten Knotenpunkt in alle relevanten Richtungen angebracht. An jedem Knoten ist eine Informationstafel zu finden, die dem Radfahrer eine Kartenübersicht der Region (große Infotafel) oder mindestens die umliegenden nächsten Knotenpunkte (kleine Infotafel) zeigt. Hier können sich diese immer wieder neu orientieren und auch für eine Erweiterung oder Änderung der Tour entscheiden.

Durch die Vereinfachung der Beschilderung wird zudem eine Kostenersparnis für die touristischen Ideengeber angestrebt. Das heißt, jede Kommune und jedes Unternehmen kann mit Hilfe der Knotenpunktwegweisung individuelle Touren entwickeln und vermarkten, ohne eine eigene Beschilderung umsetzen zu müssen. Lokale Routen können mit Hilfe der Knotenpunkte dargestellt werden und bedürfen keiner eigenen Logos. Dadurch werden

Zielgruppen wirkungsvoller angesprochen und die Attraktivität sowie die Individualität der Region signifikant gesteigert.



Knotenpunkt 96 Velten mit großer Infotafel
(Fahnenwegweiser)



Knotenpunkt 85 Borgsdorf mit kleiner Infotafel
(Fahnenwegweiser)



große Informationstafel



kleine Informationstafel

Evaluierung

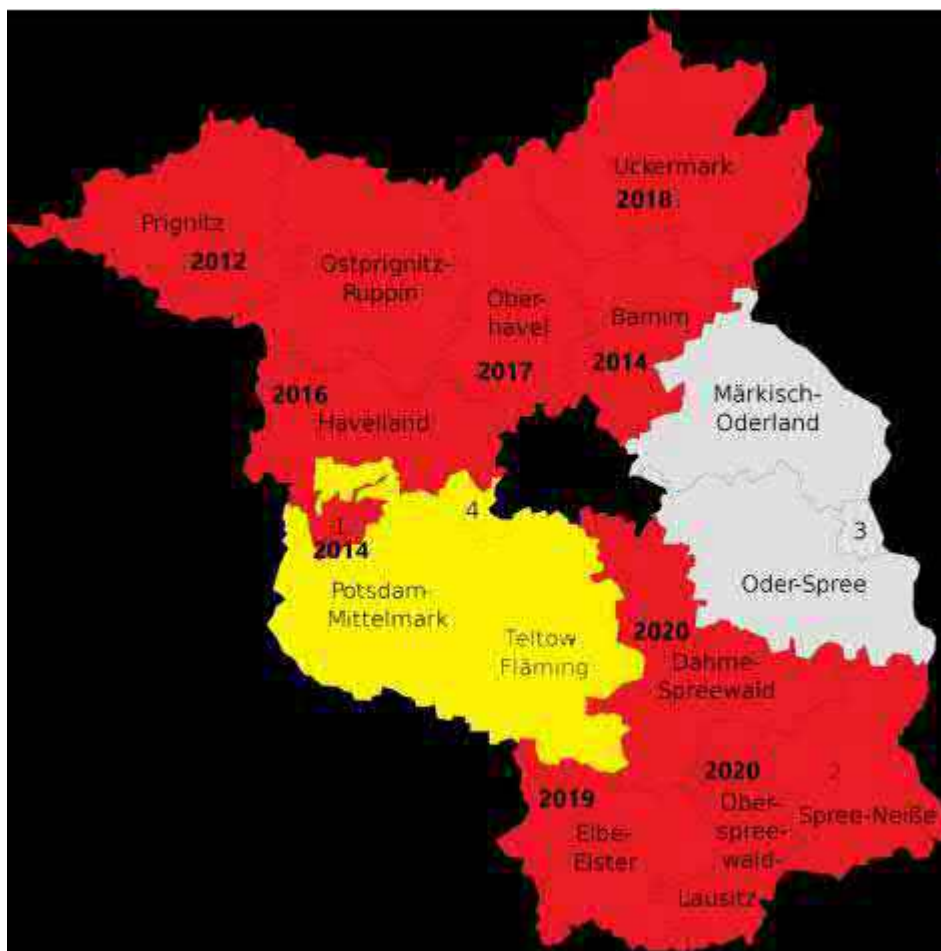
6 Jahre nach erfolgreicher Einführung der Knotenpunktwegweisung ist nunmehr eine Evaluierung geplant. In diesem Zuge werden alle Städte und Gemeinden sowie das Amt Gransee und Gemeinden zum Zustand der Strecken und Schilder befragt. Ziel der Befragung ist zum einen die Kontrolle der Schilder und Strecken im gesamten Kreisgebiet und zum anderen werden gegebenenfalls neue Radverbindungen ausgeschildert.

Status Quo der Knotenpunktwegweisung in Brandenburg

Stand 01/2021

Rot KPW eingeführt und Jahr der Einführung

Gelb KPW geplant oder in Planung



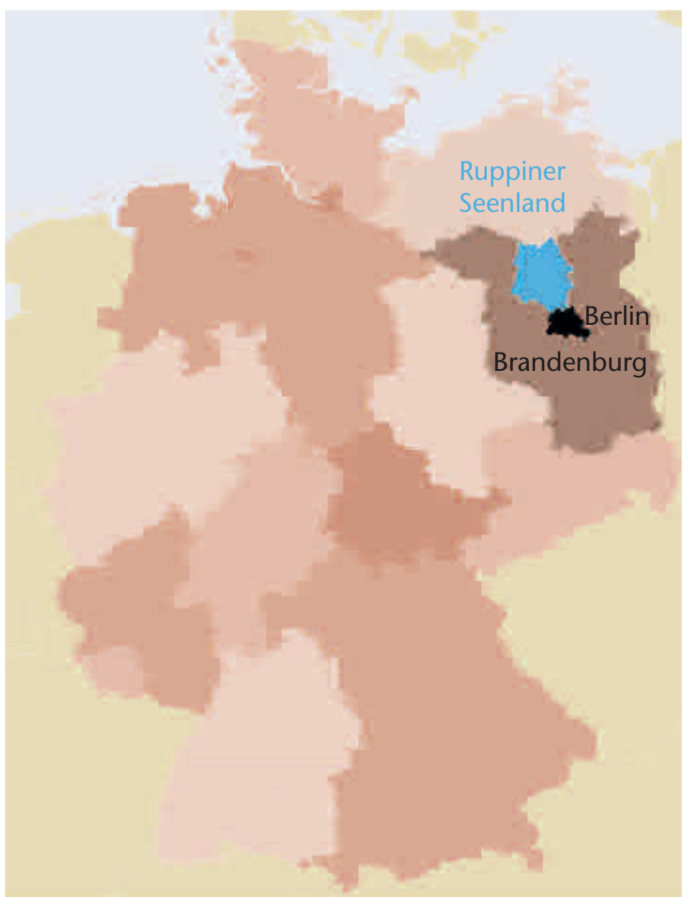
Quelle (Abbildung): Die Potenziale der Knotenpunktwegweisung – Ein Leitfaden für Brandenburg

Die Anschlusskarte
 „Radfahren - Tagestouren und Fernwege“
 gibt es bei der
 tmu Tourismus Marketing Uckermark GmbH
 Stettiner Straße 19, 17291 Prenzlau
 Tel.: 03984/ 83 58 83
 info@tourismus-uckermark.de
 www.tourismus-uckermark.de

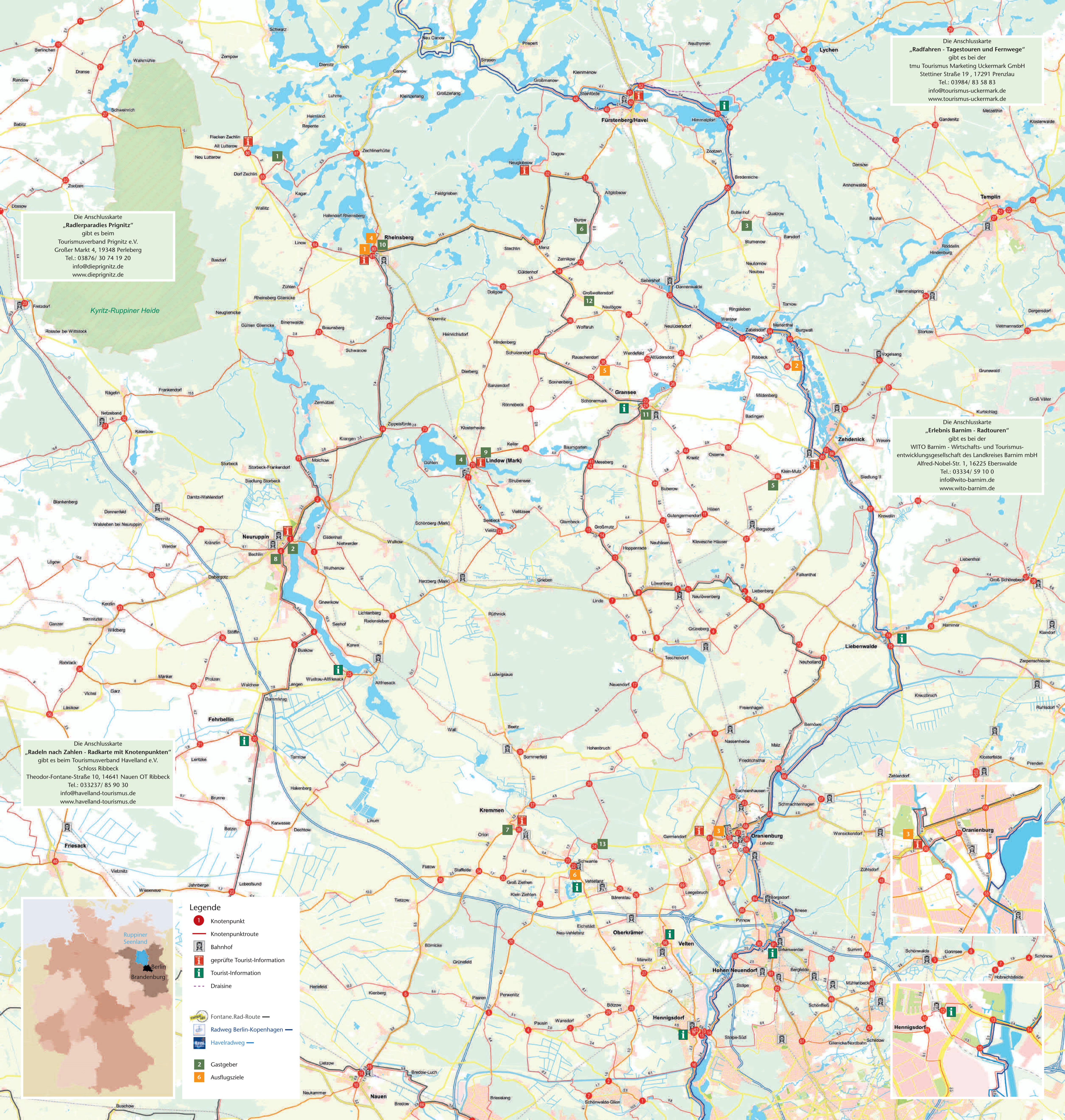
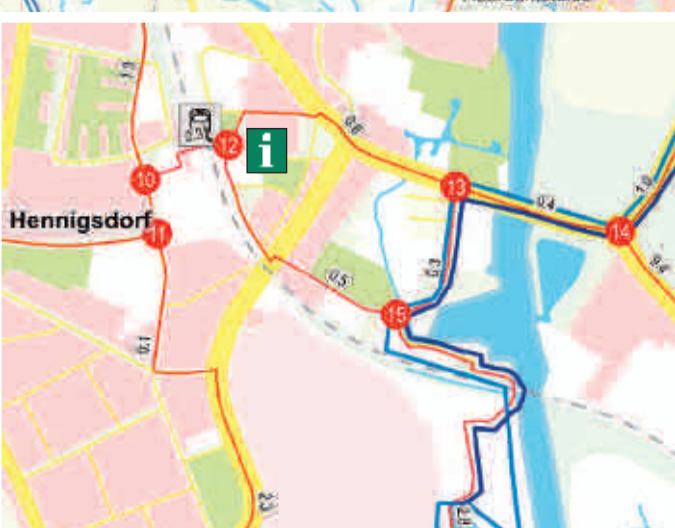
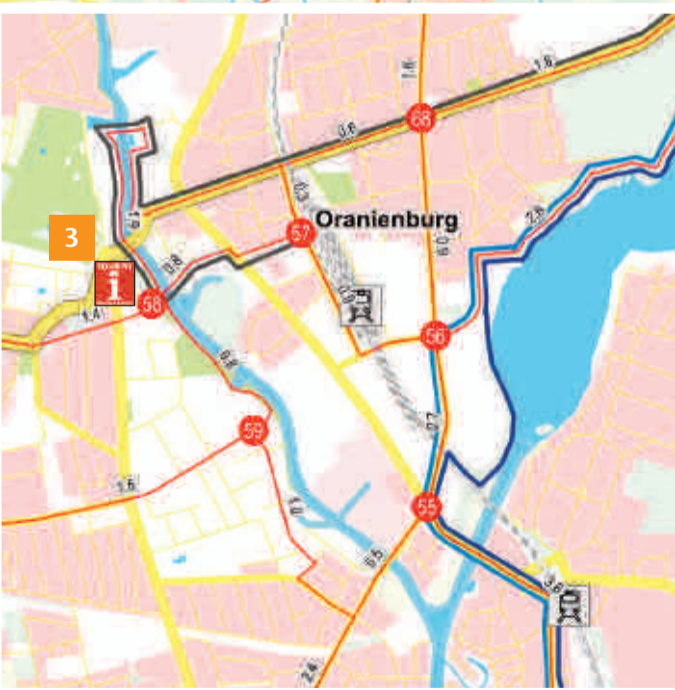
Die Anschlusskarte
 „Radlerparadies Prignitz“
 gibt es beim
 Tourismusverband Prignitz e.V.
 Großer Markt 4, 19348 Perleberg
 Tel.: 03876/ 30 74 19 20
 info@dieprignitz.de
 www.dieprignitz.de

Die Anschlusskarte
 „Erlebnis Barnim - Radtouren“
 gibt es bei der
 WITO Barnim - Wirtschafts- und Tourismus-
 entwicklungsgesellschaft des Landkreises Barnim mbH
 Alfred-Nobel-Str. 1, 16225 Eberswalde
 Tel.: 03334/ 59 10 0
 info@wito-barnim.de
 www.wito-barnim.de

Die Anschlusskarte
 „Radeln nach Zahlen - Radkarte mit Knotenpunkten“
 gibt es beim
 Tourismusverband Havelland e.V.
 Schloss Ribbeck
 Theodor-Fontane-Straße 10, 14641 Nauen OT Ribbeck
 Tel.: 033237/ 85 90 30
 info@havelland-tourismus.de
 www.havelland-tourismus.de



- Legende**
- Knotenpunkt
 - Knotenpunktroute
 - Bahnhof
 - geprüfte Tourist-Information
 - Tourist-Information
 - Draisine
 - Fontane Rad-Route
 - Radweg Berlin-Kopenhagen
 - Havelradweg
 - 2 Gastgeber
 - 6 Ausflugsziele



Die Potenziale der Knotenpunktwegweisung

Ein Leitfaden für Brandenburg





Impressum

Beteiligte an diesem Transferprojekt

Netzwerk Natur-Aktiv

Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH (TMB)

Hochschule für nachhaltige Entwicklung Eberswalde (HNEE)

Ausführende Masterstudentin

Luise Döring (Nachhaltiges Tourismusmanagement, HNEE)

Betreut durch

Dirk Wetzel (TMB)

Prof. Dr. Hartmut Rein (HNEE)

Erstauflage

2021

Inhaltsverzeichnis

<u>HINTERGRUND UND NUTZUNG DES LEITFADENS</u>	1
<u>ÜBER DIE KNOTENPUNKTWEGWEISUNG UND IHRE ZIELGRUPPE</u>	2
<u>DIE KNOTENPUNKTWEGWEISUNG IN BRANDENBURG UND IHR POTENZIAL</u>	4
<u>DER SELBSTCHECK – IHRE WEGWEISUNG AUF DEM PRÜFSTAND</u>	9
<u>HANDLUNGSFELDER</u>	12
HANDLUNGSFELD INFRASTRUKTUR – VON DER PLANUNG BIS ZUR WARTUNG; DIE GUT AUFGESTELLTE FAHRRADWEGWEISUNG	13
HANDLUNGSFELD ANGEBOTSENTWICKLUNG – ANGEBOTSENTWICKLUNG DURCH LEISTUNGSTRÄGER*INNEN UND MINDESTANFORDERUNGEN AN DIE REISEREGIONEN	16
HANDLUNGSFELD MARKETING – DIE KNOTENPUNKTWEGWEISUNG ONLINE UND OFFLINE GUT PRÄSENTIERT	19
HANDLUNGSFELD DIGITALISIERUNG – DIE CHANCEN VON OPEN DATA FÜR DIE (KNOTENPUNKT)WEGWEISUNG NUTZEN	22
HANDLUNGSFELD BINNENKOMMUNIKATION – NETZWERKE STÄRKEN UND MULTIPLIKATOR*INNEN FÜR DIE KNOTENPUNKTWEGWEISUNG GEWINNEN	25
<u>AUFGABEN, AKTEUR*INNEN UND ZUSTÄNDIGKEITEN</u>	27

Hintergrund und Nutzung des Leitfadens

Mit dieser Publikation wird den Reiseregionen in Brandenburg ein Leitfaden an die Hand gegeben, der praxis- und zukunftsorientierte Tipps und Ideen für die touristische Wegweisung an den Radwegen zusammenführt. Die Handlungsempfehlungen nehmen daher auch den ausführlichsten Platz ein. Sie richten sich insbesondere an alle Gruppen und Personen, die für den Aufbau, die Unterhaltung und die konkrete Angebotsentwicklung mit der Knotenpunktwegweisung (KPW) verantwortlich sind oder mit ihr in Berührung kommen. Auch die politisch Verantwortlichen finden darin wertvolle Informationen. Denn touristische Informationen und Orientierungsangebote sind nicht nur ein Aushängeschild ihres Landkreises, ihrer Stadt oder Gemeinde, sondern auch eine Infrastruktur, die wesentlich zur Lebensqualität der Bevölkerung beiträgt.

Am Anfang dieses Leitfadens wird die Knotenpunktwegweisung vorgestellt und anschließend darauf eingegangen, in wie weit sie in Brandenburg schon verbreitet ist und vor allem welche Vielfältigen Potenziale sie entfalten kann. Besonders die möglich werdende, unmittelbare Naturerfahrung ohne digitale Unterstützung entfaltet während und nach der Corona-Krise ein starkes Potenzial. Der Selbstcheck in Kapitel 4 zeigt Ihnen anhand weniger Fragen, wo Sie mit Ihrer touristischen Radwegweisung derzeit stehen und in welchen Bereichen (Handlungsfeldern) es Handlungsbedarf gibt.

Kapitel 5 setzt sich mit den Fragen auseinander, wie sich die Knotenpunktwegweisung gestalten und nutzen lässt und welche Maßnahmen Sie ergreifen können, um die Potentiale der Knotenpunktwegweisung noch besser zu nutzen. Beginnen Sie mit den Handlungsfeldern bzw. Themen, bei denen Ihr Selbstcheck die meisten Lücken aufzeigt oder bei denen Sie für sich selbst den größten Nachholbedarf sehen. Zu Beginn eines jeden Handlungsfeldes finden Sie eine kurze Beschreibung zu den Fragen „Wo steht Brandenburg?“ und „Wo soll es hingehen?“. Darauf aufbauend werden spezielle Handlungsempfehlungen und passende Beispiele gegeben. Die Checklisten sind Anregungen und Aufgaben die bei der Arbeit mit der KPW hilfreich sind. Die Aufgaben und Rollenverteilung sind natürlich regional unterschiedlich bzw. wenn diese noch offen sind, sollten dafür Verantwortliche festgelegt werden. Die Aufgaben, Akteure und Verantwortlichkeiten hinsichtlich der Wegweisung sind oft nicht einfach zu durchblicken und in den Regionen unterschiedlich geregelt. Kapitel 6 geht darauf ein und legt diese Aspekte für die Knotenpunktwegweisung dar.

Dieser Leitfaden beruht auf den Erfahrungen verschiedener Reiseregion und touristischer Leistungsträger, die schon mit der Knotenpunktwegweisung arbeiten. Diese wurden unter anderem in einem gemeinsamen Workshop mit verantwortlichen Landkreisen und dem Netzwerk Natur-Aktiv zusammengetragen und ausgewertet. Zudem wurden Umfragen, Einzelgespräche, eine Fokusgruppe und die Mitgliederversammlung des Netzwerks Natur-Aktiv genutzt, um die Ergebnisse zu präzisieren. Abgestimmt wurden die Inhalte eng mit Dirk Wetzel (TMB) und Prof. Dr. Hartmut Rein (HNEE).

Über die Knotenpunktwegweisung und ihre Zielgruppe

„Der ADFC Fachausschuss Fahrradtourismus begrüßt die Entwicklung von Knotenpunktwegweisungssystemen auf regionaler Ebene, wenn diese eine Ergänzung zur Zielwegweisung darstellen und die Zielwegweisung dadurch nicht in Frage gestellt oder gar ersetzt wird. Der ADFC Fachausschuss Fahrradtourismus empfiehlt, bei der Umsetzung einer Knotenpunktwegweisung bereits zu Beginn des Prozesses alle betroffenen Akteure der Region in den Prozess mit einzubeziehen.“ (Positionspapier des ADFC, 2013)

Ergänzend zur offiziellen Wegweisung der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), welche die Zielwegweisung sowie die Regelung der Routenwegweisung für touristische Radrouten beinhaltet, wird in immer mehr Regionen Deutschlands die Knotenpunktwegweisung eingeführt. Dies ist **eine Nummerierungen folgende Radwegweisung**, die ihren Ursprung in Belgien und den Niederlanden findet. Sie stellt eine Vereinfachung der Orientierung dar und beruht auf der Nummerierung sämtlicher Kreuzungen bzw. Knotenpunkte im Radroutennetz. Diese Form der Ausweisung bietet Nutzenden die Möglichkeit, Radtouren flexibel individuell selbst zusammenzustellen und anzupassen. Die Systematik der Knotenpunktwegweisung besteht aus vier Elementen:

- Die **Hauptwegweiser** an Schnittpunkten von mindestens drei Radwegen erhalten eine deutlich sichtbare **Nummerierung (die Knotennummer)**, die meist in Form eines Pfostenaufsatzes montiert ist,
- am selben Hauptwegweiser oder in dessen direktem Umfeld steht eine einheitlich gestaltete **Übersichtskarte**. Sie stellt das umliegende Netzsystem mit den Nummerierungen der Knotenpunkte und deren Entfernung dar. So ist eine ständige Orientierungshilfe an jedem Knotenpunkt gegeben. Erst durch diese Übersichtstafeln ist die Nutzung des Knotenpunktsystems vollumfänglich möglich.
- Die Hauptwegweiser werden mit **Kurzschildern oder Piktogrammen** versehen, die als Einschübe **unter den Zielwegweisern** der FGSV-Beschilderung befestigt sind und die Richtung zum jeweils nächstgelegenen Knotenpunkt anzeigen, beziehungsweise dessen Nummer mit dem bereits vorhandenen Zielwegweiser verknüpfen.
- Zwischen den Hauptwegweisern bestätigen eingeschobene Nummern an den FGSV-**Zwischenwegweisern** den Verlauf der Route und den Weg zum nächsten Knotenpunkt.

Die Knotenpunktwegweisung ergänzt die Zielwegweisung um feste Standorte, die der Orientierung und Information der Radfahrenden dienen können. Die Knotenpunkte können als Zwischenziele betrachtet werden, die es ermöglichen, das Radwegenetz



Quelle: www.barnimerland.de

feinmaschiger zu untergliedern und leichter individuelle Tourenvorschläge zu konzipieren. (Rein, Schuler: Naturtourismus, S. 130-131)

*„85 % der Tagesausflügler*innen fahren individuell zusammengestellte Strecken ab. Allerdings wünschen sich 79 % dieser Personen grundsätzlich schon fertige Tourenvorschläge.“ (ADFC, 2020)*

An dieser Stelle kann die Knotenpunktwegweisung besonders gut ansetzen, da es durch sie für alle Beteiligten (Tourismusinformatoren, Unterkünfte, Destinationsmanagementorganisationen, Reisende usw.) sehr viel leichter und schneller möglich ist, Tourenvorschläge zu erstellen.

Die KPW wird vor allem von sogenannten Regioradler*innen und Radausflügler*innen genutzt. Letztere werden noch einmal unterteilt in Freizeitradelnde und Kulturinteressierte Aktivtourist*innen. Für Brandenburg sind vor allem die Radausflügler*innen aus Berlin und die Regioradler*innen von Bedeutung. Der Anteil der Radfahrenden an den Tagesausflüglern in ganz Brandenburg ist im deutschlandweiten Vergleich am höchsten. So werden 11% der 92. Mio. Tagesausflüge mit dem Rad absolviert. (Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus BMVI, 2009)

Die interessanten Zielgruppen (Daten: Radreiseanalyse 2020, Deutschlandweit)

Radreisende

Regioradler*innen (Ø 53 Jahre) erkunden eine Region auf Sternrouten von einer festen Unterkunft aus und fahren durchschnittlich 56 km pro Tag. Sie machen 28% aller Radreisenden aus (die anderen 72% sind Streckenradler*innen). In Brandenburg sind Regioradler*innen eher offline unterwegs, das heißt, sie verlassen sich primär auf die Beschilderung und sind froh wenn sie unterwegs nicht auf das Handy schauen müssen. Diejenigen, die Apps nutzen greifen meist auf Komoot (44%) oder GoogleMaps (27%) zurück.

Radausflügler*innen

Freizeitradelnde (Ø 46 Jahre) unternehmen in der Freizeit Radausflüge, jede(r) 2. Startet über 60 km von zuhause entfernt und 40% reisen mit dem ÖPNV an. Dabei vertrauen 64% der Radelnden auf Ausflugstipps von Freunden und 44,5% nutzen während der Tour Apps (Google: 41%, Komoot: 33,7%). In Brandenburg sind das häufig die Gäste, die sehr gut vorbereitet und oft digital vollausgestattet in die Reiseregionen kommen. Für sie sind eher die vielfältigeren Touroptionen, die durch die KPW entstehen, entscheidend, nicht die Ausschilderung selbst.

Kulturinteressierte Aktivtourist*innen (Ø 49 Jahre), die im Urlaub unter anderem Radausflüge unternehmen; 44% von ihnen informieren sich zu ihrem Ausflug bei der Tourismusinformatoren (TI) vor Ort.

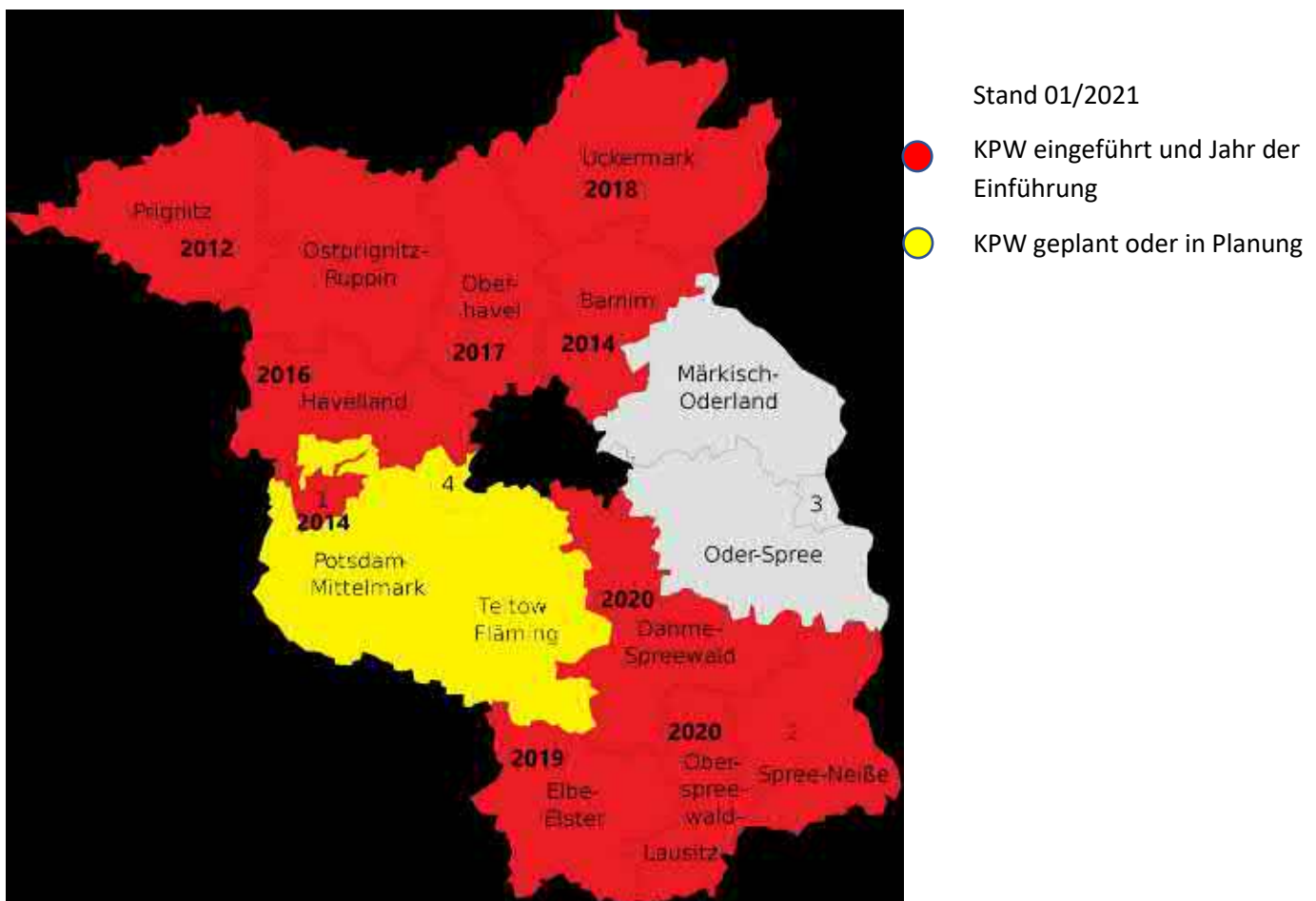
Die Hälfte der Menschen, die im Urlaub Radfahren, nutzen unterwegs Apps (51%, im Vorjahr 46%) und 57% (Vorjahr 49%) von ihnen planen Routen mit Tourenportalen, wie Komoot. Die Knotenpunktwegweisung bietet jedoch sowohl für die Gäste, die offline reisen, wie auch die digitalen Gäste Vorteile.

Die Knotenpunktwegweisung in Brandenburg und ihr Potenzial

Zehn Landkreise und zwei kreisfreie Städte in Brandenburg haben bereits die Knotenpunktwegweisung eingeführt, den Auftakt machte vor fast zehn Jahren die Prignitz. Zwischen 2014 und 2018 folgten dann die übrigen nördlichen Landesteile. Im Süden Brandenburgs hat bzw. entwickelt sich die Knotenpunktwegweisung ab 2019.

Wie viele Knotenpunkte die jeweiligen Landkreise aufgestellt haben, wie groß das touristische Radwegenetz ist und wie bzw. wo die Daten der Wegweisung erfasst sind, wird auf der nächsten Seite ersichtlich. Detailliertere Informationen und Links zu den digital erfassten Netzen, können unter folgendem Link eingesehen werden: <https://bit.ly/3oE3N69>

Status quo der Knotenpunktwegweisung in Brandenburg 2020



Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage von: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Landkreise_Brandenburg.svg

Status quo der Knotenpunktwegweisung in Brandenburg 2020

Landkreis/ kreisfreie Städte	Anzahl der Knoten- punkte gesamt (Stand Dez. 2020),	Anzahl km des touristischen Radwege- netzes im Landkreis/kreisfreie Stadt (inklusive Knotenpunktwegweisung)	Ist dieses touristische Rad- wegenetz des Landkreises di- gital erfasst
Barnim	102	610 km	Hausintern
Dahme Spreewald	189	385 km 460 km Verbindungen durch Knoten- punktwegweisung	ja, öffentlich zugänglich
Elbe-Elster	(2019)	Keine Angaben	Keine Angaben
Havelland	64	Keine Angaben	In Planung
Märkisch- Oderland	0	Keine Angaben	Keine Angaben
Oberhavel	129	397,8 km	als Liniendiagramm im hausin- ternen System
Ostprignitz- Ruppin	86	Keine Angaben	Keine Angaben
Oder-Spree	0	ca. 500 km	Keine Angaben
Prignitz	133	(gesamt 1.100 km)	Ja, öffentlich zugänglich und mit Tourenempfehlungen
Oberspree- wald Lausitz	120	(gesamt 620 km)	ja, öffentlich zugänglich
Potsdam- Mittelmark	7 im Amt Beetzsee, ca. 100 weitere ge- plant	Ca. 700 km (Nach Einführung der KPW ca. 900 km)	Überregionale Touristische Radwege sind im GIS erfasst (keine Knotenpunktwegwei- sung)
Potsdam	ca. 70 (geplant)	88 km	Im Hausinternen GIS-System
Spree-Neiße	351	800 km (gesamt 1.100 km)	ja, öffentlich zugänglich
Teltow-Flä- ming	geplant	647 km (gesamt 1.249 km)	Keine Angaben
Uckermark	119	1.300 km (gesamt 1.600 km)	Hausinternen System des Landkreises Uckermark
Cottbus	Keine Angaben	Keine Angaben	Keine Angaben
Brandenburg an der Havel	12	90 km	Keine Angaben

Quelle: Eigene Darstellung (nach Selbstauskunft der Regionen, Stand Januar 2021)

Potenziale, die ausgeschöpft werden können

Da die Wegweisung immer noch die bedeutendste Informationsquelle während einer Radtour ist, lohnt es sich an dieser Stelle innovative Ansätze zu verfolgen. Das ist besonders für Brandenburg interessant, da in fast jedem fünften Brandenburg Urlaub die Menschen aufs Rad steigen: (Brandenburg 18%, Deutschland 11%) (GfK DestinationMonitor Deutschland, 2019) Die Knotenpunktwegweisung bietet zudem viel Potenzial im Rahmen eines nachhaltigen Destinationsmanagements. So kann sie einen positiven Einfluss auf die langfristig wirtschaftliche Entwicklung, die regionale Identität, den Schutz von Natur und Landschaft und die organisationsinternen Arbeitsabläufe (Management) haben. Sie bietet somit einen weiteren Baustein für einen nachhaltigen Qualitätstourismus in den einzelnen Regionen und für ganz Brandenburg. Bereits unternommene Schritte oder erzielte Erfolge in diese Richtung werden durch die KPW keinesfalls infrage gestellt, sie dient vielmehr als gute Ergänzung. Im Folgenden wird aufgezeigt, wie die zusätzliche Wegweisung langfristige Erfolge generieren kann.

Potenziale für eine wirtschaftliche Entwicklung

- Durch das größer werdende Radwegenetz profitiert die ganze Region in der Fläche und der Fokus liegt nicht mehr primär auf den Radfernwegen → Wertschöpfung wird stärker in die Breite getragen und vielfältigere touristische Angebote sind durch das verzweigter Netz besser angebunden.
- Die Einführung der KPW ist zukunftsfähig, da Radtourismus weiter zunehmen wird.
- Innerhalb des Deutschlandtourismus können sich Reiseregionen, die die Knotenpunkt-wegweisung anbieten gut von anderen aktivtouristischen Regionen abgrenzen, da diese innerhalb Deutschlands noch nicht sehr weit verbreitet ist. Das wird gut durch die, auf Grundlage von OpenStreetMap beruhende, Karte verdeutlicht.
- Die neue Art der Wegweisung bietet die Chance, die Bekanntheit der Region zu erhöhen und vermehrt als Aktivtourismusregion wahrgenommen zu werden. Die Wegweisung einer Region ist ein wichtiges Kriterium dafür, wie radfreundlich eine Region wahrgenommen wird. Außerdem wird die KPW im Ranking der ADFC Radreiseregionen positiv berücksichtigt. Auch berichten lokale und regionale Medien gern über die Einführung der Knotenpunktwegweisung oder damit verbundenen Themen, wie geschaffene Knotenpunktpatenschaften innerhalb der Bevölkerung.



- Die Radelnden wissen die Knotenpunktwegweisung sehr zu schätzen, durch diese zufriedene Kundschaft lässt sich zusätzliches wirtschaftliches Wachstum im Radtourismus generieren. Radelnde bleiben länger in der Region, da sie eine steigende Zahl von Toureoptionen in der Nähe ihrer Unterkunft vorfinden können. Außerdem wird die dynamische, kreative und einfache Routenplanung und Handhabung besonders geschätzt. Lästiges Kartenfalten oder sonstige Hilfsmittel wie Navigationsgeräte können durch die Nutzung der Knotenpunktwegweisung entfallen. Durch die zunehmend erhöhte Auslastung der Radwege ist die Möglichkeit der individuellen Tourenplanung für Erholungssuchende besonders interessant. Nachfolgend können Sie originale O-Töne (E-Mails) als Reaktion auf die Knotenpunktwegweisung in der Prignitz sehen.

Juli 2012

Sehr geehrte Damen und Herren vom Tourismusverband Prignitz e.V.

Mein Mann und ich waren für ein paar Tage in Ihrem wunderschönen Kreis. Wir lieben den sanften Tourismus und "erradeln" uns gerne landschaftliche schöne Gebiete.

Wir können Ihnen nur gratulieren, dass Sie sich dazu entschlossen haben, die Knotenpunktwegweisung schrittweise einzuführen. In unseren Augen ein sehr sinnvolle und einfache Orientierungshilfe und wir hoffen, dass sie möglichst schnell auch noch weitere Gegenden Ihres Kreises erschließt.

onsgeräte können durch die Nutzung der Knotenpunktwegweisung entfallen. Durch die zunehmend erhöhte Auslastung der Radwege ist die Möglichkeit der individuellen Tourenplanung für Erholungssuchende besonders interessant. Nachfolgend können Sie originale O-Töne (E-Mails) als Reaktion auf die Knotenpunktwegweisung in der Prignitz sehen.

Juni 2020

Moin Prignitz!

Das Knotenpunkt-System für die Radrouten haben wir auch in den Niederlanden kennengelernt und wir finden es toll! Zumal wir Leute ohne GPS und Smartphone sind.

Dezember 2018

Liebe Kollegen,

ich war mit meinem Partner Ende Juni bei Ihnen in der Prignitz um das Knotenpunktsystem live zu er"radeln".

Ich muss gestehen, dass ich bisher kein Freund des Knotenpunktsystems war, da ich den Mehrnutzen nicht verstanden habe. Auf Nachfrage bei einigen Experten wurde mir die Prignitz empfohlen, da hier das System perfekt umgesetzt sei. Also habe ich auf der ITB einiges an Prospektmaterial von Ihnen mitgenommen und uns fix in Perleberg eingebucht. Unsere Unterkunft war wirklich toll, der Service war super. Insgesamt vier Tage waren wir mit dem Rad dann bei Ihnen unterwegs: Richtung Wolfshagen, Karstädt und Wittenberge / Rühstädt.

Das Knotenpunktsystem fand ich sehr gut. Man konnte mit Ihren Karten sehr gute Touren ausarbeiten und diese dann auch gut erfahren. Die Übersichtskarten an den Hauptkreuzungen waren gut, um die Strecken ggf. zu verlängern oder abzukürzen.

Juli 18

Sehr geehrte Damen und Herren!

Mein Freund und ich waren auf einer längeren Radtour in Deutschland und sind dabei auch durch die Prignitz gekommen. Das System mit den Knotenpunkten funktioniert ausgezeichnet

Potenziale für das Gemeinwohl und die regionale Identität

- Anwohner*innen einer Region setzen sich durch die KPW intensiver mit ihrer Region auseinander und identifizieren sich ein Stück weit damit: „Das ist unser Knotenpunktsystem“. Das System wird demnach nicht nur von Tourist*innen gut angenommen, sondern auch von den Einheimischen für Tagesausflüge genutzt. Dadurch, dass die lokale Bevölkerung mitangesprochen wird, kann zudem die Tourismusakzeptanz gestärkt werden.
- Bietet die Möglichkeit für ehrenamtliches und bürgerschaftliches Engagement. (Knotenpunktpatenschaften)

Die ökologischen Potenziale

- Wenn das radtouristische Angebot in der Region gut ist, können mehr Tagesausflüge mit dem Fahrrad unternommen werden, wodurch das eigene Auto weniger oder gar nicht mehr genutzt wird.
- Das große, durch die Knotenpunktwegweisung ausgeschilderte Radwegenetz lenkt Radelnde nur auf die gewünschten Routen und kann Besuchsströme entzerren; dadurch fällt es leichter den Erhalt und Schutz der biologischen Vielfalt zu gewährleisten.
- Ein gestärkter Radtourismus bewegt immer mehr Menschen dazu, auch im Alltag häufiger mit dem Fahrrad zu fahren und das Auto stehenzulassen oder es ganz abzuschaffen.

Die Potenziale für das Management (Strategie und Planung)

- Fördert die Kommunikation nach innen und nach außen weiter, da es erforderlich ist mit unterschiedlichen Anspruchsgruppen in Kontakt zu treten und den Austausch dauerhaft zu stärken. „Vernetzt nicht nur Wege sondern auch Menschen.“ In der Prignitz hat die Einführung der KPW zu einem engeren Zusammenrücken zwischen Kommunen, Landkreis und Tourismusverband geführt. Das Netzwerk wird dadurch enger und das Verständnis wächst.
- Kann gut in bestehende Strategien und Planungsprozesse eingebaut werden und die aktuelle oder zukünftige Ausrichtung der Region unterstreichen. Unterstützt zum Beispiel die Ausrichtung auf einen Aktiv- oder Naturtourismus und vereinfacht die Planung eines regionalen Radwegenetzes.

Das Arbeiten mit der Knotenpunktwegweisung kann sich außerdem positiv auf die Standortfaktoren Infrastruktur (insbesondere Verkehrssituation), Lebensqualität (kurzfristig: Freizeit, Naherholung und Sicherheit. Langfristig: Umwelt), Image und Wirtschaft einer Region auswirken und ist somit nicht nur für den Tourismus, sondern auch für die Verwaltungen interessant.

Der Selbstcheck – Ihre Wegweisung auf dem Prüfstand

Prüfen Sie sich selbst: Der Selbstcheck ermöglicht Ihnen anhand zentraler Prüfkriterien eine erste Einschätzung, wie gut Sie mit Ihrer touristischen Fahrradwegweisung aufgestellt sind und ob Sie diese durch die Knotenpunktwegweisung weiter ausbauen sollten. Arbeiten Sie bereits mit der Knotenpunktwegweisung, dann erfahren Sie, ob bereits alle möglichen Potenziale ausgeschöpft werden. Lesen Sie die formulierten Aussagen und überlegen Sie, ob diese bei Ihnen zutreffen. Treffen sie nicht oder nur teilweise zu, sollten Sie einen Blick in die jeweiligen Handlungsfelder werfen. Dort erfahren Sie u. a., welche Maßnahmen ergriffen werden können.

Handlungsfeld Infrastruktur

Von der Planung bis zur Unterhaltung; die gut aufgestellte Fahrradwegweisung

- Sie haben Ziele für die Entwicklung des Radtourismus in Ihrer Region definiert und können den Radtourismus anhand dieser Ziele evaluieren und kontinuierlich die Qualität verbessern.
- Sie wissen, welche Menschen in Ihre Region kommen und welche Infrastruktur die jeweilige Zielgruppe benötigt.
- Sie kennen die Qualitätsstandards, die touristische Radwege erfüllen sollen und Ihre ausgearbeiteten Tourenvorschläge entsprechen diesen Anforderungen. Durch DMOs, Tourismusverbände u.a. erarbeitete Tourenangebote werden, soweit sie den Qualitätsstandards entsprechen und zu den Zielen der Region passen, in die Wegweisung eingebunden.
- In Ihrer Region gibt es ein System mit dessen Hilfe, die Wegweisung regelmäßig gewartet und instand gehalten wird und sie wissen wer dafür verantwortlich ist. Außerdem wird ein detailliertes und aktuelles Kataster geführt, auf das alle beteiligten Akteursgruppen zugreifen können.
- Ihre Wegweisung funktioniert grenzübergreifend und ist mit anliegenden Regionen abgestimmt. Die Zusammenarbeit mit Ihrem/Ihren Landkreis/en, der eigenen Reiseregion und angrenzenden Regionen funktioniert gut, Sie wissen an wen Sie sich dort wenden können und Sie geben regelmäßig alle relevanten Informationen weiter.
- In der Region existiert ein Netzwerk der Baulastträger und Routenbetreiber (Kommunen, Landkreis(e), Verbände usw.)

Handlungsfeld Angebotsentwicklung

Angebotsentwicklung durch Leistungsträger*innen und Mindestanforderungen an die Reiseregionen

- Die Leistungsträger*innen in Ihrer Region kennen die Knotenpunktwegweisung.
- Die Leistungsträger*innen wissen wie sie die Knotenpunktwegweisung für sich nutzen können und welchen Mehrwert sie ihnen bieten kann.
- Ein Großteil der Leistungsträger*innen in Ihrer Region arbeitet schon aktiv mit der Knotenpunktwegweisung und nutzt, vom Tourismusverband oder Tourismusvereinen, ausgearbeitete Touren.
- Die Mindestanforderungen, welche durch Reiseregionen und Anbieter ausgearbeitete Touren haben müssen, sind bekannt und werden bei der Er- bzw. Überarbeitung umgesetzt.

Handlungsfeld Marketing

Die Knotenpunktwegweisung gut eingesetzt und vermarktet

- In Ihrer Region kann potenzieller Kundschaft schnell und einfach Auskunft über die Knotenpunktwegweisung durch TI's, Verbände und Leistungsträger*innen gegeben werden.
- Auf Ihrem Onlineauftritt befinden sich alle für die KPW relevanten Informationen auf einer Seite zusammengefasst und es wird (mindestens) eine PDF-Karte zum Download angeboten, damit Touren von zu Hause aus geplant werden können.
- TI's, Verbände und Leistungsträger*innen verfügen über aussagekräftiges Print-Material zur Knotenpunktwegweisung, das an allen relevanten Orten verfügbar ist.
- In Ihrer Region gibt es ein gutes System, wie sich die Radfahrenden die Knotenpunktnummern notieren und mitnehmen können.

Handlungsfeld Digitalisierung

Die Chancen der Digitalisierung und Open Data für die Knotenpunktwegweisung nutzen

- Das Radwegenetz in Ihrer Region liegt digital vor.
- Sie wissen welche Möglichkeiten und Anwendungsbereiche Ihnen OpenStreetMap bietet und warum es hilfreich ist in Zukunft damit zu arbeiten.
- Bei Ihnen wird OpenStreetMap aktiv für die Arbeit genutzt.
- Sie haben einen Überblick darüber, welche Knotenpunkte Ihrer Region bei OpenStreetMap eingetragen sind und können Aktualisierungen im Knotenpunktnetz selbst vornehmen.

Handlungsfeld Binnenkommunikation

Netzwerke stärken und Multiplikatoren für die Knotenpunktwegweisung gewinnen

- In Ihrer Region besteht ein aktiver Kontakt zwischen Ihnen und den verantwortlichen Akteursgruppen, die mit Radtourismus oder Radverkehr in Verbindung stehen. Der Austausch über die Wegweisung erfolgt kontinuierlich.
- Sie haben mit weiteren Multiplikator*innen, wie zum Beispiel der Bevölkerung oder lokalen Radfahrgruppen, hinsichtlich der Knotenpunktwegweisung Kontakt.
- Ihr Verband organisiert kleinere und/oder größere Treffen innerhalb der Region, um über die Bedürfnisse und Erfahrungen der Akteursgruppen (z.B. Leistungsträger*innen) zu sprechen.

Handlungsfelder



Handlungsfeld Infrastruktur – Von der Planung bis zur Wartung; die gut aufgestellte Fahrradweg- weisung

In allen Regionen Brandenburgs wird dem Radtourismus ein hoher Stellenwert beige-
messen und es gibt Bemühungen eine gute Fahrradinfrastruktur zu gewährleisten und
Angebote für die entsprechende Zielgruppe anzubieten. Die vielfältigen Herangehens-
weisen im Land, zum Beispiel zur Instandhaltung der Wegweisung, bieten jedoch das
Potenzial voneinander lernen zu können. Da die Reiseregionen unterschiedliche ver-
waltungstechnische Herausforderungen haben, ist es schwierig, sie miteinander zu
vergleichen. Wenn Landkreis und Reiseregion identisch sind, fällt es leichter die Auf-
gaben zur Vernetzung umzusetzen. Wenn eine Reiseregion aber drei Landkreisen zu-
geordnet ist, welche womöglich einen unterschiedlichen Planungsstand bezüglich der
KPW haben, wird es für sie umso komplexer. Zudem fehlen bis jetzt einheitliche Qua-
litätsstandards wie regionale Radwege zu gestalten sind.



Wo steht Bran-
denburg und wo
soll es hingehen?

Da der Radtourismus immer noch ein Wachstumsmarkt und zu dem klimafreundlich
ist, soll er auch in Brandenburg weiter ausgebaut und gefördert werden. Es ist wün-
schenswert, dass es eine landesweit einheitliche Beschilderung und ein gut gemanag-
tes Radwegenetz bis 2025 gibt. Dazu gehört, dass die immer größer werdende
Zielgruppe der Regioradler*innen attraktive Angebote in Brandenburg finden kann, die
genau auf sie abgestimmt sind. Um diese guten Angebote und eine hochwertige Lei-
stung mit gleichbleibender Qualität gewährleisten zu können, ist es wichtig, dass in al-
len Regionen eine umfangreiche Wartung und ein aktuelles Kataster der Beschilderung
zum Standard und Datenfluss ermöglicht wird. Besonders wünschenswert für den wei-
teren Ausbau der Radwegeinfrastruktur ist eine gute und offene Kommunikation zwi-
schen allen beteiligten Landkreisen, Kommunen und Reiseregionen. Davon profitieren
Radelnde und die Arbeit der involvierten Gruppen wird erleichtert.

Auch wenn nicht alle Reiseregionen sich unmittelbar mit der Infrastruktur der Knoten-
punktwegweisung beschäftigen, so gibt es an dieser Stelle einige Berührungspunkte
bei denen es wichtig ist eng mit den zuständigen Landkreisen zusammenzuarbeiten.
Um die landesweit einheitliche Beschilderung und ein gut ausgebautes Radwegenetz
gewährleisten zu können kann auf die GRW-Förderung (Gemeinschaftsaufgabe „Ver-
besserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“) der Investitions- und Landesbank
Brandenburg (ILB) zurückgegriffen werden. Details können unter folgendem Link ein-
gesehen werden: <https://bit.ly/3sUEGi9>. Um in Ihrer Region ein dauerhaft hochwertiges
Angebot zu bieten, ist es hilfreich sich mit den Landkreisen neben der Planung auch
über die notwendige Wartung der Wegweisung abzusprechen. Wenn zu Ihrer Reisere-
gion zu mehreren Landkreisen gehört ist es besonders wichtig, die Erarbeitung und/o-
der Pflege der Wegweisung miteinander abzustimmen.



Das sollten Reise-
regionen wissen.

Qualitätsstandards

- Alle Wege die zwischen den Knotenpunkten liegen, erfüllen folgende Kriterien: verkehrssarm (hier kann ich mein 6jähriges Kind beruhigt selbstständig fahren lassen), gut mit Kinderanhänger und Elektrofahrrädern befahrbar.
- In Ihrer Region wird Qualität vor Quantität gesetzt. Das heißt nicht alle möglichen Knotenpunktstandorte oder ausgearbeitete Routen werden sofort umgesetzt, sondern erst wenn sie allen Anforderungen entsprechen. Zudem hat es sich gezeigt, dass es sinnvoll ist nicht alle ausgearbeiteten Touren aktiv zu bewerben und einige zurückzuhalten. Diese können präsentiert werden, wenn die anderen uninteressanter werden oder der Bedarf an bestimmten Stellen steigt.

Wartung

Neben dem Festlegen einheitlicher Qualitätsstandards ist es ebenso wichtig, diese regelmäßig zu überprüfen und die Infrastruktur zu warten. Es empfiehlt sich, diese Kontrollen zweimal im Jahr durchzuführen. Einmal vor dem Start der Saison, spätestens im März, und einmal während der Fahrradsaison, im Juli oder August. Neben dem Begutachten der Schilder und Karten ist es ebenso wichtig, eventuelle Mängel in der Weginfrastruktur festzustellen und schnellst möglichst beheben zu lassen. Es gibt verschiedene Herangehensweisen, wie Sie die Wartung gestalten können. An dieser Stelle werden Ihnen drei gute Möglichkeiten vorgestellt. Sie können sich entweder für eine dieser Optionen entscheiden oder besser noch, mehrere kombinieren.

- Wartung mit Hilfe der Tourist*innen**
 - Jeder Knotenpunkt verfügt über eine Meldenummer. Gemeldete Mängel werden in einem Kataster systematisch erfasst und so schnell wie möglich beseitigt.
 - Es gibt einen Hinweis zum Maerker Brandenburg (für die Kommunen, die sich der Meldeplattform angeschlossen haben). Dort können Tourist*innen ihre Anmerkungen zur Beschilderung oder zum Weg selbst eintragen. <https://maerker.brandenburg.de/sixcms/detail.php?template=startseite>
- Wartung der Beschilderung durch externes Unternehmen**

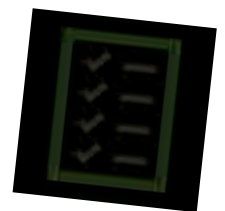
Der Landkreis Teltow-Fläming macht damit gute Erfahrungen. Die beauftragte Firma beseitigt kleinere Mängel eigenständig. Die jährliche Kontrolle umfasst etwa 560 km Weg und kostet etwa 6.000 €.

→ Ziel

Gäste können in jeder Region die gleiche Qualität erwarten.

→ Ziel

Den Gästen eine gleichbleibend gute Qualität durch die Beschilderung bieten.



Das können Reiseregionen tun!



Quelle: Tourismusverband Prignitz e.V.

Beispiel: Prignitz Knotenpunktpatenschaften

In der Prignitz gibt es sogenannte Knotenpunktpatenschaften. Das heißt, dass Ehrenamtliche aus der Bevölkerung die Verantwortung für einen Standort übernehmen und diesen regelmäßig überprüfen und pflegen. Dafür wird ein Vertrag mit dem Tourismusverband Prignitz e.V. geschlossen, die Versicherung für die Ehrenamtlichen übernehmen jedoch die Kommunen. Es ist wichtig darauf zu achten, dass die Engagierten die Standorte nicht nur pflegen, sondern auch ihre Aktivitäten den Verantwortlichen mitteilen bzw. regelmäßig Informationen über den aktuellen Stand weitergeben. In der Prignitz gibt es zur Zeit 5 Knotenpunktpatenschaften im Amt Bad Wilsnack/Weisen.

Überprüfung mit Leistungsträger*innen

Sie können die Wartung auch mit einer Kennenlernfahrt für die Leistungsträger*innen verknüpfen. Das bietet sich besonders an, wenn das System der Knotenpunktwegweisung in Ihrer Region noch wenig bekannt ist oder wenig für die individuelle Zusammenstellung von Touren genutzt wird.

Wartung mit Hilfe von Knotenpunktpatenschaften

Absprache mit anderen Verantwortlichen

Achten Sie darauf, dass in die Planung auch ortskundige Personen miteinbezogen werden, optimalerweise mit Radfahrerfahrungen. In der Vergangenheit gab es zum Teil Schwierigkeiten bei der Wegführung wenn diese ausschließlich von externen Planungsbüros entwickelt wurde.

Die Knotenpunktstandorte sind mit der nötigen (touristischen) Infrastruktur ausgestattet. Z. b.: diebstahl- bzw. vandalismussichere Übersichtskarte, Bank, Meldenummer.

Sie benennen eine Person, die sich um die Kommunikation mit den Akteursgruppen kümmert.

Fragen Sie in jedem Landkreis und/oder jeder Kommune nach einem konkreten „Ansprechpartner Rad“, an den oder die, Sie sich bei Fragen auf kurzem Wege melden können.

→ Ziel

Landkreise sowie Reiseeregionen sind mit der Zusammenarbeit miteinander zufrieden.

Handlungsfeld Angebotsentwicklung – Angebotsentwicklung durch Leistungsträger*innen und Mindestanforderungen an die Reiseregionen

Da die Knotenpunkte in Brandenburg schon an vielen Orten zu sehen sind, werden sie auch von Leistungsträger*innen stärker wahrgenommen. Es gibt jedoch noch zu wenig Unternehmen, die genau wissen wie die Knotenpunktwegweisung funktioniert und einen noch geringeren Anteil, der damit arbeitet. Außerdem sollte diese Art der Wegweisung den Leistungsträger*innen mehrfach erklärt werden, da die Funktion und der Nutzen dann besser verinnerlicht werden. Dadurch, dass die Flexibilität und das Entwickeln eigener Touren ein besonderer Vorteil der KPW ist, ist es wünschenswert dieses Potenzial weiter zu fördern und mit der Zeit mehr Leistungsträger*innen dazu zu ermutigen, die Knotenpunktwegweisung für sich zu nutzen.

Die von den Reiseregionen erarbeiteten Touren in der jeweiligen Region sollen dabei als Vorbild wirken und die Leistungsträger ermutigen, eigene Tourenvorschläge für ihre Gäste zu entwickeln. Das die lokalen Leistungsträger*innen eigenen Touren erstellen, kann dann ein Zusatznutzen sein, da es beispielsweise nicht bei jedem Hotel in dem Regioradler*innen Urlaub machen, eine passende Tourenempfehlung der Destination gibt. Den regionalen Akteursgruppen die KPW näher zu bringen, hat für die Reiseregionen zudem das Potenzial neue Kontaktpunkte zu schaffen oder bestehende Netzwerke auszubauen bzw. zu stärken. Zusätzlich können Sie die Leistungsträger*innen auf die Anwendung *MiniBrandenburg*, welche durch die TMB bereitgestellt wird, hinweisen. Mit *MiniBrandenburg* können bereits vorhandene Touren einfach und kostenfrei auf den jeweiligen Internetseiten der Unternehmen eingebunden werden.
<https://bit.ly/3r6WsNf>

Angebotsentwicklung durch Leistungsträger*innen

Am Ende dieses Handlungsfeldes finden Sie einen Exkurs mit dem Namen „**Eine Tour für meine Gäste**“. Diese Seite können Sie interessierten Leistungsträger*innen zukommen lassen, um ihnen die Arbeit mit der Knotenpunktwegweisung so leicht wie möglich zu gestalten.

- Sie können „Eine Tour für meine Gäste“ entweder aus dem Leitfaden ausdrucken oder als einzelnes PDF hier: <https://bit.ly/3r6hvQa> separat abspeichern.
- Nutzen Sie Ihre bestehenden Netzwerke, um Leistungsträger*innen zu motivieren, die Knotenpunktwegweisung für sich zu nutzen.
- Sie können „Eine Tour für meine Gäste“ zum Beispiel zu einem Tourismusstammtisch mitnehmen und verteilen, mit Ihrem Newsletter versenden oder bei anderen radtouristischen Themen darauf verweisen.
- Alle interessierten Leistungsträger*innen haben das Exkursblatt „Eine Tour für meine Gäste“.



Wo steht Brandenburg und wo soll es hingehen?



Das sollten Reiseregionen wissen.



Das können Reiseregionen tun!

Kriterien-Check für Touren von Reiseregionen

Aus „Kriterien für die Produktgestaltung und die Vermarktung von Touren“ (Netzwerk Natur-Aktiv/TMB - Stand: 04.April 2018):



→ Ziel

Alle durch Reiseregionen ausgearbeiteten Tourenvorschläge entsprechen diesen Anforderungen.

Tourenführung

<input type="checkbox"/>	Start/Ziel sind eindeutig mit georeferenzierter Adresse (Parkplatz, Bhf.) <i>und/oder</i> ÖV-Anbindung (Wenn Bahnhof empfohlen, dann max. 5 km Entfernung und bitte auf Spitzenzeiten bspw. an Wochenenden achten. Im Speckgürtel Berlins lieber auf die S-Bahn-Anbindung ausweichen!)
<input type="checkbox"/>	Länge: 10 - max. 90 km, bei Familien: 10 - max. 40 km
<input type="checkbox"/>	Komfortable, durchgängige Befahrbarkeit ist gewährleistet (Wegebreiten, Unterbrechungen durch unnötige „Hindernisse“ etc.)
<input type="checkbox"/>	Verkehrssicherheit: außerorts minimaler Anteil an Führung auf Straße, wenn dann max. ADFC Kategorie III (bis 1.500 KfZ/Tag), an Zielgruppe angepasst (insb. Familien!)
<input type="checkbox"/>	Tour ist Landschaftserlebnis und mit touristisch relevanten Anlaufpunkten mit kundenfreundlichen Öffnungszeiten versehen
<input type="checkbox"/>	Einkehrmöglichkeiten sind an der Tour vorhanden
<input type="checkbox"/>	Weitere touristisch relevante Points of Interest (POI) sind in sinnvollem Abstand vorhanden, passen zum Thema der Tour und tragen zur touristischen Wertschöpfung bei. (Restaurants, Radvermietung, Touristinformationen, Sehenswürdigkeiten, Hofläden etc.). Diese POIs müssen in der touristischen Datenbank DAMAS hinterlegt sein.

Tourenzustand

<input type="checkbox"/>	Ausschilderung: mindestens Zielwegweisung muss durchgängig vorhanden sein (die Tour muss nicht zwangsläufig mit eigenem Logo ausgeschildert sein!)
<input type="checkbox"/>	Geeigneter Belag in gutem Zustand: Asphalt, wassergebundene Decke, auch fester naturnaher Ausbau (je nach Thema der Tour Zielgruppe, siehe auch unten bei „Zielgruppen“), möglichst keine Schiebestrecken

Vermarktung & DAMAS-Eintrag

<input type="checkbox"/>	Der Name der Tour ist authentisch und mit eindeutigem Bezug zur Streckenführung (auf mögliche Doppelungen im Land achten und starke Ähnlichkeiten vermeiden!)
<input type="checkbox"/>	Digitale Infos: Die Routenführung muss auf einer digitalen Kartengrundlage im Internet zu finden und der GPS-Track der Route herunterladbar sein (bspw. Website der Tourismusorganisation des Reisegebietes, Verlinkung zu Outdoor-, Routingportalen - Infos sollten korrespondieren mit anderen Darstellungen, bspw. auf reiseland-brandenburg.de)
<input type="checkbox"/>	Eine aktuelle Übersichtskarte, mit Tourenverlauf als pdf-Download ist im Web verfügbar und enthält Hinweise auf weiterführende Infos (Ansprechpartner, Kartenmaterial usw.)
<input type="checkbox"/>	Soweit Radvermietungen an der Strecke vorhanden sind, sind diese publiziert.
<input type="checkbox"/>	Die Darstellung enthält qualitätsvolle Fotos, die das Wesen der Tour vermitteln und DSGVO-konform sind
<input type="checkbox"/>	Mindestens ein guter Kartentipp/Verlagsprodukt wird kommuniziert

Management

<input type="checkbox"/>	Es existiert ein touristischer Hauptansprechpartner (Institution) für Endkunden für die Tour, der auch Kontakt mit Baulastträgern/Anrainerkommunen hält und Anregungen sowie Beschwerden der Kunden aufnimmt. Auch wenn die Tour sich über mehrere Reiseregionen erstreckt, haben sich die Anrainer auf einen Ansprechpartner geeinigt.
<input type="checkbox"/>	Infrastruktur: für jeden kommunalen Tourenabschnitt gibt es einen Ansprechpartner in der jeweiligen Kommune, der dem o.g. Hauptansprechpartner bekannt ist (Anrainerliste existiert)
<input type="checkbox"/>	Im Meldeportal „ MAERKER Brandenburg “ gibt es die Kategorie „touristische Rad- und Wanderwege“. Wenn Anrainerkommunen Teil des MAERKER-Systems sind, werden Kunden in der Darstellungen der Tour in on- und offline-Medien darauf hingewiesen, dass im MAERKER Hinweise zur Infrastruktur zu melden sind.
<input type="checkbox"/>	mind. 1x jährlich erfolgt eine Befahrung unter Routenqualitäts-Gesichtspunkten mit kurzer Dokumentation. Diese wird den Anrainern an der Tour zur Verfügung gestellt.
<input type="checkbox"/>	Binnenkommunikation: u.a. Touristische Anbieter, Tourismusinformationen, Restaurants, Kultur- und Freizeiteinrichtungen erhalten schriftliche Informationen zur Tour mit Links, Inhalten der Tour etc. und regelmäßige Informationen bei Änderungen oder Neuigkeiten zur Tour.

Eine Tour für meine Gäste



Wieso sollte ich das machen?

- Ihre Gäste sind dankbar, wenn sie merken, dass sie eine besondere Tour erleben dürfen, die ihr gastgebender Betrieb extra für Sie entwickelt hat. Und mit der Knotenpunktwegweisung ist das für Sie mit wenig Aufwand erledigt.
- Ihre Gäste werden Ihren Einsatz zu schätzen wissen und sie, Freunden und Bekannten weiterempfehlen.

1 Stunde

Gut zu wissen

- Die Knotenpunktwegweisung gibt es in immer mehr Regionen in Brandenburg und ist durch große, rote Nummern auf den Wegweisungsschildern sichtbar. Außerdem gibt es kleinere Schilder mit Nummern (Einschübe), die den jeweiligen Weg zum nächsten Knotenpunkt als Zwischenwegweiser bestätigen. Damit sich alle Gäste auch unterwegs gut orientieren können, gibt es an jedem Knotenpunkt eine Übersichtskarte.
- Das Knotenpunktsystem ist besonders gut für Gäste geeignet, die eine Tagestour in die Natur unternehmen wollen und dabei mehr Wert auf Genuss und Erholung als auf sportliche Höchstleistungen legen.



Wie mache ich die Tour für meine Gäste?

- Sie besorgen sich eine Karte Ihres Tourismusverbandes/DMO, auf der, die Knotenpunktwegweisung abgebildet ist. Zudem sollten Sie sich erkundigen, welche ausgearbeiteten Touren es in Ihrer Nähe bereits gibt und diese Ihren Gästen ebenfalls anbieten.
- Sie suchen sich den Knotenpunkt, der am nächsten an Ihrem Betrieb liegt und nehmen diesen als Startpunkt und notieren sich die Knotenpunktnummer.
- Sie suchen sich ein reizvolles Ziel in der Umgebung und/oder eine Einkehrmöglichkeit, die auf Ihrer Tour liegen soll und notieren sich auch hierzu den nächstgelegenen Knotenpunkt.
- Auf diese Weise entwickeln Sie am besten eine Rundtour die maximal 40 Kilometer lang ist.
- Wenn Sie damit fertig sind, können Sie die Tour bei Ihrem nächsten Ausflug testen und Ihren Gästen danach ganz persönliche Eindrücke vermitteln.
- Zum Schluss können Sie sich eine Möglichkeit überlegen, wie sich Ihre Gäste die Nummern der Knotenpunkte notieren und mitnehmen können.

Handlungsfeld Marketing – Die Knotenpunktwegweisung online und offline gut präsentiert



Wo steht Brandenburg und wo soll es hingehen?

Es gibt regionale Unterschiede in Brandenburg, wie die Knotenpunktwegweisung online und offline präsentiert wird. Hinzu kommt, dass vor allem die südlichen Landkreise Brandenburgs die KPW erst kürzlich eingeführt haben und einige Reiseregionen noch nicht alle Karten oder Onlineauftritte anpassen konnten. Der überwiegende Teil der Reisegebiete verweist jedoch auf seiner Internetseite auf die Knotenpunktwegweisung und bietet Printprodukte dazu an. Die Onlineauftritte sind unterschiedlich informativ gestaltet; zum Teil gibt es PDF-Karten zum Download, aber es wird nicht erklärt, wie das Knotenpunktsystem funktioniert. Auf einer weiteren Seite wird das System anschaulich erklärt, aber es fehlen die Tourenvorschläge oder die Karte. Zu einem guten Angebot auf der Webseite gehört, dass alle Informationen für die Lesenden auf einer Seite zu erfassen sind. Es sollte ersichtlich sein was die KPW ist, wie sie funktioniert, eine Karte zur Verfügung stehen und Tourenvorschläge mit den entsprechenden Nummern angeboten werden. Das Reisegebiet Havelland und das Ruppiner Seenland sind sehr gute Beispiele, wie ein solcher Aufbau der Seite gelingen kann. Aber nicht nur online müssen Informationen bereit gestellt werden, jede Region sollte mindestens über eine Printkarte verfügen auf der die KPW eingezeichnet ist. Außerdem sollten zukünftig alle Regionen eine praktikable Lösung dafür haben, wie Erholungssuchende sich die Knotenpunktnummern notieren können. Wünschenswerterweise kann Brandenburg in naher Zukunft im ganzen Bundesland die Knotenpunktwegweisung anbieten und bewerben.



Das sollten Reise-
regionen wissen.

Da die KPW besonders für die Zielgruppe der Regioradler*innen und der Freizeitausflügler*innen (Kapitel 2) einen Nährwert bietet, sollten diese gezielt durch das Marketing angesprochen werden. Eine Besonderheit dieser Art der Wegweisung ist es, dass sie besonders gut offline, das heißt ohne digitale Unterstützung, genutzt werden kann. Gerade der pandemiebedingte Überfluss an virtuellen Angeboten, wird den Trend zum Digital-Detox vermutlich danach weiter bestärken. Dieser Aspekt kann im Marketing gut zusammen mit Aspekten des Naturtourismus verknüpft werden. Trotzdem sollten Routing Apps natürlich nicht unberücksichtigt bleiben, mehr Informationen dazu gibt es im Handlungsfeld Digitalisierung. Damit die Radfahrenden die Knotenpunktwegweisung komfortabel nutzen können und diese gern annehmen, ist es wichtig, dass es eine einfache Lösung dafür gibt, wie die einzelnen Nummern für die Tour notiert werden.

Online gut aufgestellt

- ☑ Auf der Internetseite ist die Knotenpunktwegweisung kurz und in einfacher Sprache erklärt und beschrieben, wie sie funktioniert
- ☑ Die Erholungssuchenden können auf der Internetseite eine PDF-Karte mit der Knotenpunktwegweisung herunterladen und/oder einsehen.
- ☑ Auf der gleichen Seite werden Tourentipps angezeigt oder verlinkt, die mittels der KPW befahren werden können und die dazugehörigen Punkte sind notiert.

→ Ziel

Den Interessierten alle nötigen Informationen auf einen Blick zur Verfügung stellen.

The screenshot shows the website 'Ruppiner Seenland' with a dark blue header. The header contains the logo, the text 'Die offizielle Seite des Tourismusverbands Ruppiner Seenland e.V.', and social media icons. Below the header is a navigation bar with categories: 'FONTANE 200', 'WASSER ENTDECKEN', 'NATUR AKTIV', 'KULTUR ERLEBEN', and 'RUPPINER SEENLAND A-Z VERANSTALTUNGEN'. A secondary navigation bar lists 'RADFAHREN', 'WANDERN', 'LAUFEN', 'NATUR- UND TIERPARKS', and 'HÖFE'.

The main content area features an article titled 'Radeln nach Zahlen - die Knotenpunktwegweisung'. The article includes a sub-section 'Was ist das?' and 'So funktioniert es:'. To the right of the text is a photo of a signpost. Below the article is a section 'Unsere Empfehlungen für Ihre Tour finden Sie hier...' with a sub-section 'Mit Fontane um den Ruppiner See' and a photo of a church. To the right of the article is a sidebar with 'ONLINE-BUCHUNG' (Hotel, Apartment) and 'PROSPEKTE & FLYER'.

Quelle: <https://www.ruppiner-reiseland.de/natur-aktiv/radfahren/radeln-nach-zahlen.html>



Das können
Reiseregionen tun!

Offline gut aufgestellt

- Es sind Printprodukte vorhanden, die es der Kundschaft ermöglichen sich mit dem Fahrrad schnell in der Region zurechtzufinden.
- Auf den entwickelten Karten/Broschüren usw. sind die Kilometerdistanzen zwischen den Knotenpunkten ersichtlich.
- Es gibt eine Methode, wie die Knotenpunktnummern notiert werden und mit der während der Tour schnell auf die Zahlen zugegriffen werden kann.

Diese bestehenden Möglichkeiten/Ideen gibt es bereits

- Abreißblöcke
- recyclingfähige Armbänder

Nachhaltig, mit Logo der Region, mit weißen Flächen zur Nummernplanung, Recycelte PET, sollte auch abwischbar sein, für Mehrtages-Radler; kann auch während der Fahrt angeschaut werden; System wird leichter verständlich; bringt auch Bekanntheit in der Region und dient als Souvenir.

- Tattoo Stift

Am intuitivsten scheint es den meisten sich die Nummer mit einem Stift auf den Handrücken zu schreiben. Dabei haben allerdings manche Menschen Gesundheitsbedenken, an dieser Stelle kann ein hautfreundlicher Tattoo Stift Abhilfe schaffen.

- Raum für Ihre Idee

.....



Beispiel: Abreißblöcke in der Prignitz

Mit Hilfe der Abreißblöcke können sich die RadlerInnen unterwegs schnell orientieren und haben ihre Nummern der Knoten-punkt-tour, unten links immer vor Augen. Besonders gelungen ist, dass die ausgearbeiteten Tourenempfehlungen der Region auf einen Blick ersichtlich sind. Auf der Rückseite gibt es Informationen zu jeder Tour.

Handlungsfeld Digitalisierung – Die Chancen von Open Data für die (Knotenpunkt)wegweisung nutzen

Auf der OpenStreetMap (OSM)-Karte sind in Brandenburg bereits viele Knotenpunkte und die dazugehörigen Radwegenetze eingezeichnet und sichtbar. Diese positive Entwicklung ist jedoch nicht primär den verantwortlichen Reisegebieten oder Verwaltungen zuzuschreiben, sondern vielmehr engagierten Privatpersonen. Da das Einpflegen der Daten wenig von öffentlicher Seite erfolgt, sind die Netze sehr unterschiedlich gut gepflegt bzw. vollständig. Das Ziel einer jeden Region sollte es sein, dass die eigenen Daten vollständig und einwandfrei in OSM vertreten sind. So könnte zukünftig mit Routing-Apps oder anderen Anwendungen gearbeitet bzw. diese genutzt werden. Dafür ist es zielführend wenn das Arbeiten mit OSM in die regulären Arbeitsprozesse eingebunden und zur Selbstverständlichkeit wird.

OpenStreetMap ist ein Projekt, bei dem frei nutzbare Geodaten, wie zum Beispiel Wege, Gebäude oder Knotenpunktwegweiser durch eine Vielzahl von Personen aus der ganzen Welt erfasst und erstellt werden können. OSM funktioniert nach dem Open-Data-Prinzip, das heißt, es kann für jeden Zweck verwendet werden solange OpenStreetMap und seine Mitwirkenden erwähnt werden. Wenn Daten abgeändert oder neu eingebaut werden, dürfen diese neu entstandenen Produkte ebenfalls nur unter Open-Data-Bedingungen verbreitet werden. OSM kann ähnlich wie Google Maps für viel mehr als nur die Routenplanung genutzt werden. So können z.B. Hoteladressen oder auch Öffnungszeiten der Touristeninformationen hinterlegt und vor allem schnell und eigenständig angepasst werden. Eine solche Datenpflege in OSM ist für die Reise-regionen kaum Mehraufwand, da diese ohnehin für die DAMAS Datenbank aufbereitet werden müssen.

Es ist sehr wichtig, dass die OSM-Daten mit den tatsächlichen Daten und Gegebenheiten vor Ort übereinstimmen, da diese Daten von Anwendungen (Apps) oder auch neuen, innovativen Projekten übernommen und genutzt werden, ohne dass diese sie selbst auf Vollständigkeit prüfen. Aktuell werden die Knotenpunktdaten in Brandenburg noch nicht von relevanten Apps verwendet. Auf der Webseite <https://knooppuntnet.nl/de/map/cycling> ist jedoch schon sehr gut ersichtlich wie z.B. ein Routenplaner mittels der KPW in Brandenburg funktionieren kann. Solche Nutzungsmöglichkeiten laufen jedoch nur so gut, wie ihre Datengrundlage in OSM ist. Da etwa 50% der Radfahrenden Touren-Apps verwenden, ist es sehr sinnvoll, auch dieses Themenfeld neben den Printprodukten schwerpunktmäßig zu bedenken und zu bearbeiten. *Komoot* ist eine der Apps, die am häufigsten zur Routenplanung verwendet wird. Diese (wie auch andere) App hat die Knotenpunktstandorte jedoch noch nicht in ihr System integriert. Wenn das Knotenpunktwegenetz einer Region in einer solchen App integriert sein soll, müssen die Reiseregionen proaktiv auf die App-Betreibenden zugehen, da die Übernahme nicht automatisch erfolgt. Dann könnten die Apps besser für zusätzliche Reichweite genutzt werden.



Wo steht Brand-
denburg und wo
soll es hingehen?



Das sollten Reise-
regionen wissen.



Das sollten Reise-
regionen wissen.

Für jede Region in Brandenburg, in der die KPW aufgestellt ist, gibt es bereits viele Daten über die einzelnen Standorte und das dadurch entstandene Radwegenetz in OSM. Die erfassten Knotenpunktstandorte und die Wege zwischen den Punkten werden in so genannten *Relationen* zu einem zusammenhängenden Radwegenetz gebündelt. Für jeden betreffenden Brandenburger Landkreis wurde bereits eine dieser Relationen von engagierten OSM-Nutzenden angelegt. Das Wegenetz und den aktuellen Stand der Erfassung in Ihrer Region können Sie den Links in der folgenden Tabelle entnehmen.

Erfasste Knotenpunktwegweisung in OpenStreetMap, Stand 01/2021

Landkreis	Offizielle KP	Anzahl Knotenpunkte in OSM, Erfasstes KPNetz in km	OSM Link
Barnim	102	128KP 659km	https://www.openstreetmap.org/relation/3734957
Dahme Spree-wald	189	200KP 868km	https://www.openstreetmap.org/relation/10953719
Elbe-Elster		109KP 299km	https://www.openstreetmap.org/relation/8801845
Havelland	64	94KP 754km	https://www.openstreetmap.org/relation/6863562
Oberhavel	129	145KP 963km	https://www.openstreetmap.org/relation/7832319
Ostprignitz-Ruppin	86	103KP 911km	https://www.openstreetmap.org/relation/7801259
Prignitz	133	93KP 957km	https://www.openstreetmap.org/relation/7787125
Oberspreewald Lausitz	120	50KP 123km	https://www.openstreetmap.org/relation/10982229
Spree-Neiße	351	256KP 549km	https://www.openstreetmap.org/relation/9681847
Uckermark	119	127KP 808km	https://www.openstreetmap.org/relation/9574712

Quelle: <https://knooppuntnet.nl/de/analysis/cycling/de/networks>

Der Einstieg in OpenStreetMap

- ☑ Zu Beginn können Sie eine konkrete Person festlegen, welche sich um OpenStreetMap kümmert. Dafür braucht es keine speziellen Fähigkeiten und alle können sich in dieses Thema einarbeiten.
- ☑ Der erste Schritt ist ganz einfach! Sie gehen auf die Webseite (<https://www.openstreetmap.org/user/new>) von OpenStreetMap (OSM) und legen sich ein Benutzerskonto an. Dafür brauchen Sie eine E-Mail Adresse, einen Nutzernamen und ein Passwort. Nachdem Sie Ihre E-Mail Adresse bestätigt haben, kann es auch schon losgehen.
- ☑ Schauen Sie sich virtuell auf der Karte in Ihrer Region um und wenn Sie Glück haben sind die Knotenpunkte und die Verbindungen dazwischen bereits sorgfältig in der Karte eingetragen.
- ☑ Zudem können Sie einen Blick in das OSM-Forum zur Knotenpunktwegweisung in Deutschland werfen: <https://forum.openstreetmap.org/viewtopic.php?id=31239&p=6>
- ☑ Verschaffen Sie sich einen Überblick darüber, welche Lücken das Knotenpunktwerk Ihrer Region noch aufweist bzw. wo es eventuell Doppelungen gibt.
- ☑ Sollten Sie unsicher sein, wie Sie selbst Änderungen oder Ergänzungen in OSM vornehmen, können Sie schauen wer in den *Relations* in Ihrer Region (Link in der obigen Tabelle) besonders aktiv ist und sie oder ihn darum bitten, die Daten anzupassen.



Das können Reiseregionen tun!



Quelle: www.openstreetmap.org

Weiteres Vorgehen/Ideen

- ☑ An der Schulung/Webinar zur Nutzung von OpenStreetMap teilnehmen.
- ☑ Eventuell einen Hackathon oder Mapathon organisieren, bei dem Externe die Daten Ihrer Reiseregion in OpenStreetMap einpflegen.
- ☑ Dem Dokument für die Hinweise zur wegweisenden und touristischen Beschilderung für den Radverkehr (HBR) ein Datenblatt über die einheitliche Erfassung der Knotenpunktwegweisung in OSM beilegen.

Handlungsfeld Binnenkommunikation – Netzwerke stärken und Multiplikator*innen für die Knotenpunkt- wegweisung gewinnen



Wo steht Bran-
denburg und wo
soll es hingehen?

Die Binnenkommunikation findet sich in jedem einzelnen Themenfeld dieses Leitfadens wieder. Da sie jedoch so zentral ist, ist es sinnvoll sie an dieser Stelle ausführlicher zu betrachten. Der überwiegende Teil der Verwaltungsmitarbeitenden und der Reise-regionen, die an einer Befragung im Jahr 2020 teilnahmen, wünschte sich einen verbesserten und vernetzteren Austausch. Die im Herbst 2020 stattgefundenene Kick-Off-Veranstaltung zur Knotenpunktwegweisung in Brandenburg legte dafür einen guten Grundstein. Dass die Regionen an unterschiedlichen Punkten bzw. Phasen der KPW stehen ist sowohl Chance als auch Herausforderung für den gemeinsamen Austausch. Erschwert wird dieser Austausch derzeit dadurch, dass es kein Netzwerk gibt, welches sich regelmäßig trifft und in dem alle betreffenden Organisationen vertreten sind. Ziel ist es ein solches Format zu etablieren und den Radtourismus in Brandenburg dadurch weiter zu stärken. Außerdem ist es hilfreich, sich (weiterhin) in kleineren lokalen Fokusgruppen auszutauschen und in Erfahrung zu bringen, was die unterschiedlichen Akteursgruppen brauchen bzw. wie sie sich gegenseitig unterstützen können.



Das sollten Reise-
regionen wissen.

Zu den Aufgaben der Destinationsmanagementorganisationen (DMO) gehört es, das Innenmarketing, die Vernetzung aller Partnerschaften und die Förderung von Kooperationen und Innovationen voranzutreiben. Nähere Informationen, wie DMO's zu Qualitäts- und Wissensmanagern werden können, sind im Leitfaden „DIE ZUKUNFT DES DESTINATIONS-MANAGEMENTS IM LAND BRANDENBURG“ (<https://bit.ly/38WRhbt>) ab Seite 28 dargestellt. Von besonderer Bedeutung innerhalb der Kommunikation ist es, permanent am Ball zu bleiben und sich nicht durch eventuelle Rückschläge entmutigen zu lassen. Obwohl es auf den ersten Blick eventuell als zu zeitaufwendig erscheint, ist es immer sehr sinnvoll sich als DMO in Brandenburg weiten Netzwerken zu engagieren. Das ermöglicht langfristig ein effizienteres Arbeiten, fördert neue Ideen und schafft einen Wissens- und Wettbewerbsvorteil gegenüber anderen Bundesländern.

Beispiel: Arbeitsgruppe Rad des Landkreises Dahme-Spreewald (AG Rad LDS)

Der Tourismusverband Dahme-Seenland e.V. steuert und koordiniert die ressortübergreifende AG Rad des Landkreises Dahme-Spreewald. Die AG Rad, bestehend aus 12 festen Mitgliedern und wechselnden Gästen aus den Kommunen und Institutionen, die sich mit Radverkehr/Radtourismus beschäftigen, bildet die Schnittstelle zwischen den Hauptthemenbereichen Infrastruktur (Planung, Bau) und Tourismus (Produktentwicklung, Vermarktung). Ziel ist die ganzheitliche Betrachtung von Alltagsradverkehr und tour. Radverkehr. Es sollen Akteure zusammengeführt und Synergien genutzt werden, um den Radverkehr/Radtourismus zu stärken und zu entwickeln.



Quelle: Tourismusverband Dahme-Seen e.V./Dana Klaus

Regelmäßiger Austausch („Akteursgruppen verknüpft“)

- ☑ 2 x im Jahr, mindestens einmal offline
- ☑ Teilnehmende: Reiseregionen, Verwaltung, TI's, TMB, ADFC, MWAE. Diese sollten eventuell nur einladen werden, wenn man einen konkreten Handlungsbedarf identifiziert hat, für den man deren Unterstützung benötigt.
- ☑ Anfangs stellt jede Region vor, was bei Ihnen besonders gut funktioniert im Hinblick auf die KPW.
- ☑ Mögliche Themenschwerpunkte (zu Beginn eine gemeinsame Grundlage schaffen, dann „Spielereien“ wie Merchandise): Evaluierung der KPW, Digitalisierung (Kataster, OSM), Gästeanalyse und Zielgruppenansprache, Aufgaben der einzelnen Akteur*innen abstecken und definieren, Merchandise.
- ☑ Teilnehmende dazu einladen, Karten, Flyer Konzepte usw. mitzubringen und auf einem bereitgestellten Tisch zu präsentieren.
- ☑ Protokoll mit Ergebnissen und Erfahrungsgewinnen fertigen und allen Beteiligten zur Verfügung stellen.
- ☑ Unabhängig von dem Brandenburg weiten Austausch, sollten die Reiseregionen kleine Fokusgruppen initiieren (gern auch online), um über relevante Themen zu sprechen. Diese Inhalte und Ergebnisse können anschließend in den großen Austausch mitgenommen und besprochen werden.

→ Ziel

Voneinander lernen, Erfahrungen austauschen und den Radtourismus in Brandenburg stärken.

Multiplikator*innen

- ☑ Kreative Ideen entwickeln, wie auch nicht-touristischen Akteursgruppen oder der Bevölkerung die Knotenpunktwegweisung näher gebracht werden kann.
- ☑ Sprechen Sie zum Beispiel lokale Radfahrgruppen an und bitten Sie diese, Ihnen spannende Tourenvorschläge zu schicken. Die besten werden im Anschluss von Ihnen beworben.
- ☑ Unterschiedliche Formate nutzen, um die KPW bekannter zu machen, z.B. Testfahren mit Leistungsträger*innen, Messebesuche, lokale Radfahrgruppen kontaktieren, an OpenStreetMap-Foren beteiligen, Kooperation mit Influencer*innen, Tourismustage, lokale Presse, Bett+Bike-Betriebe.
- ☑ Knotenpunktpatenschaften (siehe Seite 15) als Multiplikator*innen innerhalb der Bevölkerung nutzen.



Das können Reiseregionen tun!

Aufgaben, Akteur*innen und Zuständigkeiten

Die Radverkehrsinfrastruktur bzw. die Radwegenetze in Brandenburg sind durch eine Vielzahl von Akteur*innen in den letzten Jahrzehnten gefördert und gebaut worden. I.d.R. wurde das touristische Radfernwegenetz durch das Land koordiniert und im Wesentlichen durch das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Energie (MWAE) gefördert. Aber auch andere Ministerien wie das Ministeriums für Landwirtschaft, Umwelt und Klimaschutz (MLUL) (ländlicher Wegebau) und das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) (landes- und bundesstraßenbegleitende Radwege) trugen dazu bei. Die Landkreise und deren Städte und Gemeinden sowie die kreisfreien Städte setzten die Planungen in der Regel um bzw. trieben zusätzlich eigene voran. So entstand das bisherige Radverkehrsnetz für den touristischen- und den Alltagsradverkehr (siehe Fahrradbericht des Landes Brandenburg, 2011. <https://bit.ly/3iLoFX8>).

Für die Instandhaltung, Wartung und Pflege der Radverkehrsinfrastruktur bzw. der Radwegenetze ist eine Vielzahl von Trägerschaften verantwortlich und es gibt diverse Modelle zum Management. Hier einige Beispiele:

- Der Landkreis Märkisch-Oderland hat gemeinsam mit seinen Kommunen das Hauptnetz definiert und übernimmt die o.g. Aufgabe für dieses Netz. Mitfinanziert wird das über die sogenannte Kreisumlage der Kommunen.
- Auch für einzelne Produkte wird diese Verantwortung wahrgenommen: Der Landkreis Teltow-Fläming stellt Haushaltsmittel zur Verfügung, um die Flaeming-Skate instand zu halten und nimmt diese Aufgabe auch selbst war.
- In der Prignitz gibt es eine beim Tourismusverband Prignitz e.V. angestellte Radwegekoordinatorin. Diese kümmert sich gemeinsam mit den einzelnen Kommunen um das Radwegenetz. Die Kommunen selbst sind aber Baulastträgerinnen und für die Unterhaltung der Infrastruktur in ihrer Gemarkung zuständig.

Die geplanten Radwegenetze im Rahmen der Knotenpunktwegweisung sind "bottom-up" entstanden. Das heißt die Landkreise haben, oft gemeinsam mit den Touristiker*innen, auf Grundlage des vorhandenen Radwegenetzes ein Knotenpunktwegenetz entworfen. Die Planungen umgesetzt haben die meisten Akteur*innen mithilfe der GRW-Förderung (siehe Handlungsfeld Infrastruktur). Laut Förderbedingungen müssen die Landkreise als Antragsstellende auch dafür sorgen, dass sie eine Art "Monitoring" realisieren, Haushaltsmittel für die Instandhaltung bereitstellen und auch Verantwortliche dafür benennen. I.d.R. gibt es in fast allen Landkreisen sogenannte "Kreiswegewarte", die diese Aufgabe wahrnehmen. Im besten Falle schließen die Landkreise Verträge mit ihren einzelnen Kommunen und regeln Aufgaben und Finanzierung. Für die straßenbegleitenden Radwege an Bundes- und Landesstraßen übernimmt der "Landesbetrieb Straßenwesen" die Wartung.

Modernisierung überregionale Radfernwege

Umsetzung im Landkreis Oberhavel

In den vergangenen Jahren wurde im Landkreis Oberhavel viel in den Bau und die Etablierung bedeutender Radfernwege wie auch regionaler Radrouten investiert. Mit der kontinuierlichen Entwicklung des Radtourismus haben sich die Anforderungen an die Radwegeinfrastruktur verändert. Mindestbreiten von Radwegen, eine einheitliche Beschilderung und neue Maßnahmen zum Schutz des Radwegkörpers sind heute maßgebend, um den Radtourismus auf hohem Niveau halten zu können.

Um diesem Anspruch und der Bedeutung des Radtourismus gerecht zu werden, hat das Land Brandenburg im Rahmen der Richtlinie zur Förderung der wirtschaftsnahen Infrastruktur im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur" (GRW-I) die Förderung für die touristische Infrastruktur verankert.

Der Landkreis hat sich gemeinsam mit den Kommunen zum Radtourismus und der damit verbundenen Verantwortung für die Modernisierung der überregionalen Radwege bekannt und wird die erforderlichen Maßnahmen in Kooperation mit den beteiligten Kommunen umsetzen.

Der Landkreis Oberhavel verfügt über ein attraktives und weit verzweigtes Radwegenetz von rund 400 km Länge, welches auf Radfernwegen und anderen überregionalen Radrouten, auf lokalen und straßenbegleitenden Radwegen sowie Feld- und Waldwegen verläuft. Ziel ist, die Qualität des Radwegenetzes zu erhalten, die erforderliche Sicherheit auf den Wegen zu gewährleisten und ggf. unbefestigte Abschnitte auszubauen, um die Qualität zu erhöhen. Der Fokus liegt dabei auf den überregionalen Radfernwegen, die von besonderer touristischer Relevanz sind.

Im Landkreis Oberhavel gibt es fünf förderfähige, überregionale Radfernwege:

1. Berlin-Kopenhagen,
2. Havelradweg,
3. Tour Brandenburg,
4. Radrouten Historische Stadtkerne 1,
5. Radrouten Historische Stadtkerne 2.

Der Landkreis Oberhavel und die kooperierenden Kommunen haben sich gemeinsam entschieden, die Durchführung der Maßnahmen aufzuteilen, um so eine optimale und planungsgerechte Umsetzung innerhalb der Förderperiode zu erreichen. Dem Landkreis Oberhavel obliegen die Wurzelschutzmaßnahmen mit begleitender Deckenerneuerung. Die Kommunen übernehmen die individuellen Maßnahmen in ihrem Zuständigkeitsgebiet.

Dem Wurzelschutz und der Wiederherstellung der beschädigten Oberflächen wird insgesamt die Priorität 1 zugesprochen. Insbesondere die Aufwallungen und Wurzelaufbrüche beeinträchtigen das Raderlebnis enorm und hinterlassen beim Radler eine negative Erinnerung.

Darüber hinaus übernimmt der Landkreis Oberhavel die Koordination der Modernisierungsmaßnahmen sowie die Antragstellung und Abwicklung der Fördermittel gegenüber der Investitionsbank des Landes Brandenburg (ILB).

Aufstellung Modernisierungsmaßnahmen an den förderfähigen, überregionalen Radfernwegen im Landkreis Oberhavel (Stand 02/2023)

1.) Maßnahmen in Trägerschaft der jeweiligen Kommunen

a) abgeschlossene Maßnahmen

Stadt Oranienburg: Rissarnierung Bernauer Straße entlang Hochschule der Polizei

- Länge: 1.000 m
- Gesamtkosten: 199.801,62 EUR
- Gesamtförderung: 84.900 EUR

Stadt Oranienburg: Radwegelückenschluss "An der Lehnitzschleuse"

- Länge: 160 m
- Gesamtkosten: 56.728,65 EUR
- Gesamtförderung: 41.700 EUR

Stadt Oranienburg: Verlegung Havelradweg innerorts entlang der Havel

- Länge: 1.000 m
- Gesamtkosten: 1.014.639,95 EUR
- Gesamtförderung: 762.200 EUR

Stadt Hennigsdorf: Modernisierung der Radwegeoberfläche Uferpromenade Nieder Neuendorf

- Länge: 1.400 m
- Gesamtkosten: 566.182,63 EUR
- Gesamtförderung: 469.000 EUR

Stadt Hennigsdorf: Errichtung Querungsanlage außerorts über L171

- Länge: 100 m
- Gesamtkosten: 272.702,83 EUR
- Gesamtförderung: 249.800 EUR

Stadt Hennigsdorf: Modernisierung der Radwegeoberfläche am Conradsberg

- Länge: 500 m
- Gesamtkosten: 312.907,35 EUR
- Gesamtförderung: 281.700 EUR

Stadt Zehdenick: Ersatzneubau Brücke am Welsengraben

- Länge: 20 m
- Gesamtkosten: 250.143,04 EUR
- Gesamtförderung: 170.600 EUR

Stadt Hohen Neuendorf: Neubau Rastplatz für Radwanderer

- Gesamtkosten: 114.586,62 EUR
- Gesamtförderung: 99.600 EUR

Gemeinde Löwenberger Land: Radwegelückenschluss am Gr. Lankesee

- Länge: 1.400 m
- Gesamtkosten: 480.633,73 EUR
- Gesamtförderung: 418.200 EUR

Gemeinde Oberkrämer: Ortslage Bötzw Lückenschluss innerorts an der L20

- Länge: 70 m
- Gesamtkosten: 60.598,31 EUR
- Gesamtförderung: 49.000 EUR

b) geplante Maßnahmen

Gemeinde Birkenwerder: Lückenschluss Autobahnbrücke A10 bis Ortslage Briesse

- Länge: 840 m
- Kostenschätzung: 580.677,80 EUR
- voraussichtliche Förderung: 510.000 EUR
- Umsetzung der Maßnahme wurde laut Beschluss der Gemeindevertretung Birkenwerder gestoppt

2.) Maßnahmen in Trägerschaft des Landkreises Oberhavel

a) abgeschlossene Maßnahmen

Tour Brandenburg

- Wurzelschutzmaßnahmen sowie Rissarnierung auf der gesamten Streckenlänge
+ Ausstattung Mobiliar
- Länge: 18,8 km
- Gesamtkosten: 400.293,76 EUR
- Gesamtförderung: 360.264,38 EUR

Historische Stadtkerne 2: straßenbegleitend K6506, Abschnitt Leegebrucher Chaussee,

Sanierung Radweg

- Länge: 2.000 m
- Gesamtkosten: 138.189,27 EUR
- Gesamtförderung: Förderantrag bisher nicht entschieden

Berlin-Kopenhagen: straßenbegleitend K6504, Abschnitt zwischen Lehnitz und Borgsdorf,

Sanierung Radweg

- Länge: 2.300 m
- Gesamtkosten: 212.000,00 EUR
- Gesamtförderung: Förderantrag bisher nicht entschieden

b) geplante Maßnahmen

Berlin-Kopenhagen/Havelradweg sowie Radrouten Historische Stadtkerne 1 + 2

- Wurzelschutzmaßnahmen sowie Rissarnierung auf der gesamten Streckenlänge
+ Ausstattung Mobiliar
- Antragseingang bei der ILB am 14.12.2020
- Länge: 73,9 km
- Gesamtkosten: 3.149.456,23 EUR
- Förderung/Bearbeitung noch nicht abschätzbar

Kosten bereits verbaut

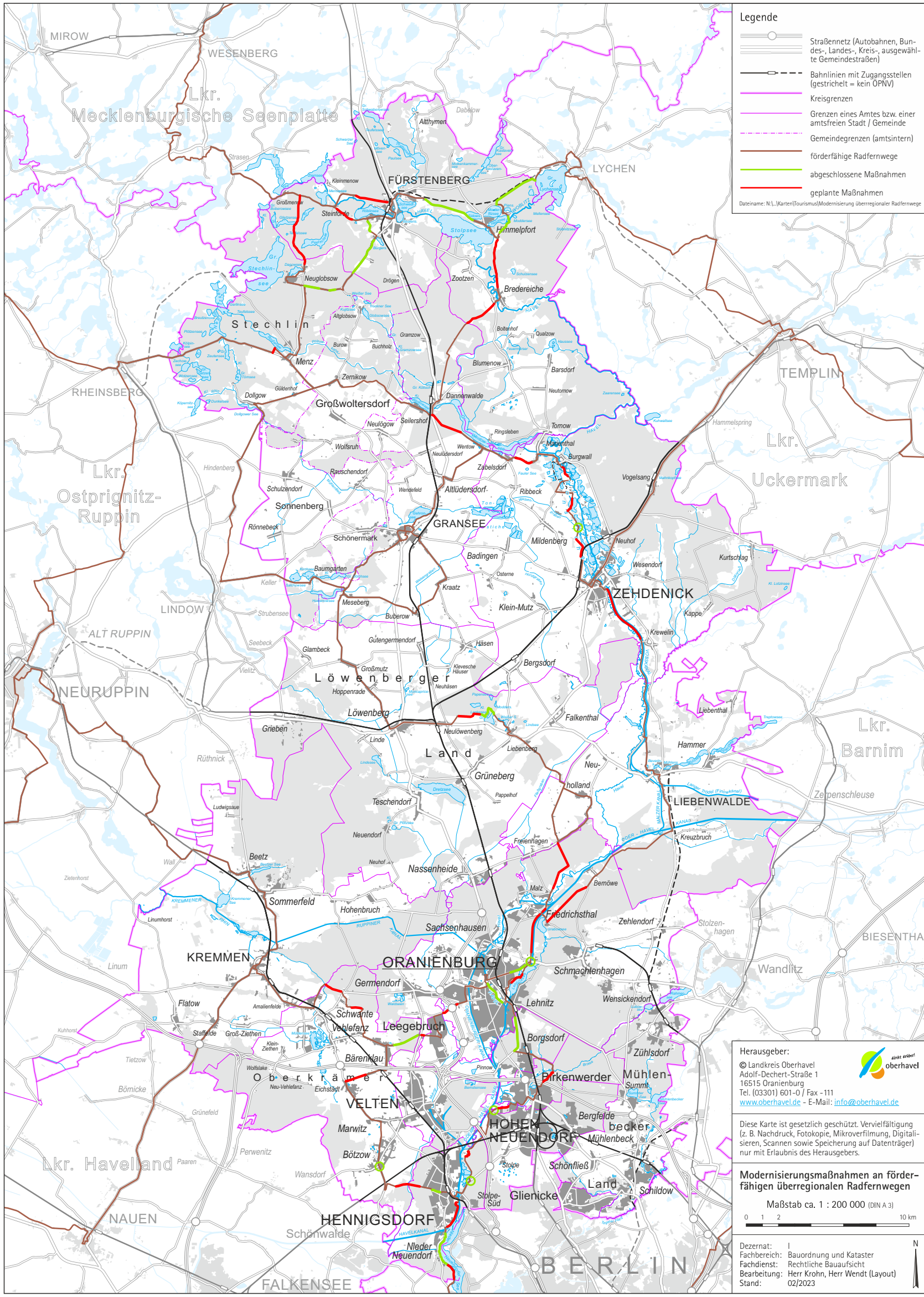
in Planung

4.079.407,76 EUR

3.730.134,03 EUR

Gesamtvolumen: 7.809.541,79 EUR

Die Lage der jeweiligen Maßnahmen können der Karte entnommen werden (Anlage 1).



Legende

- Straßennetz (Autobahnen, Bundes-, Landes-, Kreis-, ausgewählte Gemeindestraßen)
- Bahnlinien mit Zugangsstellen (gestrichelt = kein OPNV)
- Kreisgrenzen
- Grenzen eines Amtes bzw. einer amtsfreien Stadt / Gemeinde
- Gemeindegrenzen (amtsintern)
- förderfähige Radfernwege
- abgeschlossene Maßnahmen
- geplante Maßnahmen

Dateiname: N:_Karten\tourismus\Modernisierung_überregionaler_Radfernwege

Herausgeber:
 © Landkreis Oberhavel
 Adolf-Decher-Str. 1
 16515 Oranienburg
 Tel. (03301) 601-0 / Fax - 111
www.oberhavel.de - E-Mail: info@oberhavel.de

Diese Karte ist gesetzlich geschützt. Vervielfältigung (z. B. Nachdruck, Fotokopie, Mikroverfilmung, Digitalisieren, Scannen sowie Speicherung auf Datenträger) nur mit Erlaubnis des Herausgebers.

Modernisierungsmaßnahmen an förderfähigen überregionalen Radfernwegen

Maßstab ca. 1 : 200 000 (DIN A 3)
 0 1 2 10 km

Dezernat: I
 Fachbereich: Bauordnung und Kataster
 Fachdienst: Rechtliche Bauaufsicht
 Bearbeitung: Herr Krohn, Herr Wendt (Layout)
 Stand: 02/2023

Radzählstellen im Landkreis Oberhavel

Radverkehrsanalyse

Seit 2009 erhebt der Landkreis Oberhavel Messdaten zur Ermittlung der Radverkehrsströme um entsprechende Nutzungsdaten zu erhalten, Aussagen zum Radverkehrsaufkommen treffen zu können und die weitere Produktentwicklung im Radtourismus vorantreiben zu können.

Mit Beginn der Radverkehrsanalyse wurden im Landkreis vier Zählstellen eingerichtet. In 2015 wurde die Zählstelle OHV2 in Neulöwenberg aufgegeben und an die Radrouten Historische Stadtkerne 1 nach Menz versetzt. Der Radweg in Neulöwenberg wurde zu 80% von Alltagsradlern genutzt und gab kaum Auskunft über das touristische Radverkehrsaufkommen. In Menz zeigte sich jedoch ein sehr geringes Aufkommen. Aus diesem Grund und auch wegen dem Wegfall von Fördermitteln des Landes und des Bundes, wurde diese Zählstelle ab 2016 nicht mehr weiterbetrieben. Auch die Zählstelle in Liebenwalde wurde aufgegeben, da die Messpunkte in Fürstenberg/Havel und Lehnitz/Borgsdorf als Referenzmessstellen für den Radfernweg Berlin-Kopenhagen ausreichen und die Nähe untereinander zu Mengenüberschneidungen führte. Der Landkreis Oberhavel wird die beiden verbliebenen Radzählstellen in Eigenregie und auf eigene Kosten weiter unterhalten. Die Daten werden jedes Jahr den Kommunen, Verbänden und touristischen Partnern öffentlichkeitswirksam präsentiert und zur eigenen Verwendung zur Verfügung gestellt.



Radzählstellen im Landkreis Oberhavel
Quelle: Eigene Darstellung



Abbildung: Radzählgerät
Quelle: TMB Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH

Im Ergebnis hat sich gezeigt, dass sich das Radverkehrsaufkommen auf dem Radfernweg Berlin-Kopenhagen/Havelradweg am Messpunkt Fürstenberg im Rekordjahr 2020 zu 2010 nahezu verdoppelt hat. Die Zählstelle Lehnitz/Borgsdorf konnte im selbigen Zeitraum sogar mehr als eine Verdoppelung des Radverkehrsaufkommens verzeichnen. Die Rekordzahlen aus dem Jahr 2020 konnten zwar im Jahr 2021 nicht mehr erreicht werden, zeigt aber dennoch eine Bestätigung zum weiterhin gestiegenen Radverkehrsaufkommen seit Beginn der Aufzeichnung im Jahr 2010. Die Zählstelle Lehnitz/Borgsdorf zeichnet sich darüber hinaus über einen hohen Anteil an Alltagsradverkehr aus.

OHV 1 - Fürstenberg

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Aufkommen/Jahr	29.579	32.137	32.991	35.079	39.412	38.591	40.952	35.276	43.004	43.997	56.940	48.902
Aufkommen/Saison (01.04. bis 31.10.)	27.800	29.500	30.200	32.855	35.319	35.444	38.086	32.755	39.672	40.040	53.265	45.207
Aufkommen/Tag/Saison	129	137	141	154	165	166	178	153	185	187	249	211

OHV 3 - Lehnitz/Borgsdorf

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Aufkommen/Jahr	65.088	77.826	78.256	75.892	86.747	79.550	80.567	75.521	102.208	107.909	143.094	103.442
Aufkommen/Saison (01.04. bis 31.10.)	59.160	66.074	66.121	67.055	69.504	65.472	69.136	64.190	88.227	90.204	117.528	84.163
Aufkommen/Tag/Saison	276	309	309	313	325	306	323	300	412	422	549	393

Radzählgeräte im Landkreis Oberhavel

Der Landkreis Oberhavel führt Radverkehrsmessungen mit zwei stationären Radzählgeräten durch. Die Radverkehrsmessungen sollen an diesen Standorten weiterbetrieben werden. Die Standorte haben sich in den vergangenen Jahren bewährt und bieten zudem eine bessere Vergleichbarkeit. Die neuen SR 7 Messgeräte sind speziell für die Erfassung von Radverkehr konzipiert. Die bisher eingesetzten Messgeräte verwenden zur Datenübertragung GPRS in 2G Mobilfunknetze. Die Technologie ist jedoch überholt. Daher enthalten die neuen SR 7 Messgeräte eine SIM-Karte sowie ein 4G LTE-Modem. Bei den Messungen werden der Kfz-Verkehr, Fußverkehr, Inlinerverkehr oder Ähnliches zuverlässig erkannt und bleiben unberücksichtigt.

Der Installationstermin für die neuen Geräte war für das Frühjahr 2022 vorgesehen. Aufgrund der Lieferkrise in der Elektronikbranche konnte dieser Termin nicht gehalten werden. Es wird mit Hochdruck daran gearbeitet, die neuen Geräte auszuliefern und schnellstmöglich zu installieren.

Netzplan Radverkehr

09.

Kreistag und Ausschüsse

Thema	Datum	Gremium
Auswertung Radverkehrsanalyse	27.02.2012	Ausschuss für Wirtschaft, Kreisentwicklung, Verkehr und Vergaben
Inhalt/Beschlussvorschlag:		
<ul style="list-style-type: none"> - kurze Information zur Radverkehrsanalyse aus 2009 - Landkreis Oberhavel betreibt die Radzählstellen weiter und führt in 2012 eine erneute Befragung durch - Ziel: genaue Analyse der Verkehrsströme aber auch Bedarfe und Anforderungen der Benutzer = Basis für Empfehlungen und Hinweise - Frau Wortmann präsentiert das Verfahren und die Ergebnisse der Radverkehrsanalyse (inkl. Wertschöpfung) - Diskussion über rückläufige Fördermittel sowie den Erhalt bestehender Radwege - Analyse bezieht sich nur auf touristische Nutzung der Radwege, Landkreis Oberhavel wird die Ergebnisse aus der Analyse und der Befragung den Kommunen zur Verfügung stellen 		

Kommunale Investitionen in Radverkehrsanlagen fördern	05.09.2012	Kreistag Einreicher: Fraktion Grüne/FWO
Inhalt/Beschlussvorschlag:		
<p>Der Kreistag beschließt die Intension der Förderrichtlinie des Landkreises Oberhavel über die Vergabe von Zuschüssen für Bau- und Ausbaumaßnahmen an Verknüpfungs- und Zugangsanlagen im Bereich des ÖPNV um den Bereich Radverkehr zu erweitern. Die Liste der förderfähigen Vorhaben in dieser Richtlinie soll daher um folgenden Punkt ergänzt werden: Radverkehrsanlagen, die eine Zubringerfunktion für den ÖPNV haben.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Antrag zurückgezogen 		

Erstellung Netzplan Radverkehr	17.10.2012	Kreistag Einreicher: Fraktion Grüne/FWO
Kreistagsbeschluss 4/0273 Beschlusswortlaut:		
<p>Die Kreisverwaltung wird beauftragt, einen Netzplan Radverkehr, der die überörtlichen Radverbindungen, Verknüpfungen mit dem ÖPNV und Mindeststandards gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) im Landkreis enthält, im ersten Quartal 2013 den Fachausschüssen und anschließend der Arbeitsgemeinschaft der Bürgermeister und Amtsdirektor zur Beratung und Stellungnahme vorzulegen.</p>		

Vorstellung Netzplan Radverkehr	11.02.2013	Ausschuss für Wirtschaft, Kreisentwicklung, Verkehr und Vergaben
Inhalt/Beschlussvorschlag		
<ul style="list-style-type: none"> - Herr Hamelow berichtet zum Netzplan Radverkehr - der Netzplan enthält Informationen über Radwegverbindungen und Radwegrouten sowie darüber, was im Bereich Radverkehr der vergangenen 10-15 Jahre erstellt, gebaut und umgesetzt wurde - die Berichterstattung erfolgt mittels PowerPoint Präsentation, die als Anlage der Niederschrift beigefügt wurde - die Ausschussmitglieder erhalten einen USB-Stick, auf dem der gesamte Netzplan Radverkehr aufgespielt ist 		

Auswertung Radverkehrsanalyse	11.03.2013	Ausschuss für Wirtschaft, Kreisentwicklung, Verkehr und Vergaben
Inhalt/Beschlussvorschlag: - Auswertung der Radverkehrsanalyse 2012 - mit Datum vom 19.03.2013 wird das gesamte Projekt mit dem Tourismusverband Ruppiner Seenland ausgewertet - Frau Schuchardt informiert mittels PowerPoint Präsentation, die als Anlage der Niederschrift beigefügt wurde - es wurde festgestellt, dass eine für Brandenburg unterdurchschnittliche Anzahl von Radfahrern gemessen wurde - ähnlich verhält es sich mit der Anzahl an Übernachtungen - als Problem wurde die Anzahl und Qualität der Angebote an den Radwegen benannt - die Ergebnisse der Radfahrerbefragung an den Radwegen werden allen Ausschussmitgliedern zur Verfügung gestellt		

Ergebnis der Beteiligung der Städte und Gemeinden sowie des Amtes Gransee und Gemeinden zum Netzplan Radverkehr	10.02.2014	Ausschuss für Wirtschaft, Kreisentwicklung, Verkehr und Vergaben
Inhalt/Beschlussvorschlag: - die Beteiligung wird anhand einer PowerPoint Präsentation vorgestellt, die als Anlage der Niederschrift beigefügt wurde - Qualität der Strecken wird zur Zeit für eine mögliche Knotenpunktwegweisung erfasst - es findet eine gemeinsame Datenerhebung mit den Kommunen statt - der Landkreis Oberhavel hält für die Instandsetzung und Bewirtschaftung kreiseigener Radwege ein Budget und einen Mitarbeitenden vor		

Oberhavel wird Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Brandenburg (AGFK BB)	23.11.2015	Ausschuss für Wirtschaft, Kreisentwicklung, Verkehr und Vergaben Einreicher: Fraktion Grüne/Piraten
Inhalt/Beschlussvorschlag: Der Kreistag beschließt den Beitritt des Landkreises Oberhavel zur AG "Fahrradfreundliche Kommunen Brandenburg". - Antrag für die Ausschusssitzung zurückgezogen		

Oberhavel wird Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Brandenburg (AGFK BB)	02.12.2015	Kreistag Einreicher: Fraktion Grüne/Piraten
Inhalt/Beschlussvorschlag: - Antrag wird zurück in den Ausschuss verwiesen		

Radverkehr sicherer machen - Sicherheitscheck von Radwegen	02.12.2015	Kreistag Einreicher: Fraktion Grüne/Piraten
---	------------	--

Inhalt/Beschlussvorschlag:
Der Kreistag fordert die Kreisverwaltung auf, alle innerörtlichen Radwege (d. h. Radwege, die mit den Verkehrszeichen 237, 240 oder 241 gekennzeichnet sind) auf ihre Sicherheit hin zu überprüfen und darüber im Fachausschuss zu berichten. Geprüft werden soll dabei auch, welche dieser Radwege der ERA 2010 entsprechen.
Der Kreistag fordert die Kreisverwaltung ebenso auf, alle Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen und Kreisverkehre daraufhin zu überprüfen, ob und – wenn ja – wie sie für die Sicherheit des Radverkehrs optimiert werden sollten.
- Antrag wird zurück in den Ausschuss verwiesen

Oberhavel wird Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Brandenburg (AGFK BB)	29.02.2016	Ausschuss für Wirtschaft, Kreisentwicklung, Verkehr und Vergaben Einreicher: Fraktion Grüne/Piraten
--	------------	---

Inhalt/Beschlussvorschlag:
- Antrag für die Ausschusssitzung zurückgezogen

Oberhavel wird Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Brandenburg (AGFK BB)	16.03.2016	Kreistag Einreicher: Fraktion Grüne/Piraten
--	------------	--

Inhalt/Beschlussvorschlag:
- Antrag wird mehrheitlich abgelehnt

Bericht zum Sachstand "Modernisierung von Radwegen" und "Knotenpunktwegweisung"	22.06.2016	Ausschuss für Wirtschaft, Kreisentwicklung, Verkehr und Vergaben
--	------------	---

Inhalt/Beschlussvorschlag:
- Herr Hamelow berichtet anhand einer PowerPoint Präsentation, die der Niederschrift als Anlage beiliegt
- die Knotenpunktwegweisung ist ein gemeinsames Projekt mit fast allen Gemeinden des Landkreises
- es ist die Aufstellung von 129 Knotenpunktwegweisern im Landkreis geplant, um den Radtourismus weiter zu entwickeln und die vorhandenen Radtouren effektiver zu nutzen
- das Projekt wird über Fördermittel und Eigenmittel der Gemeinden finanziert
- Umsetzung der Knotenpunktwegweisung ab Herbst 2016
- zur Modernisierung der Radwege werden Gespräche mit der ILB geführt, welche Modernisierungsmaßnahmen förderfähig sind
- Umsetzung der Modernisierungsmaßnahmen in mehreren Abschnitten ab Herbst 2016

Radverkehr sicherer machen - Sicherheitscheck von Radwegen	26.09.2016	Ausschuss für Wirtschaft, Kreisentwicklung, Verkehr und Vergaben Einreicher: Fraktion Grüne/Piraten
Inhalt/Beschlussvorschlag: - Antrag wird dem Kreistag nicht zur Beschlussfassung empfohlen		

Radverkehr sicherer machen - Sicherheitscheck von Radwegen	12.10.2016	Kreistag Einreicher: Fraktion Grüne/Piraten
Inhalt/Beschlussvorschlag: - Antrag wird mehrheitlich abgelehnt		

Elektromobilität in Oberhavel fördern	09.10.2017	Ausschuss für Wirtschaft, Kreisentwicklung, Verkehr und Vergaben Einreicher: Fraktion Grüne/Piraten
Inhalt/Beschlussvorschlag: Der Kreistag setzt sich für eine klimaverträgliche Mobilität in Oberhavel ein. Er bittet daher die Kreisverwaltung zu prüfen, in welcher Weise E-Bikes bzw. Elektrofahrzeuge an öffentlichen Parkplätzen an Standorten der Kreisverwaltung mit Publikumsverkehr aufgeladen werden können. Die Kreisverwaltung wird außerdem gebeten, sich dafür einzusetzen, dass Mieter der Wohnungen kreiseigener Gesellschaften eine ausreichende Ladeinfrastruktur im Wohnumfeld zur Verfügung gestellt wird. - Antrag wird in die nächste Sitzung des Ausschusses verwiesen		

Elektromobilität in Oberhavel fördern	27.11.2017	Ausschuss für Wirtschaft, Kreisentwicklung, Verkehr und Vergaben Einreicher: Fraktion Grüne/Piraten
Inhalt/Beschlussvorschlag: - Antrag zurückgezogen		

Mobilitätskonzept Landkreis Oberhavel	04.07.2018	Kreistag Einreicher: Fraktionen SPD/LGU und CDU
Kreistagsbeschluss 5/0284 Beschlusswortlaut: Der Landrat wird beauftragt, ein Mobilitätskonzept für den Landkreis Oberhavel mit folgenden Schwerpunkten erstellen zu lassen: Mobilität in allen Räumen des Landkreises stabilisieren bzw. sichern (zentrale Orte als Anker im Raum sichern und stärken), Verkehrsoptimierung und -vermeidung im Bereich der Wirtschafts- und Lieferunternehmen, Betrachtung des Schienennetzes, des Straßennetzes und der Wasserstraßen, Anbindung an den Luftverkehr (Tegel und BER), Elektromobilität (Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum), Brennstoffzellen- und Wasserstofftechnologie, Rad- und Fußverkehr (Radschnellwege), Modal Split (Verkehrsmittelwahl), Digitalisierung und Vernetzung, Öffentlichkeitsarbeit und bürgerschaftliches Engagement sowie Fuhrparke der öffentlichen Verwaltungen (Landkreis und Kommunen). Der Kreistag stellt hierfür notwendige Mittel in Höhe von bis zu 100.000 EUR aus dem Budget zum Erhalt und dem Ausbau der Infrastruktur zur Verfügung. Nach Möglichkeit sollen Fördermittel genutzt werden.		

Radweg Kremmen-Linum	13.03.2019	Kreistag Einreicher: Fraktion Grüne/Piraten
Inhalt/Beschlussvorschlag: Der Kreistag begrüßt die Idee für einen Radweg zwischen den Orten Kremmen und Linum. Er bittet die Kreisverwaltung für dieses Projekt eine Umsetzungsstrategie zu erarbeiten und dem Kreistag nach der Sommerpause vorzulegen. - Antrag mehrheitlich abgelehnt		

Radweg an der L 21 zwischen Summt und Wensickendorf	14.08.2019	Kreistag Einreicher: Fraktion Die Linke
Kreistagsbeschluss 6/027 Beschlusswortlaut: Der Landrat wird damit beauftragt, sich gegenüber dem Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg dafür einzusetzen, dass der Bau eines straßenbegleitenden Radweges entlang der L 21 zwischen dem Ortsausgang Summt und dem Ortseingang Wensickendorf in die Bedarfsliste "Radwege an Landesstraßen" aufgenommen wird. Der Landrat wird außerdem damit beauftragt, das Land Brandenburg um eine schnellere Umsetzung des Radwegebaus entlang von Landes- und Bundesstraßen zu bitten und dieses aufzufordern, mehr Mittel und Personal für den Radwegbau bereitzustellen.		

Oberhavel soll Mitglied Fahrradfreundlicher Kommunen werden	25.09.2019	Kreistag Einreicher: Fraktion Grüne/B 90
Kreistagsbeschluss 6/037 Beschlusswortlaut: Der Kreistag beschließt den Beitritt des Landkreises Oberhavel zur AG "Fahrradfreundliche Kommunen Brandenburg".		

Mobilitätskonzept 2040 Landkreis Oberhavel	15.06.2020	Ausschuss für Wirtschaft, Mobilität und Digitalisierung
Inhalt/Beschlussvorschlag: - Herr Dr. Theißen vom Planungsbüro team red Deutschland GmbH stellt den aktuellen Stand des Konzeptes vor - die Präsentation ist als Anlage der Niederschrift beigefügt - bereits in den drei vergangenen Ausschusssitzungen wurde der jeweilige Sachstand dargestellt - der Nahverkehrsbeirat hat dem aktuellen Entwurf in seiner Sitzung am 04.06.2020 zur Beschlussfassung empfohlen - die Einberufung einer Sondersitzung des Ausschusses wurde beschlossen - strittige Punkte und offene Fragen sollen der Kreisverwaltung bis zum 17.07.2020 zugearbeitet werden		

Mobilitätskonzept 2040 Landkreis Oberhavel	17.08.2020 24.08.2020 21.09.2020	3 Sondersitzungen des Ausschusses für Wirtschaft, Mobilität und Digitalisierung
Inhalt/Beschlussvorschlag: - an 3 Sondersitzungen wurden 185 Änderungsanträge beraten - die Ergebnisse der Diskussion liegen der Niederschrift als Anlage anbei - die Vorlage wurde dem Kreistag mehrheitlich mit Änderungen zur Beschlussfassung empfohlen		

Priorität Radweg L 170 vorziehen	02.09.2020	Kreistag Einreicher: Fraktion SPD/LGU/Tierschutzpartei
Inhalt/Beschlussvorschlag: Der Landrat wird beauftragt, sich gegenüber dem brandenburgischen Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung dafür einzusetzen, dass der Radweg entlang der L 170 zwischen dem Ortsausgang Germendorf und dem Ortseingang Schwante in der Radwegebedarfsliste des Landes als vordringlicher Bedarf mit einer Umsetzung im Zeitraum von 2021 bis 2030 eingeordnet wird. - Antrag wird zurück in den Ausschuss verwiesen		

Priorität Radweg L 170 vorziehen	28.09.2020	Ausschuss für Wirtschaft, Mobilität und Digitalisierung Einreicher: Fraktion SPD/LGU/Tierschutzpartei
Inhalt/Beschlussvorschlag: - Antrag wird in die nächste Sitzung des Ausschusses verwiesen		

Ausbau der Radwegeinfrastruktur in Oberhavel	28.09.2020	Ausschuss für Wirtschaft, Mobilität und Digitalisierung Einreicher: Fraktion CDU
Inhalt/Beschlussvorschlag: - Antrag wird in die nächste Sitzung des Ausschusses verwiesen		

Flächensicherung für zukünftigen Radwegbau im Zuge der Abstufung L 215	28.09.2020	Ausschuss für Wirtschaft, Mobilität und Digitalisierung Einreicher: Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
Inhalt/Beschlussvorschlag: Der Landrat wird beauftragt, bei den Verhandlungen mit dem Land Brandenburg wegen der Abstufung der L 215 zur Kreisstraße Vorsorge für den künftigen Bau eines Radweges entlang dieser Straße zwischen B 109 und der Ortslage Kurtschlag durch Übertragung dazu zusätzlich benötigter Flächen aus derzeitigem Landeseigentum zu schaffen. - der Beschlussvorschlag wird mit folgendem Änderungsantrag ergänzt: Vor den Verhandlungen mit dem Land Brandenburg wird der Landrat beauftragt, die möglichen Kosten für diese Maßnahmen zu ermitteln und dem Wirtschaftsausschuss vorzulegen. - die Vorlage wird dem Kreistag mehrheitlich in geänderter Fassung zur Beschlussfassung empfohlen		

Mobilitätskonzept 2040 Landkreis Oberhavel	18.11.2020	Kreistag
Inhalt/Beschlussvorschlag: - die Fraktion SPD/LGU/Tierschutzpartei stellt folgenden Änderungsantrag: Der Kreistag fordert die Verwaltung auf, im Mobilitätskonzept geschlechtsneutrale Bezeichnungen oder, sofern solche nicht gefunden werden können, sowohl weibliche als auch männliche Sprachformen zu wählen – so wie es § 23 der Hauptsatzung vorsieht. - dem Änderungsantrag wird zugestimmt, zudem wird folgender Beschluss gefasst Kreistagsbeschluss 6/154 Beschlusswortlaut: Der Kreistag beschließt das MOBILITÄTSKONZEPT 2040 LANDKREIS OBERHADEL als strategische Handlungsgrundlage und beauftragt den Landrat mit der schrittweisen Umsetzung.		

Flächensicherung für zukünftigen Radwegebau im Zuge der Abstufung L 215	02.12.2020	Kreistag Einreicher: Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
Inhalt/Beschlussvorschlag: - Antrag wird in den Ausschuss zurückverwiesen		

Priorität Radweg L 170 vorziehen sowie	07.12.2020	Ausschuss für Wirtschaft, Mobilität und Digitalisierung Einreicher: Fraktion SPD/LGU/Tierschutzpartei
Inhalt/Beschlussvorschlag: - Antrag zurückgezogen		

Ausbau der Radwegeinfrastruktur in Oberhavel	07.12.2020	Ausschuss für Wirtschaft, Mobilität und Digitalisierung Einreicher: Fraktion CDU
<p>Inhalt/Beschlussvorschlag: - der Antrag wurde zurückgezogen, folgender Änderungsantrag der Fraktion SPD/LGU/Tierschutzpartei empfohlen: Der Landrat wird beauftragt, sich gegenüber den zuständigen brandenburgischen Ministerien dafür einzusetzen, dass</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. u. a. der Radweg entlang der L 170 zwischen dem Ortsausgang Germendorf und dem Ortseingang Schwante in der Radwegebearbeitungsliste des Landes als vordringlicher Bedarf mit einer vollständigen Umsetzung im Zeitraum von 2021 bis 2030 eingeordnet wird. 2. alternative Umsetzungsmöglichkeiten der Ortsverbindung Germendorf – Schwante durch die beteiligten Kommunen Oranienburg und Oberkrämer unterstützt und ggf. Fördermittel bereitgestellt werden. 3. die zuständigen Ministerien für Finanzen (MdFE) sowie Infrastruktur und Landesplanung (MIL) den begonnenen Stellenaufwuchs beim Landesbetrieb Straßenwesen für den Bereich des Radverkehrs auch über das Jahr 2021 hinaus fortsetzen, um die Planungen und somit die Abarbeitung der seit 2018 bestehenden Radwegebearbeitungslisten zu beschleunigen. 4. die zuständigen Ministerien für den Ausbau der Radwegeinfrastruktur ausreichend finanzielle Mittel im Landeshaushalt 2021 ff. zur Verfügung stellen, um die Abarbeitung der Radwegebearbeitungslisten durch den Landesbetrieb Straßenwesen zu gewährleisten und zu beschleunigen. 5. im Rahmen der Überarbeitung der Radwegebearbeitungslisten des Landes Brandenburgs im Jahr 2023 mit Hilfe der zugrundeliegenden Methodik/Kriterien zur Bedarfsermittlung, die Prioritäten des Landkreises Oberhavel zum Ausbau der Radwegeinfrastruktur entlang der hiesigen Landes- und Bundesstraßen mindestens als vordringliche Bedarfe eingeordnet werden. <p>Um dieses Ziel zu erreichen, prüft der Landrat, ob und wenn ja wie im Rahmen von interkommunalen Kooperationen Vereinbarungen mit dem Landesbetrieb Straßenwesen getroffen werden können, um im Einzelfall Maßnahmen zum Ausbau der Radwegeinfrastruktur entlang von Bundes- oder Landesstraßen auch eigenständig durch die Kommunen zu planen und umzusetzen. Das Prüfergebnis ist bis spätestens 01/2021 dem zuständigen Fachausschuss und Kreistag vorzulegen.</p> <p>Der Landrat wird ferner beauftragt, ein Radverkehrskonzept für den Landkreis Oberhavel zu erstellen, das insbesondere Radwege an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen betrachtet. Hierbei sind die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), die nationale Radverkehrsstrategie und vorhandene kommunale Konzepte zu berücksichtigen. Das Konzept ist bis zum 2. Quartal 2021 dem Kreistag vorzulegen und anschließend der Arbeitsgemeinschaft der Bürgermeister und Amtsdirektoren zur Beratung und Stellungnahme vorzulegen.</p>		

Besonders berücksichtigt werden sollen Radverkehrsanlagen zur:

- Schließung von Lücken
- Schulwegsicherung
- Bewältigung des Pendelns, der Alltagsmobilität und zur Anbindung des ÖPNV
- sowie zur Anbindung touristischer Zentren.

Darüber hinaus sollen aber auch überregionale touristische Radwege, Radabstellanlagen an Bahnhöfen, die Fahrrad-Mitnahme im ÖPNV und Radschnellverbindungen, ihre Zubringer, sowie die Verknüpfung der Radinfrastruktur mit dem Bahnverkehr ausgebaut werden.

Im Rahmen des Konzepts legt der Landrat dem Kreistag und zuständigen Fachausschuss eine Prioritätenliste zum Ausbau der Radwegeinfrastruktur entlang von Bundes- und Landesstraßen sowie kreiseigenen Straßen in Oberhavel zur Beratung mit den Fraktionen vor.

Der Landrat berichtet dem Kreistag und zuständigen Fachausschuss turnusmäßig (mind. einmal im Jahr) über den Planungs- und Umsetzungsfortschritt zum Ausbau der Radwegeninfrastruktur entlang der hiesigen Bundes- und Landesstraßen sowie kreiseigenen Straßen.

- die Vorlage wurde dem Kreistag mehrheitlich zur Beschlussfassung empfohlen

Antrag zur Aktualisierung des Netzwerkplanes Radwegeverbund des Landkreises Oberhavel	07.12.2020	Ausschuss für Wirtschaft, Mobilität und Digitalisierung Einreicher: Fraktion BVB/Freie Wähler
--	------------	--

Inhalt/Beschlussvorschlag:

Die Kreisverwaltung wird beauftragt, den Netzplan Radverkehr des Landkreises Oberhavel, der die überörtlichen Radverbindungen, Verknüpfungen mit dem ÖPNV und die aktuellen Mindeststandards gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) im Landkreis enthält, sowie unter Hinzunahme des nationalen Radverkehrsplanes 2020 auf den jetzigen Stand zu überarbeiten. Das Ergebnis ist im 2. Quartal 2021 den Fachausschüssen und anschließend der Arbeitsgemeinschaft der Bürgermeister und Amtsdirektoren zur Beratung und Stellungnahme vorzulegen.

- die Vorlage wurde dem Kreistag einstimmig zur Beschlussfassung empfohlen

Priorität Radweg L 170 vorziehen sowie	16.12.2020	Kreistag Einreicher: Fraktion SPD/LGU/Tierschutzpartei
---	------------	---

Inhalt/Beschlussvorschlag:

- Antrag zurückgezogen

Antrag zur Aktualisierung des Netzwerkplanes Radwegeverbund des Landkreises Oberhavel	16.12.2020	Kreistag Einreicher: Fraktion BVB/Freie Wähler
--	------------	---

Inhalt/Beschlussvorschlag:

- Änderungsantrag der Fraktionen BVB/Freie Wähler, CDU, Bündnis90/Die Grünen wurde einstimmig beschlossen

Kreistagsbeschluss 6/176 Beschlusswortlaut:

Der Landrat wird beauftragt,

1. den Netzplan Radverkehr des Landkreises Oberhavel, der die überörtlichen Radverbindungen, Verknüpfungen mit dem ÖPNV und die aktuellen Mindeststandards gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) im Landkreis enthält, sowie unter Hinzunahme des nationalen Radverkehrsplanes 2020 auf den jetzigen Stand zu überarbeiten. Das Ergebnis ist im 2. Quartal 2021 den Fachausschüssen und anschließend der Arbeitsgemeinschaft der Bürgermeister und Amtsdirektoren zur Beratung und Stellungnahme vorzulegen.

2. dem Kreistag und zuständigen Fachausschuss spätestens zum 3. Quartal 2021 eine daraus resultierende Prioritätenliste zum Ausbau der Radwegeinfrastruktur entlang von Bundes- und Landesstraßen sowie kreiseigenen Straßen und kommunalen Straßen der Städte und Gemeinden in Oberhavel vorzulegen.

Besonders berücksichtigt werden sollen Radverkehrsanlagen zur:

- Schließung von Lücken
- Schulwegsicherung
- Bewältigung des Pendelns, der Alltagsmobilität und zur Anbindung des ÖPNV
- sowie zur Anbindung touristischer Zentren.

Darüber hinaus sollen auch überregionale touristische Radwege, Radabstellanlagen an Bahnhöfen, die Fahrrad-Mitnahme im ÖPNV und Radschnellverbindungen, ihre Zubringer, sowie die Verknüpfung der Radinfrastruktur mit dem Bahnverkehr ausgebaut werden.

3. Der Landrat wird beauftragt, sich gegenüber dem Land dafür einzusetzen, dass

a. der Ausbau der Radwegeinfrastruktur und die Abarbeitung der bestehenden

Radwegebedarfslisten aus dem Jahr 2018 weiter mit Priorität vorangetrieben wird, mit dem Ziel die Radverkehrsentwicklung stärker zu fördern und dass die im Jahr 2017 durch den Landkreis Oberhavel angemeldeten und aufgenommenen Bedarfe entlang der hiesigen Landes- und Bundesstraßen bis zum Jahr 2030 vollständig umgesetzt werden.

b. die zuständigen Ministerien der Finanzen und für Europa (MdFE) sowie für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) den begonnenen Stellenaufwuchs beim Landesbetrieb Straßenwesen für den Bereich des Radverkehrs auch über das Jahr 2021 hinaus fortsetzen, um die Planungen und somit die Abarbeitung der seit 2018 bestehenden Radwegebedarfslisten zu beschleunigen.

c. bei den zuständigen Ministerien für den Ausbau der Radwegeinfrastruktur ausreichend finanzielle Mittel im Landeshaushalt 2021 ff. zur Verfügung stehen, um die Abarbeitung der Radwegebedarfslisten durch den Landesbetrieb Straßenwesen zu gewährleisten und zu beschleunigen.

d. im Rahmen der Überarbeitung der Radwegebedarfslisten des Landes Brandenburgs im Jahr 2023 mit Hilfe der zugrundeliegenden Methodik/Kriterien zur Bedarfsermittlung, die Prioritäten des Landkreises Oberhavel zum Ausbau der Radwegeinfrastruktur entlang der hiesigen Landes- und Bundesstraßen mindestens als vordringliche Bedarfe eingeordnet werden.

e. bis zur Überarbeitung der Prioritätenliste auf Landesebene, die für 2023 ansteht, ist die aktuelle Prioritätenliste weiter abzarbeiten. Hierbei soll der Landkreis darauf hinwirken, dass die im Kreisgebiet dringend benötigten Radwege, wie beispielsweise entlang der L 170 und L 172 zwischen Germendorf und Oberkrämer bzw. Velten zeitnah umgesetzt werden. Im Zuge der Überarbeitung der Prioritätenliste des Landes ist durch entsprechende Aufbereitung seitens des Landkreises sicherzustellen, dass diese Radwege die erforderliche Priorität beigemessen bekommen.

Darüber hinaus wird der Landrat beauftragt zu prüfen, ob und wenn ja wie im Rahmen von interkommunalen Kooperationen Vereinbarungen mit dem Landesbetrieb Straßenwesen getroffen werden können, um im Einzelfall Maßnahmen zum Ausbau der Radwegeinfrastruktur entlang von Bundes- oder Landesstraßen auch eigenständig durch die Kommunen zu planen und umzusetzen. Das Prüfergebnis ist spätestens zum 2. Quartal 2021 dem zuständigen Fachausschuss und Kreistag vorzulegen.

Der Landrat berichtet dem Kreistag und zuständigen Fachausschuss turnusmäßig (mind. einmal im Jahr) über den Planungs- und Umsetzungsfortschritt zum Ausbau der Radwegeinfrastruktur entlang der hiesigen Bundes- und Landesstraßen sowie kreiseigenen Straßen.

Flächensicherung für zukünftigen Radwegebau im Zuge der Abstufung L 215	01.03.2021	Ausschuss für Wirtschaft, Mobilität und Digitalisierung Einreicher: Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
--	------------	---

Inhalt/Beschlussvorschlag:
- Antrag wird dem Kreistag nicht zur Beschlussfassung empfohlen

Sachstand Netzplan Radverkehr	01.03.2021	Ausschuss für Wirtschaft, Mobilität und Digitalisierung
--------------------------------------	------------	---

Inhalt/Beschlussvorschlag:
- Herr Hamelow führt zum Sachstand Netzplan Radverkehr anhand einer PowerPoint Präsentation aus, welche der Niederschrift als Anlage beiliegt
- in diesem Zusammenhang wird um Vorschläge aus den Fraktionen, welche Kriterien für den straßenbegleitenden Radwegebau gelten sollen, gebeten

Flächensicherung für zukünftigen Radwegebau im Zuge der Abstufung L 215	10.03.2021	Kreistag Einreicher: Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
--	------------	--

Inhalt/Beschlussvorschlag:
- Antrag zurückgezogen

Einrichtung Stelle Radverkehrsbeauftragte/r für den LK OHV	06.10.2021	Kreistag Einreicher: Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
---	------------	--

Inhalt/Beschlussvorschlag:
Die Verwaltung wird beauftragt eine Stelle (1,0 VZK Verkehrs-/ Stadtplaner*in / Geograph*in) für eine/n Radverkehrsbeauftragte/n einzurichten. Diese Person soll alle Belange zur Verbesserung des Radverkehrswegnetzes in Oberhavel bündeln, Impulse zur Förderung des Radverkehrs vorstellen, Netzwerke im Kreis und auf Landesebene bilden und Ansprechpartner/Anlaufstelle für alle sein, die die Radwege nutzen und Verbesserungsvorschläge/Mängelhinweise vorbringen.
- Antrag mehrheitlich abgelehnt

Errichtung eines Geh-/Radwegs entlang der K6509	16.05.2022	Ausschuss für Wirtschaft, Mobilität und Digitalisierung
--	------------	---

Inhalt/Beschlussvorschlag:
Der Kreistag ermächtigt den Landrat des Landkreises Oberhavel, mit der Gemeinde Löwenberger Land den als Anlage 1 beigefügten öffentlich-rechtlichen Vertrag über die Errichtung eines Radweges entlang der K6509 von Grüneberg bis zur B96 über Wackerberge abzuschließen.
- die Vorlage wurde dem Kreistag einstimmig zur Beschlussfassung empfohlen

Errichtung eines Geh-/Radwegs entlang der K6509	25.05.2022	Kreistag
--	------------	----------

Kreistagsbeschluss 6/307 Beschlusswortlaut:
Der Kreistag ermächtigt den Landrat des Landkreises Oberhavel, mit der Gemeinde Löwenberger Land den als Anlage 1 beigefügten öffentlich-rechtlichen Vertrag über die Errichtung eines Radweges entlang der K6509 von Grüneberg bis zur B96 über Wackerberge abzuschließen.