



RADWEGEKONZEPT FÜR DEN LANDKREIS BARNIM

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	1
Abbildungsverzeichnis	2
Tabellenverzeichnis	2
Abkürzungsverzeichnis	3
Glossar	4
1. Zielstellung und Vorgehen	5
2. Ausgangssituation	6
2.1 Hintergrund	6
2.2 Radwegesituation im Landkreis Barnim	6
2.3 Planerische Grundlagen	10
2.4 Finanzierung	12
3. Zustandserfassung	14
4. Zustandsbewertung	16
5. Ausbaubedarf und Prioritätenliste	18
6. Pflege und Wartung	20
7. Fazit	21
Quellen	22
Anhang	23

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Regional- und Fernradwanderwege im Landkreis Barnim	7
Abbildung 2: Knotenpunktaufbau.....	8
Abbildung 3: Zählstandorte LK Barnim	9
Abbildung 4: Übersicht erfasster Radwege im Landkreis Barnim	15
Abbildung 5: Ausbaubedarf im Radwegenetz im Landkreis Barnim	19

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Zuständigkeiten für Radwege in Brandenburg	10
Tabelle 2: Übersicht Dokumente, Konzepte und Planwerke.....	11
Tabelle 3: Übersicht Fördermöglichkeiten im Land Brandenburg	13
Tabelle 4: Kosten für den Radwegebau in Brandenburg,	13
Tabelle 5: Übersicht erfasste Merkmale	14
Tabelle 6: Bewertungsmatrix	16
Tabelle 7: Anwendung der Bewertungskriterien nach Radwegeart	17
Tabelle 8: Erklärung der Bewertungskriterien.....	17
Tabelle 9: Beschreibung der Prioritäten	18

Abkürzungsverzeichnis

4-WNK	4-Wege-Netz-Konzeption
ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.
BAR	(Landkreis) Barnim
BASt	Bundesanstalt für Straßenwesen
BbgStrG	Brandenburgisches Straßengesetz
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMWi	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
EFRE	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
GA	Gemeinschaftsaufgabe
GIS	Geoinformationssystem
GRW	Gemeinschaftsaufgabe zur "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur"
HBR	Hinweise zur wegweisenden Beschilderung des Radverkehrs des Landes Brandenburg
H RaS	Hinweise zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete
ILE	Integrierte ländliche Entwicklung
LEADER	Liaison entre actions de développement de l'économie rurale (auf Deutsch: Verbindung zwischen Aktionen zur Entwicklung der ländlichen Wirtschaft)
LK	Landkreis
MIL	Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung
MIR	Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung
MOL	(Landkreis) Märkisch-Oderland
MWE	Ministerium für Wirtschaft und Europaangelegenheiten (bis 2014)/ Energie (seit 2014)
NRVP	Nationaler Radverkehrsplan
OHV	(Landkreis) Oberhavel
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
POI	Point of Interest (auf Deutsch: „Interessanter Ort“)
RAL	Richtlinie für die Anlage von Landstraßen
RASt	Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen
RIN	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung
StVO	Straßenverkehrsordnung
TMB	Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH
UM	(Landkreis) Uckermark
WITO	Wirtschafts- und Tourismusentwicklungsgesellschaft mbH des Landkreises Barnim

Glossar

Alltagsradnetz

umfasst die Wege auf dem der Alltagsradverkehr abgewickelt wird. Dies kann neben selbständigen Rad- bzw.- Geh- und Radwegen auch die Verkehrsführung im Mischverkehr auf der Fahrbahn enthalten.

Alltagsradverkehr

entsteht im Zuge der alltäglichen Benutzung des Fahrrades. Dazu zählen Fahrten mit dem Fahrrad zur Arbeit, zur Schule oder Fahrten für Einkäufe oder Besorgungen.

Fernradwanderwege/Fernradwege

setzen Standards für Radreisen, die mehrere Tage andauern können. Häufig verbinden diese Regionen, die mehrere Hundertkilometer auseinander liegen. Für diese Wege besteht die Möglichkeit der Zertifizierung durch den ADFC anhand bestimmter Qualitätskriterien.

Radausflugsverkehr

bezeichnet touristische Tagesausflüge mit dem Fahrrad, die länger als zwei Stunden dauern. Es kann zudem zwischen wohnortsnahem und wohnortsfernem Radausflugsverkehr differenziert werden.

Radwanderverkehr

entsteht durch Radtouristen, die ihren Radurlaub nicht an einem Ort verbringen, sondern von einem Start- zu einem Zielort fahren.

Regionalradwanderwege/Regionalradwege

haben eine überörtliche Verbindungsfunktion, häufig über die Kreisgrenze hinaus. Festgelegte (bauliche) Mindeststandards gibt es für sie nicht.

Regioradverkehr

bedeutet, dass sich Radfahrende eine feste Unterkunft nehmen und von dort aus Tagestouren unternehmen.

Sonstige (Rad-)Wege

sind im Rahmen des vorliegenden Konzeptes Wege, die weder an Bundes- oder Landesstraßen liegen und weder Bestandteil einer Fern- noch einer Regionalradwanderroute sind. Sie liegen häufig in der Baulast der Gemeinden oder der Forstbehörde und sind häufig Bestandteil lokaler Themenrouten.

Urlaubsradler

sind nicht hauptsächlich wegen des Radfahrens an einem Urlaubsort. Radfahren ist nur eine von mehreren Urlaubsaktivitäten.

1. Zielstellung und Vorgehen

Das Fahrrad als Verkehrsmittel im Alltagsverkehr sowie als Wirtschaftsfaktor im touristischen Bereich hat in den letzten Jahren zunehmend an Bedeutung gewonnen. Insbesondere für ländliche Regionen stellt der Fahrradtourismus ein enormes Wirtschaftspotenzial dar. Auch der Landkreis Barnim hat dieses Potenzial erkannt. Das vorliegende Konzept soll einen Beitrag leisten, das vorhandene Radwegenetz zu sichern und vorhandene Lücken schrittweise zu schließen.

Zielstellung ist es, aufbauend auf dem in den letzten Jahren entwickelten Radverkehrsnetz den Handlungsbedarf aufzuzeigen, um die Sicherheit und Attraktivität des Netzes zu gewährleisten und ggf. auszubauen. Der Fokus liegt dabei auf der Betrachtung und Entwicklung von Radwegen, die mindestens überörtliche Bedeutung haben und/oder von besonderer touristischer Relevanz sind. Dabei sollen sich das touristische Radverkehrs- und das Alltagsradnetz zu einem attraktiven Gesamtnetz im Landkreis Barnim zusammenfügen und ergänzen.

Dazu wird zunächst ein Überblick zur aktuellen Situation im Radverkehr im Landkreis Barnim gegeben. Neben planerischen, institutionellen und finanziellen Rahmenbedingungen beinhaltet dies insbesondere auch den Zustand des Netzes. Darauf aufbauend erfolgt eine einheitliche Bewertung zum Ausbaubedarf der Radwegeinfrastruktur. Ziel ist es, Handlungsschwerpunkte zu identifizieren und aufzuzeigen, die von besonderer Bedeutung für den Alltags- und Schülerverkehr sowie für den touristischen Verkehr im Landkreis Barnim sind. Zudem beinhaltet das vorliegende Konzept Aussagen zur Pflege und Wartung der Radwege im Kreisgebiet.

Das Konzept ist weiterhin die Basis und die Voraussetzung für die Inanspruchnahme von Fördermitteln auf Grundlage einer Förderrichtlinie zum Ausbau der Radwegeinfrastruktur im Landkreis Barnim. Zudem ist ein Konzept auf kreislicher Ebene erforderlich, für die sinnvolle Mittelverteilung von GRW-I-Fördergeldern des Landes Brandenburg.

2. Ausgangssituation

2.1 Hintergrund

Um im Landkreis Barnim langfristig ein Qualitätsmanagement für die Zustandssicherung und -entwicklung der Radweeinfrasturktur etablieren zu können und die Voraussetzungen für eine effiziente Vergabe von Fördermitteln sicherzustellen, sind zunächst fundierte konzeptionelle Überlegungen notwendig. Dies beinhaltet insbesondere eine einheitliche Erfassung und Bewertung des Zustandes der Radwege.

Der Kreistag des Landkreises Barnim hat mit seinem Beschluss (52-4/15) vom 11. Februar 2015 die Verwaltung damit beauftragt, im Jahr 2015 ein Konzept für die weitere kreisliche Unterstützung beim Ausbau der Radwege im Landkreis für die nächsten Jahren zu erstellen.

Es ist geplant, dafür Haushaltsmittel, die entgegen der gegenwärtigen Haushaltsplanung und wegen der Nichtgewährung von Fördermitteln Dritter für den Ausbau von Kreisstraßen nicht benötigt werden, einzusetzen.

2.2 Radwegesituation im Landkreis Barnim

4-Wege-Netz-Konzeption (4-WNK)

Die 1999 vom Kreistag beschlossene 4-Wege-Netz-Konzeption des Landkreises Barnim ist ein aufeinander abgestimmtes Konzept für Wander-, Radwander-, Reit- und Wasserwanderwege im Kreisgebiet. Ziel war die Erstellung von regionalen und überregionalen Grundnetzen, insbesondere zur Stärkung des Wirtschaftsfaktors Tourismus im Landkreis. Die Konzeption umfasst vier aufeinander abgestimmte Zielnetze mit ca. 1.000 km Wanderwegen, 250 km Reitwegen und 125 km Wasserwanderwegen. Gemäß der Änderung der Reitverordnung Berlin und Brandenburg sind seit dem 21. April 2004 Reiten und Gespannfahrten im Wald und freier Landschaft auf allen zweispurigen Wirtschaftswegen und auf Waldbrandwundstreifen erlaubt, sofern nicht ausdrücklich verboten. Eine separate Ausweisung von Reitwegen ist demnach nicht mehr erforderlich.

Das Radwanderwegenetz im Landkreis hat nach dieser Konzeption eine hierarchische Struktur und eine Gesamtlänge von 610 km, bestehend aus:

- Fernradwegen (3 Themenrouten – 130 km),
- Regionalradwegen (10 Themenrouten – 300 km; davon verlaufen 50 km über Strecken von Fernradwegen) und
- Bereichsradwegen (230 km).

Seit 2000 konnten die drei Fernradwanderwege

- Berlin-Usedom-Radweg,
- Oder-Neiße-Radweg,
- Tour Brandenburg sowie

die drei Regionalradwanderwege

- Oder-Havel-Radweg,
- Birkenwerder – Bernau – Strausberg,
- Uckermärkischer Rundweg

weitgehend fertiggestellt und beschildert werden.

REGIONAL- UND FERNRADWEGE IM LANDKREIS BARNIM

Strukturentwicklungs- und Bauordnungsamt
 Auszug vom: 6. Januar 2016
 Maßstab: 1:300.000



Abbildung 1: Regional- und Fernradwanderwege im Landkreis Barnim

Die realisierten selbständigen Rad- bzw. Geh- und Radwege liegen seither in der Baulast der jeweiligen Gemeinden. Der Ausbau der übrigen Regional- und Bereichsradwege oblag fortan dem Interesse und dem Engagement der Gemeinden im Landkreis Barnim. Bisher blieb es bei den drei realisierten Regionalradwegen aus der 4-Wege-Netz-Konzeption. Ein weiterer Radweg mit kreisübergreifender Bedeutung, der in den letzten Jahren hinzukam, ist die Radroute „Rund um Berlin“. Diese wird daher in der folgenden Betrachtung ebenfalls zu den Regionalradwanderwegen gezählt. Ein Großteil des Bereichsradwegenetzes wurde bisher nicht umgesetzt. Der Ausbau-

zustand der inzwischen zehn bis 15 Jahre alten Radwege ist zudem sehr unterschiedlich. Das bedeutet, dass teilweise Sanierungsbedarf an asphaltierten Radwegen besteht, aber auch, dass es teilweise nichtausgebaute Teilabschnitte gibt. Ein ämter- bzw. gemeindeübergreifendes Qualitätsmanagement bzw. die Erstellung eines Pflege- und Wartungskonzeptes erfolgte nicht.

Knotenpunkt (KP)-Beschilderung

Im Frühjahr 2014 wurde im Landkreis Barnim das Knotenpunktsystem im Radverkehr eingeführt. Dieses besteht aus 102 Knotenpunkten und 176 ergänzenden Zwischenwegweisern. Durch die Beschilderung ist ein „Radeln nach Zahlen“ möglich. Knotenpunkte auf einer Strecke können notiert und nacheinander abgefahren werden. Für Radwandernde ergibt sich daraus der Vorteil, sich keine Ortsnamen oder GPS-Daten merken zu müssen. Zudem ist an jedem Knotenpunkt eine Übersichtskarte angebracht, sodass Radfahren ohne eigenes Kartenmaterial möglich ist. Somit sind sowohl Rundtouren, als auch Touren mit ungleichem Start- und Zielpunkt unterschiedlicher Wegelängen möglich. Ein Knotenpunkt liegt dann vor, wenn mindestens drei regionale bzw. überregionale Radwege aufeinander treffen.



Abbildung 2: Knotenpunktaufbau

Diese Form der Beschilderung ist ein wichtiger Baustein, die wirtschaftlichen Potenziale des touristischen Radverkehrs im Landkreis Barnim auszuschöpfen.

Im Zuge der Knotenpunktbeschilderung konnte zudem ein digitales Beschilderungskataster erarbeitet werden, welches sowohl die Knotenpunkte als auch die HBR-konforme Beschilderung beinhaltet. Dieses wurde auch an die für den Radverkehr

zuständigen Stellen der Ämter und Gemeinden des Landkreises Barnim übergeben. Die kontinuierliche Pflege und Aktualisierung der Daten finden in engem Austausch zwischen dem Kreiswegewart und dem Strukturentwicklungs- und Bauordnungsamt des Landkreises statt.

Radverkehrsanalyse

Der Landkreis Barnim ist zudem am Projekt „Radverkehrsanalyse Brandenburg“ beteiligt mit dem Ziel, Erhebungs- und Auswertungsmethoden von Radverkehrsströmen mit zu entwickeln sowie entsprechende Nutzungsdaten zu erhalten, um somit Aussagen zum Radverkehrsgeschehen treffen zu können. Zu diesem Zweck sind aktuell im Landkreis drei Radzählgeräte fest installiert, die die Radverkehrsmengen rund um die Uhr erfassen. Ein viertes Gerät (BAR 5) war im Zeitraum Dezember 2009 bis Juli 2011 in Zerpenschleuse installiert. Nach dem Wegfall von Fördermitteln des Landes und des Bundes, wurde diese Zählstelle nicht weiterbetrieben.

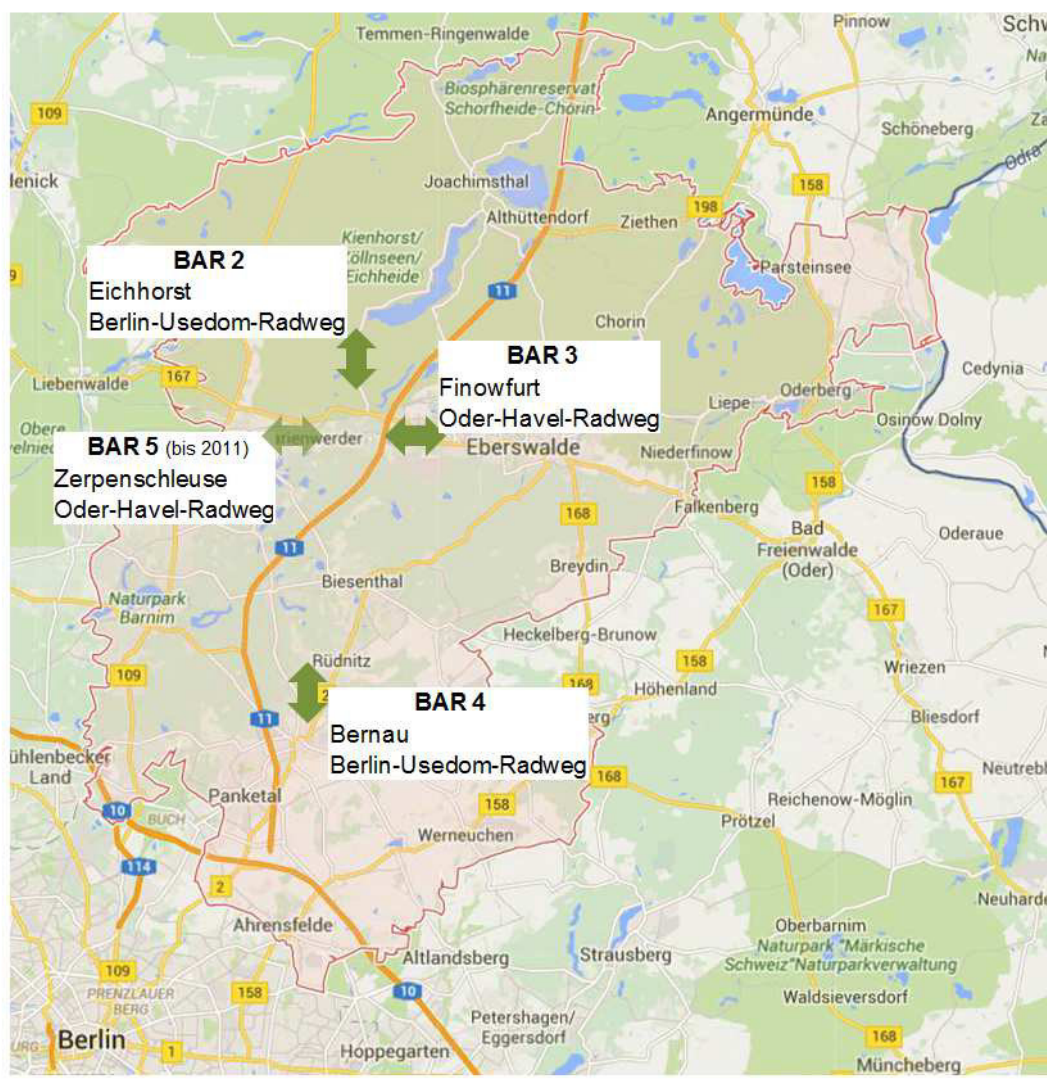


Abbildung 3: Zählstandorte LK Barnim
(Kartengrundlage: google, eigene Bearbeitung)

2.3 Planerische Grundlagen

Das vorliegende Radwegekonzept ist durch eine Vielzahl von technischen, institutionellen und politischen Rahmenbedingungen beeinflusst. Um das Konzept in diesen Kontext einordnen zu können, sollen nachfolgend einige Grundlagen dazu erläutert werden.

Zuständigkeiten

Für die Finanzierung, die Planung, den Bau und die Instandhaltung von Radwegen sind in Brandenburg diverse Akteure auf verschiedenen Ebenen zuständig (vgl. Tabelle 1). Aus der Übersicht der Zuständigkeiten wird deutlich, dass der Landkreis Barnim daher nur sehr beschränkte Möglichkeiten, etwa hinsichtlich des Ausbaus straßenbegleitender Radwege an Landes- und Bundesstraßen oder bezüglich der Unterhaltung kommunaler Radwege, hat. Die Aufgabe des Kreises liegt daher vor allem in der Unterstützung bei der Planung und Umsetzung von Maßnahmen zur Radwegeinfrastruktur, insbesondere bei regionalen und überregionalen Radrouten.

EBENE	HANDLUNGSFELD
Bund	<ul style="list-style-type: none"> - Finanzierung des Baus, der Unterhaltung sowie der Verkehrssicherung selbständiger Radwege an Bundesstraßen, - Förderung nicht-investiver Maßnahmen im Rahmen des NRVP;
Land	<ul style="list-style-type: none"> - Finanzierung des Baus, der Unterhaltung sowie der Verkehrssicherung selbständiger Radwege an Landesstraßen, - Förderung von Radwegen im Rahmen der ländlichen Entwicklung, - Planung von Radwegen an Bundes- und Landesstraßen, - Bau und Unterhalt von Radwegen an Bundes- und Landesstraßen im Rahmen der Auftragsverwaltung, - Beschilderung der Radwege in eigener Baulast;
Landkreis	<ul style="list-style-type: none"> - Finanzierung, Planung, Bau und Unterhaltung von straßenbegleitenden Radwegen an Kreisstraßen, - Koordinierung und Planung interkommunaler Radwege;
Kommunen	<ul style="list-style-type: none"> - Finanzierung, Planung, Bau und Unterhaltung von straßenbegleitenden Radwegen in kommunaler Baulast, - anteiliger Bau und Unterhaltung gemeinsamer Geh- und Radwege an innerörtlichen Bundesstraßen, - Zuwendungen aus EU-, Bundes- und Landesmitteln sind möglich, - Beschilderung der Radwege in eigener Baulast;
(private) Eigentümer	<ul style="list-style-type: none"> - Unterhaltung nicht-öffentlicher Wege und Forstwege;

Tabelle 1: Zuständigkeiten für Radwege in Brandenburg

Ein Radwegekonzept für den Landkreis Barnim kann nicht losgelöst von übergeordneten oder parallel existierenden Planwerken, Konzepten oder sonstigen Handlungsempfehlungen betrachtet werden. Daher wurden für die Erstellung des vorliegenden Konzeptes folgende Dokumente berücksichtigt:

INSTITUTION	DOKUMENT	JAHR
Bundesebene		
BMVBS	Nationaler Radverkehrsplan 2020	2012
Landesebene und länderübergreifend		
MIL	Methodik zur Bedarfsermittlung für die Radwege außerorts an Bundes- und Landesstraßen im Land Brandenburg	2006
MIR / MW	Hinweise zur wegweisenden Beschilderung des Radverkehrs	2008
MWE	Evaluierung der Handlungsempfehlungen für die Weiterentwicklung des Radtourismus im Land Brandenburg	2010
MIL	Erster Fahrradbericht für das Land Brandenburg 1990-2010	2011
MWE	Landestourismus Konzeption Brandenburg	2011
MIR	Bedarfslisten für die Radwege außerorts an Bundes- und Landesstraßen im Land Brandenburg	2013
Land Berlin	Radverkehrsstrategie Berlin	2013
Landkreisebene		
LK Barnim	4-Wege-Netz-Konzeption	1999
LK MOL	Radwanderwege- Konzept des Landkreises Märkisch-Oderland	2013
Kommunale Ebene		
Stadt Bernau bei Berlin	Straßenausbaukonzept	2006
Gemeinde Wandlitz	Radwegeausbaukonzept (Übersichtstabelle)	2009
Stadt Eberswalde	Radnutzungskonzept Eberswalde (Entwurf)	2015
Sonstige		
Naturpark Barnim	Kooperationsprojekt zur Optimierung der Radwegeschilderung zwischen den Radfernwegen Berlin-Usedom und Berlin-Kopenhagen im Gebiet des Naturparks Barnim	2010
Barnimer Feldmark	Radwegekonzept für den Regionalpark Barnimer Feldmark	2011
TMB	Radverkehrsanalyse Brandenburg	2011
AG Mittelbereich Eberswalde	Lückenschlüsse im Radwegenetz – Mittelbereich-konzeption Eberswalde	2014

Tabelle 2: Übersicht Dokumente, Konzepte und Planwerke

Darüber hinaus liegen diverse Zuarbeiten der kreiszugehörigen Ämter und Gemeinden zu prioritären Ausbauvorhaben sowie in der jüngeren Vergangenheit umgesetzten Maßnahmen vor.

Regelwerke und Richtlinien

Für die Definition einer fahrradgerechten Infrastruktur sind einige Regelwerke und Richtlinien von Bedeutung:

- Straßenverkehrsordnung (StVO),
- Verwaltungsvorschrift- Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO),

- Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008),
- Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06),
- Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL 2012),
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010),
- Hinweise zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete (H RaS 2002),
- Hinweise zum Fahrradparken (2010),
- Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Brandenburg (HBR 2008).

Diese Richtlinien bzw. sonstigen Regelwerke sind zwar nicht rechtlich bindend, werden jedoch regelmäßig fortgeschrieben bzw. ergänzt und stellen somit den jeweils gültigen Stand der Technik dar. Daher sollten diese beim Ausbau und der Modernisierung von Radwegen Anwendung finden.

Entsprechend der ERA 2010 müssen straßenbegleitende Geh- und Radwege „bei geringer Nutzungsintensität mindestens 2,50 m“ breit sein. Diese Breite sollte demnach auch bei der Errichtung oder Modernisierung von Radverkehrsanlagen angestrebt werden. Ebenso sollten gemäß dieser Empfehlungen dauerhaft ebene Oberflächen mit hoher Griffigkeit auch bei Nässe gewählt werden. Ungeeignet als Belag für Radwege sind lockerer Sand (Einsinken), Mutterboden (schlammig bei Nässe) und Natursteinpflaster (glatt bei Nässe). Mosaik-, Kleinstein- und würfelförmiges Edelpflaster (z. B. Basalt, Bimsstein, Schlacke) sind ebenfalls ungeeignet, da sie nicht eben genug sind. [ADFC 2]

2.4 Finanzierung

Fördermöglichkeiten

Bereits die vielfältigen Zuständigkeiten bei den Handlungsfeldern in den Bereichen Planung, Bau, und Unterhaltung (vgl.

Tabelle 1) deuten auf diverse Möglichkeiten der finanziellen Förderung von Radwegen hin. Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über einige wichtige Fördermöglichkeiten für den Bau von Radverkehrsinfrastruktur in Brandenburg:

BEZEICHNUNG	GRUNDLAGE	FÖRDERUNG
Kommunale Förderung	Richtlinie des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung zur Verwendung von Fördermitteln zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden des Landes Brandenburg - Teil kommunaler Straßenbau - (Rili KStB Bbg) -> selbständig geführte Radwege für den Alltagsverkehr	Förderung 75 bis 90 %
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 - (GA-I) -> touristische Radwege mit überregionaler Bedeutung von 2015	Förderung 50 bis 80 %

Förderung des ländlichen Raumes	Richtlinie des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) über die Gewährung von Zuwendungen für die Förderung der integrierten ländlichen Entwicklung (ILE) und LEADER von 2015	Förderung bis zu 75 % für Kommunen
INTERREG	Gemeinschaftsinitiative des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) zur Förderung grenzüberschreitender Zusammenarbeit	Förderung bis zu 85 %
Schul- und Spielwegesicherung	Grundsätze zur Förderung von Maßnahmen zur baulichen Schul- und Spielwegesicherung in Brandenburg von 2012 -> Beantragung jährlich möglich	Förderung bis zu 75 %

Tabelle 3: Übersicht Fördermöglichkeiten im Land Brandenburg

Kosten

Die durchschnittlichen Kosten für den nach den aktuellen Regeln der Technik errichteten Bau eines Kilometers Radweg in Asphalt-Bauweise bei einer Breite von 2,50 m betragen in Brandenburg im Jahr 2013:

MABNAHME	KOSTEN
Neubau	ca. 200.000 €
grundhafte Sanierung (großflächige Erneuerung)	ca. 35.000 €
einfache Sanierung (kleinteilige Flickarbeiten)	ca. 25.000 €

Tabelle 4: Kosten für den Radwegebau in Brandenburg,
(Landtag Brandenburg 2013)

Diese Kostensätze können lediglich als grobe Orientierung dienen. In Abhängigkeit von den Kosten etwa für Grunderwerb, Vermessung oder auf Grund der Beschaffenheit des Baugrunds etc. können diese durchaus deutlich über den genannten Durchschnittskostensätzen liegen.

Neben den Kosten für den Bau von Radwegen müssen auch die Kosten für die Unterhaltung berücksichtigt und vom Baulastträger, insbesondere im Rahmen der doppelten Haushaltsführung, kurz-, mittel- und langfristig im Haushalt geplant werden. In dem Forschungsbericht "Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus in Deutschland" des BMWi aus dem Jahre 2009 wird für die laufenden Unterhaltskosten je Kilometer Radweg und Jahr ein Wert von 700 € geschätzt. [BMW 2009]

3. Zustandserfassung

Bislang existieren keine Regelwerke oder Richtlinien, die ein einheitliches Vorgehen bei der Erfassung des Zustands von Radwegen vorgeben [BASt 2014]. Auch gibt es diesbezüglich keine Vorgaben durch die brandenburgische Landesregierung.

Um einen umfänglichen Überblick über den Zustand der Radwege im Landkreis Barnim zu erhalten, wurde eine Bestandserfassung in den Sommermonaten 2015 durchgeführt.

Erfasst wurden im Wesentlichen Wege, die

- Bestandteil eines Fernradweges aus der 4-Wege-Netz-Konzeption des Landkreises Barnim sind,
- Bestandteil eines Regionalradweges aus der 4-Wege-Netz-Konzeption des Landkreises Barnim sind,
- zu einer durch die WITO Barnim touristisch vermarkteten Radtour gehören,
- straßenbegleitende Rad- bzw. Geh- und Radwege an Landes- und Bundesstraßen sind und
- Landes- und Bundesstraßen ohne straßenbegleitende Rad- bzw. Geh- und Radwege.

Diese Radwege sind in der Abbildung 4 dargestellt.

Dabei wurden für einzelne Wegeabschnitte Merkmale erfasst und mit Hilfe eines Kodierungssystems in ein GPS-Gerät eingegeben. Grundsätzlich ergab sich ein neuer Wegeabschnitt, wenn sich an einem Abschnitt mindestens eines der in Tabelle 5 gelisteten Merkmale änderte. Insgesamt wurden 897 km Radwegenetz erfasst, die sich in 597 einzelne Unterabschnitte unterteilen. Die erhobenen Daten konnten im Anschluss in eine Excel-Tabelle eingelesen werden. Zudem wurde in ArcGIS eine Shape-Datei erstellt, bei der jeder der 597 erfassten Wegeabschnitte eine eigene Polylinie darstellt. Diese wurde dann über ein festgelegtes gemeinsames Feld mit den erfassten Merkmalen aus der Excel-Tabelle verbunden.

FÜHRUNGSFORM	BREITE	IST-ZUSTAND	OBERFLÄCHENBELAG	SANIERUNGSBEDARF
2-Richtungsradweg	<1,50m	gut	Asphalt	kein Bedarf
selbständiger Radweg	1,50m≤2,50m	mittel	Schotter	Wurzelschäden
Geh- und Radweg	>2,50m	schlecht	Sand	Schlaglöcher
straßenbegleitender Radw. land-/forstwirtschaftl. Weg	Sonstiges	Sonstiges	wassergeb. Decke	Spurrinnen
Seitenstreifen			Betonplatten	ungesicherte Querung
Mischverkehr auf Fahrbahn			Kopfsteinpflaster	Netzlücke
Gehweg Radfahrer frei			Sonstiges	Stufe/Treppe
Sonstiges				Sonstiges

Tabelle 5: Übersicht erfasste Merkmale

RADWEGE IM LANDKREIS BARNIM

Zustandserfassung

Strukturentwicklungs- und Bauordnungsamt

Auszug vom: 6. Januar 2016

Maßstab: 1:300.000

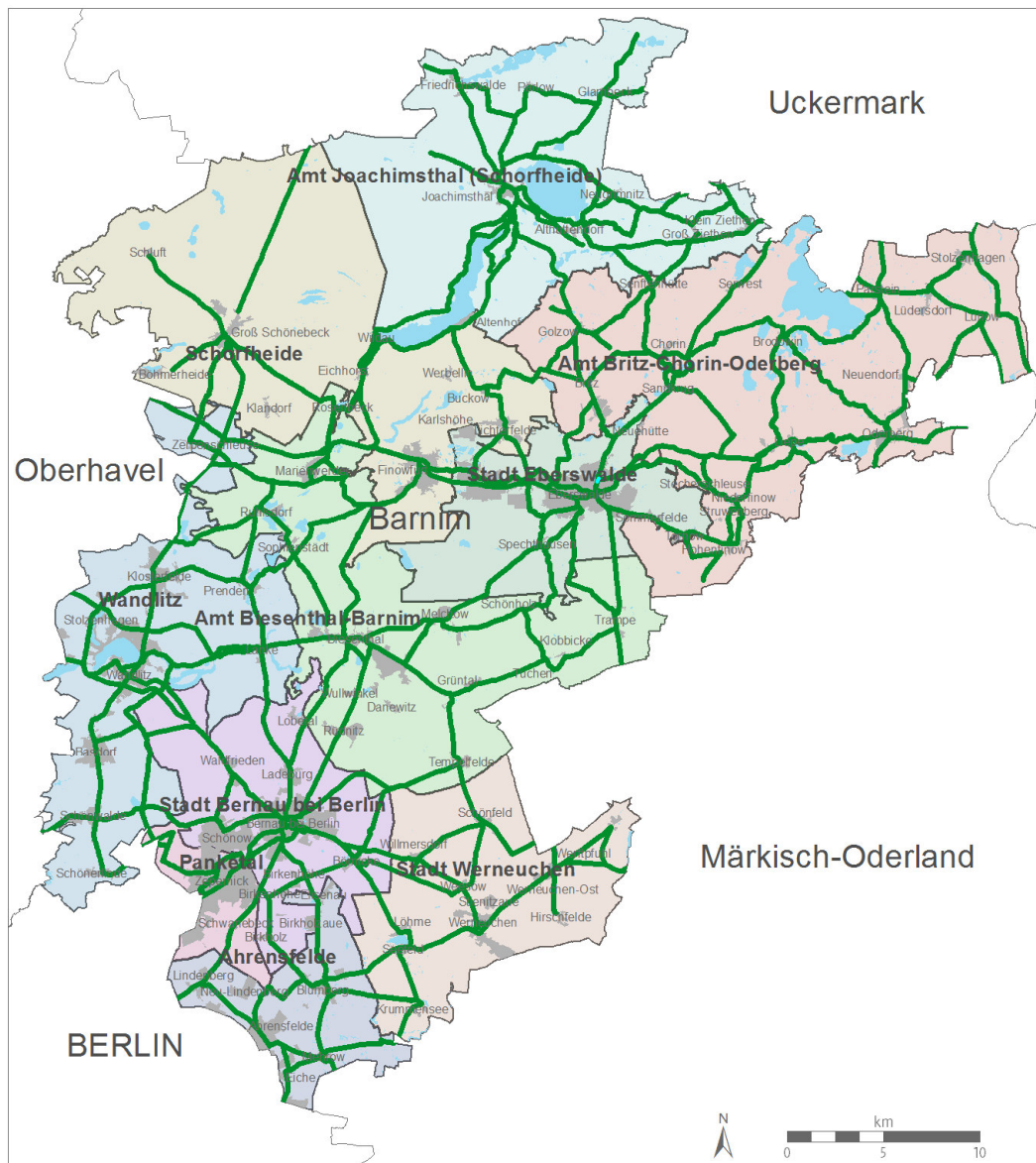


Abbildung 4: Übersicht erfasster Radwege im Landkreis Barnim

Neben den so erfassten Radwegen soll das gesamte Radverkehrsnetz durch sichere und attraktive Wegeabschnitte innerhalb der Siedlungsgebiete im Landkreis ergänzt werden. Auf Grund deren vorrangig nähräumlicher Funktion und ihrer großen Zahl, wurden diese im Zuge des Konzeptes weitestgehend nicht betrachtet. Dennoch stellen diese Wege eine wichtige Ergänzung zum überörtlichen Netz dar.

4. Zustandsbewertung

Aus den Daten der Zustandserfassung konnten anschließend Handlungsschwerpunkte herausgearbeitet werden.

Folgenden Zielen soll im Zuge der Zustandsbewertung Rechnung getragen werden:

1. Verbesserung der **Verkehrssicherheit**,
2. Verbesserung der **Alltagsmobilität**,
3. Verbesserung der Erreichbarkeiten für den **Schülerverkehr**,
4. Stärkung der **Tourismusdestination** Barnimer Land sowie
5. Schließen von **Netzlücken**.

Daraus abgeleitet wurde ein Bewertungssystem entwickelt, welches die in Tabelle 6 dargestellten Kriterien beinhaltet. Das Kriterium Lückenschluss ist dabei doppelt gewichtet, da in der Regel mit dem zu erbringenden Aufwand zur Beseitigung einer Lücke ein hoher Nutzen erzielt werden kann. Auch kommt aus den politischen Fachgremien des Landkreises seit Jahren die Forderung, das Schließen von Netzlücken zu forcieren. Für alle erfassten Streckenabschnitte wurde für jedes Kriterium eine Note zwischen 1 und 3 vergeben. Der dann aus den jeweiligen Teilnoten gebildete Durchschnitt für jeden Wegeabschnitt bewegt sich zwischen 1,0 und 3,0 und spiegelt somit die Bedeutung einer möglichen Ausbaumaßnahme am einzelnen Abschnitt wider.

KRITERIUM				ZIEL
Verkehrsstärke [Kfz/24h]	≤2.500 bzw. gering	2.501 bis 5.000 bzw. mittel	>5.000 bzw. hoch	Verkehrssicherheit
Schwerverkehr [Kfz/24h]	<50 bzw. gering	≥50 bis <150 bzw. mittel	≥150 bzw. hoch	Verkehrssicherheit
Bedeutung Alltagsverkehr	gering	mittel	hoch	Alltagsmobilität
Bedeutung Schülerverkehr	gering	mittel	hoch	Schülerverkehr
Radroute	Bereichsradweg / Sonstige	Regionalradweg	Fernradweg	Tourismus
Radwegebreite [m]	≥2,50	≥1,50 bis <2,50	<1,50	Alltagsmobilität, Schülerverkehr, Tourismus
Optimierung	gering	mittel	hoch	Alltagsmobilität, Schülerverkehr, Tourismus
Modernisierung notw.	nein	teils teils	ja	Alltagsmobilität, Schülerverkehr, Tourismus
Lückenschluss	gering	mittel	hoch	Netzlückenschluss
Zustand Belag	gut	mittel	schlecht	alle
Wichtung	1	2	3	

Tabelle 6: Bewertungsmatrix

Nicht jedes Kriterium lässt sich auf jeden Wegeabschnitt anwenden. Hier muss unterschieden werden, ob es sich um einen bereits existierenden Rad- bzw. Geh- und Radweg handelt oder um die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn. Tabelle 7 stellt dar, welche Kriterien bei welcher Wegeführungsform Anwendung fanden.

	RAD- BZW. GEH- UND RADWEG		MISCHVERKEHR AUF FAHRBAHN	
	an Radroute	ohne Radroute	an Radroute	ohne Radroute
Verkehrsstärke			X	X
Schwerverkehr			X	X
Radroute	X		X	
Radwegebreite	X	X		
Zustand Belag	X	X	X	X
Modernisierung notwendig	X	X	X	X
Lückenschluss	X	X	X	X
Bedeutung Alltagsverkehr	X	X	X	X
Bedeutung Schülerverkehr	X	X	X	X
Optimierung	X	X	X	X

Tabelle 7: Anwendung der Bewertungskriterien nach Radwegeart

In der nachfolgenden Tabelle sind die einzelnen Bewertungskriterien näher erläutert.

KRITERIUM	ERKLÄRUNG
Verkehrsstärke	Für Landes- und Bundesstraßen konnten für eine Vielzahl der Straßen die Zahlen der Verkehrserhebungen des Landesbetriebes Straßenwesen genutzt werden. Für Straßen, für die keine Zählzeiten vorliegen, wurde der Wert aufgrund langjähriger Beobachtungen zwischen gering und hoch geschätzt.
Schwerverkehr	Für Landes- und Bundesstraßen konnten für eine Vielzahl der Straßen die Zahlen der Verkehrserhebungen des Landesbetriebes Straßenwesen genutzt werden. Für Straßen, für die keine Zählzeiten vorliegen, wird der Wert aufgrund langjähriger Beobachtungen zwischen gering und hoch geschätzt.
Radroute	Um die touristische Bedeutung der Radwege zu bewerten, wird differenziert, ob es sich um einen Fernradweg, einen Regionalradweg oder um sonstige bzw. Bereichs-Radwege handelt.
Radwegebreite	Die Wegebreite spielt für die Sicherheit und den Fahrkomfort eine wesentliche Rolle. Je geringer die Radwegebreite, umso höher ist der Modernisierungsbedarf.
Zustand Belag	Der Belag spielt für die Sicherheit und den Fahrkomfort eine wesentliche Rolle. Je schlechter der Oberflächenzustand, umso höher ist der Modernisierungsbedarf.
Modernisierung notwendig	Hier wurde die Dringlichkeit der Modernisierung bewertet. Beispielsweise ist der Bedarf zur Modernisierung eines straßenbegleitenden Radweges höher, wenn gar keine Radverkehrsanlage vorhanden ist im Vergleich mit einer, mit einer geringeren Breite als in den Regelwerken empfohlen errichteten Radverkehrsanlage.
Lückenschluss	Der Bau eines Radweges zwischen zwei bestehenden Radverkehrsanlagen ist ein unmittelbarer Lückenschluss. Auch mittelbare Lückenschlüsse können behoben werden, etwa wenn Umwege abgebaut oder Zwischenabschnitte mit schlechtem Zustand modernisiert werden.
Bedeutung Alltagsverkehr	Um die Bedeutung für den Alltagsverkehr beurteilen zu können, wurden eine Karte mit den Siedlungsschwerpunkten sowie, sofern vorhanden, die Flächennutzungspläne der Gemeinden herangezogen.
Bedeutung Schülerverkehr	Um die Bedeutung für den Schülerverkehr beurteilen zu können, wurden Karten mit den Schulstandorten sowie den Siedlungsschwerpunkten herangezogen.
Optimierung	Unter Optimierung fallen beispielweise Streckenabschnitte, bei denen sich durch den Ausbau weitere Siedlungsgebiete oder POI erschließen lassen oder deutliche Verbesserungen für Radfahrer ermöglicht werden.

Tabelle 8: Erklärung der Bewertungskriterien

5. Ausbaubedarf und Prioritätenliste

Den bewerteten Abschnitten wurden sodann Prioritäten nach folgender Bewertungssystematik zugeordnet.

GESAMTNOTE	PRIORITÄT	BESCHREIBUNG
≥2,3	I	Für die jeweilige Führungsform des Radverkehrs ergibt sich gemäß der Bewertungsmatrix eine sehr hohe Ausbau- bzw. Modernisierungsnotwendigkeit.
<2,3, ≥1,8	II	Für die jeweilige Führungsform des Radverkehrs ergibt sich gemäß der Bewertungsmatrix eine hohe Ausbau- bzw. Modernisierungsnotwendigkeit.
<1,8, ≥1,5	III	Für die jeweilige Führungsform des Radverkehrs ergibt sich gemäß der Bewertungsmatrix eine mittlere Ausbau- bzw. Modernisierungsnotwendigkeit.
<1,5	ohne	Für die jeweilige Führungsform des Radverkehrs ergibt sich gemäß der Bewertungsmatrix nahezu keine Ausbau- bzw. Modernisierungsnotwendigkeit.

Tabelle 9: Beschreibung der Prioritäten

Abbildung 5 stellt die Ausbauswerpunkte in einer Karte dar. Eine dazugehörige Liste der Maßnahmen befindet sich zudem im Anhang.

Bei den Fernradwanderwegen gibt es auf dem Oder-Neiße-Radweg keinen Ausbaubedarf bei dem circa 12 km langen Teilstück auf Barnimer Gebiet. Bei den Radwegen Berlin-Usedom und Tour Brandenburg sind insbesondere diejenigen Teilstücke als hochprioritär eingestuft, die im Mischverkehr auf stark belasteten Bundes- oder Landesstraßen verlaufen. Aber auch einige Geh- und Radwege sind auf Grund ihrer schlechten Oberflächenbeschaffenheit (Sand, Kopfsteinpflaster) mit hoher bzw. sehr hoher Modernisierungsnotwendigkeit eingestuft.

Auch bei den Regionalradwegen liegen Abschnitte mit hohem und sehr hohem Ausbaubedarf an Bundes- und Landesstraßen, wie etwa ein Teilstück der Route „Rund um Berlin“ an der B273 in Wandlitz. Weiterhin hohen Bedarf haben einige Abschnitte des Oder-Havel-Radweges, etwa zwischen Liepe und Niederfinow.

Hoch ist auch der Ausbaubedarf von Radverkehrsanlagen an Bundes- und Landesstraßen. Grundsätzlich ist eine Trennung der Verkehrsarten außerorts an diesen Straßen wünschenswert, wenngleich auf Grund begrenzter Ressourcen nicht vollends realisierbar. Insbesondere dort, wo eine hohe Nachfrage im Radverkehr auf eine hohe Verkehrsbelastung sowie intensiven Schwerlastverkehr trifft, ist der Bedarf besonders dringlich. Ein hoher Bedarf besteht beispielsweise an der L200, vor allem entlang der Verbindungsachse Eberswalde-Biesenthal-Bernau bei Berlin-B2/Berlin. An dieser Landesstraße existieren abschnittsweise bereits Radverkehrsanlagen, sodass mit dem Bau einiger Radwege Lücken geschlossen werden können. Zudem stellt diese Straße die wichtigste Verbindung zwischen den beiden Mittelzentren im Landkreis sowie weiter bis in die Bundeshauptstadt Berlin hinein dar.

Insbesondere die erhöhte Verkehrs- und Schwerverkehrsbelastung macht die Errichtung von Radverkehrsanlagen an Bundesstraßen notwendig. Die B273 im Bereich Wandlitz, die B158 zwischen Werneuchen und Tiefensee oder die B168 zwischen Trampe und Eberswalde seien an dieser Stelle genannt.

Bei den sonstigen Radwegen erfordern in der Regel schlechte Oberflächenbeschaffenheit, unzureichende Wegebreiten und/oder ein allgemein schlechter Zustand einen Ausbau bzw. eine Sanierung.

Bei einigen Radwegen, die Bestandteil der Prioritätenliste sind, ist die Planung bereits abgeschlossen und die Finanzierung anderweitig gesichert, sodass zeitnah mit einem Ausbau zu rechnen ist.

AUSBAUBEDARF IM RADWEGENETZ IM LANDKREIS BARNIM

Strukturentwicklungs- und Bauordnungsamt

Auszug vom: 1. März 2016

Maßstab: 1:300.000

Prioritäten

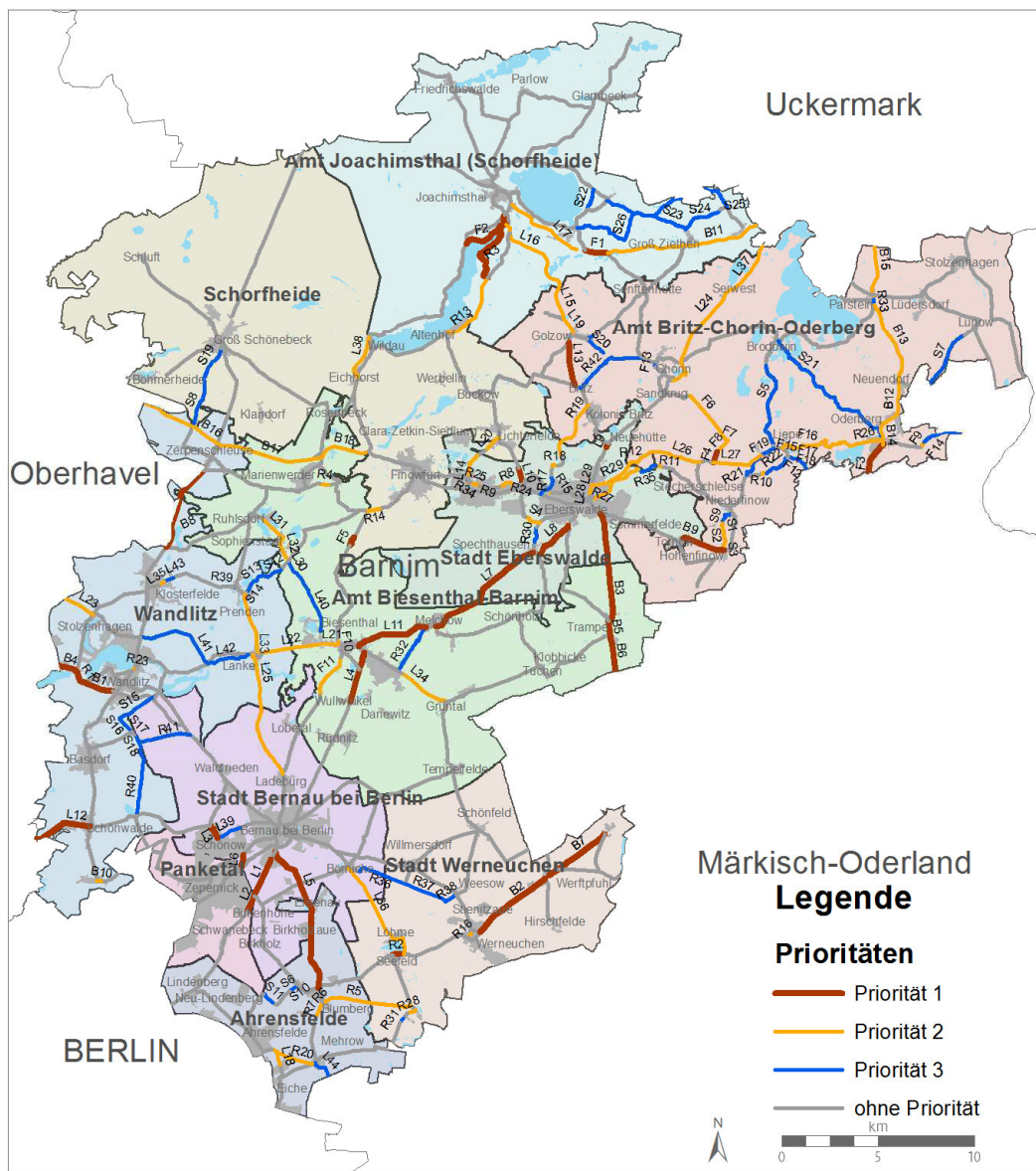


Abbildung 5: Ausbaubedarf im Radwegenetz im Landkreis Barnim

6. Pflege und Wartung

Ein zentrales Thema bei der Wertschöpfung durch Radverkehr stellt die Pflege und Wartung dar. Dies betrifft neben der Wegeinfrastruktur auch die Nebenanlagen und die Beschilderung.

Im Landkreis Barnim ist dafür der jeweilige Baulastträger verantwortlich. Eine Übernahme der Baulastträgerschaft von Radwegen durch den Landkreis ist nicht vorgesehen.

Die zwischen den Jahren 2000 und 2003 mit Hilfe von GA-I-Fördermitteln errichteten Regional- und Fernradwege wurden nach der Fertigstellung in die Baulast der jeweiligen Städte, Ämter und Gemeinden übergeben. Mittels Vereinbarungen wurden die Übernahme der Baulast, die damit verbundenen Unterhaltungs- und Verkehrssicherungspflichten sowie die Widmung als Geh- und Radweg gemäß § 6 des Brandenburgischen Straßengesetzes (BbgStrG) festgeschrieben. Mit der Übernahme der Geh- und Radwege lag fortan auch die Verantwortlichkeit für Folgekosten bei den Städten, Ämtern und Gemeinden des Landkreises.

Zur Pflege und Wartung von Radwegen gehören:

- Befahren der Radwege und Kontrolle des Zustandes der Wege, der Beschilderung und der zur Radverkehrsanlage zugehörigen Nebenanlagen (z. B. Möblierung);
- Reinigen der Radwege, der Beschilderung und der dazugehörigen Nebenanlagen;
- Reparaturarbeiten an den Radwegen, an der Beschilderung sowie an den Nebenanlagen;
- Kontrolle und Grünschnitt des angrenzenden Bewuchses am Wegesrand;
- Durchführung von Winterdienst.

Im Landkreis Barnim fährt der Kreiswegewart zweimal jährlich die touristischen Fern- und Regionalradwege

- im Amt Joachimsthal (Schorfheide),
- in der Gemeinde Schorfheide,
- im Amt Britz-Chorin-Oderberg,
- in der Stadt Eberswalde,
- in der Gemeinde Wandlitz,
- im Amt Biesenthal-Barnim sowie
- in der Stadt Bernau bei Berlin (ohne Gebiet der Barnimer Feldmark)

ab, teilt festgestellte Mängel den jeweiligen Baulastträgern mit und behebt kleinere Verunreinigungen oder Beschädigungen selbst.

Die Gemeinde Panketal sowie der Regionalpark Barnimer Feldmark e. V., zu dem im Landkreis Barnim die Stadt Werneuchen, die Gemeinde Ahrensfelde sowie der südliche Teil der Stadt Bernau bei Berlin gehören, übernehmen diese Tätigkeiten in den jeweiligen Teilgebieten in Eigenregie. Lediglich die Wartung der Beschilderung der Knotenpunkte obliegt in diesem Bereich ebenfalls dem Kreiswegewart.

7. Fazit

Ein gut ausgebautes und kontinuierlich instandgehaltenes Radwegenetz im Landkreis Barnim leistet einen wichtigen Beitrag zur Alltagsmobilität und zur Sicherung des Schülerverkehrs. Weiterhin stellt der Fahrradtourismus einen wesentlichen Baustein beim Ausschöpfen von Wertschöpfungspotenzialen im Landkreis dar. In diesem Zusammenhang ist die Nähe des Landkreises zu Berlin und dem damit verbundenen hohen Aufkommen an Radfahrerinnen und Radfahrern zu nennen. Besonders deutlich wird der Nutzen intakter baulicher Radwegeinfrastruktur dort, wo sich eine hohe Nachfrage im Fahrradtourismus und im Alltagsverkehr überlagern. Darüber hinaus kann eine gute Radwegeinfrastruktur einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit leisten, wovon alle Gruppen von Radfahrenden einschließlich anderer Verkehrsteilnehmer profitieren.

Ziel des vorliegenden Konzeptes ist es, einen Überblick zur Situation des Radverkehrs im Landkreis Barnim zu geben und den gegenwärtigen Stand als Voraussetzung zielgerichteter Ausbau- bzw. Modernisierungsmaßnahmen aufzuzeigen. Die Darstellung der technischen, institutionellen und finanziellen Rahmenbedingungen macht deutlich, dass vorausschauende Radverkehrsplanung eine Querschnittsaufgabe ist, die nur im Konsens und unter Partizipation aller Beteiligten erfolgreich sein kann. Weiterhin beinhaltet das Konzept eine Übersicht bestehender Netzlücken und Wegeabschnitte mit Ausbau- und Modernisierungsbedarf. Im Ergebnis liegt eine Liste vor, in der die aus Kreissicht ausbaubedürftigen Wegeabschnitte drei Prioritätsklassen zugeordnet werden. Um die Investitionstätigkeit der Ämter, Städte und Gemeinden für diese identifizierten Abschnitte voranzubringen, sollen vorhandene Kreismittel über eine Förderrichtlinie zur Verfügung gestellt werden.

Neben dem Ausbau und der Pflege der Wege sind auch eine konsistente einheitliche Beschilderung und deren Aufrechterhaltung von entscheidender Bedeutung. Diesem Ziel dient ein Beschilderungs-Kataster, welches auch den entsprechenden Fachbereichen der Städte und Gemeinden im Landkreis zur Verfügung gestellt wurde. Auch dieses muss kontinuierlich gepflegt und bei Änderungen oder Neuerungen von Radrouten in Abstimmung mit dem Landkreis bzw. dem Kreiswegewart angepasst werden.

Quellen

ADFC 1

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.: Klassifizierung von ADFC-Qualitätsradrouten, ohne Datum, verfügbar unter:

<http://www.adfc.de/tourismusmarketing/adfc-qualitaetsradrouten-und-adfc-radreiseregionen/adfc-guetesiegel-fuer-radreisende>, Abruf: 4.11.2015

ADFC 2

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.: Radwegebau in Wald und Flur, ohne Datum, verfügbar unter: <http://www.adfc.de/files/2/110/111/FAF11.pdf>, Abruf:

17.12.2015

BAST 2014

Bundesanstalt für Straßenwesen: „Anforderungen an die Erhaltung von Radwegen“, Heft S 84, 2014, verfügbar unter: <http://bast.opus.hbz-nrw.de/volltexte/2015/838/pdf/S84b.pdf>, Abruf: 18.11.2015

Landtag Brandenburg 2013

Landtag Brandenburg: Antwort der Landesregierung auf die Große Anfrage 34 der CDU-Fraktion Drucksache 5/8290 „Straßen- und Radwegeverkehrsinfrastruktur in Brandenburg“, 10.12.2013

BMWi 2009

Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi): „Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus in Deutschland“, Berlin 2009

Anhang

Fernradwege

Nummer	Länge [m]	Radwegeart	Führungsform	Gesamt*	Prio	Abschnitt	Zwischen	Maßnahme
F1	1.219	Fernradweg	Mischverkehr auf Fahrbahn	2,6	1	B198	A11-K6015 (Senftenhütte)	Errichtung RVA
F2	3.001	Fernradweg	Mischverkehr auf Fahrbahn	2,6	1	L220	Elsenau-Joachimsthal	Errichtung RVA
F3	1.772	Fernradweg	Mischverkehr auf Fahrbahn	2,5	1	B158	Kreisgrenze MOL-Oderberg	Errichtung RVA
F4	569	Fernradweg	Zweirichtungsradweg	2,4	1	Tour Brandenburg	Teilabschnitt: Chorin-L291	Belag, Breite
F5	523	Fernradweg	Geh- und Radweg	2,3	1	Berlin-Usedom	Brücke A11, zwischen KP95 und Biesenthal	Belag, Breite
7.084								
F6	2.855	Fernradweg	Geh- und Radweg	2,2	2	Tour Brandenburg	Teilabschnitt: Chorin-L291	Belag
F7	171	Fernradweg	Geh- und Radweg	2,2	2	Tour Brandenburg	Teilabschnitt: Chorin-L291	Belag
F8	819	Fernradweg	land- und forstwirtschaftlicher Weg	2,2	2	Tour Brandenburg	Teilabschnitt: Chorin-L291	Belag
F9	186	Fernradweg	Mischverkehr auf Fahrbahn	2,2	2	Tour Brandenburg	Oderberg-Hohensaaten	Belag, Breite
F10	128	Fernradweg	Mischverkehr auf Fahrbahn	2,2	2	Berlin-Usedom	Abschnitt nördlich KP71	Belag
F11	2.249	Fernradweg	land- und forstwirtschaftlicher Weg	2,0	2	Berlin-Usedom	Langeröner Weg-Langeröner See	Belag, Breite
F12	384	Fernradweg	Geh- und Radweg	1,8	2	Tour Brandenburg	Liepe-Grenze MOL	Breite, Zustand
6.792								
F13	289	Fernradweg	Mischverkehr auf Fahrbahn	1,6	3	Sandkruger Weg	KP82-KP83	Belag
F14	4.534	Fernradweg	Mischverkehr auf Fahrbahn	1,6	3	Tour Brandenburg	Oderberg-Hohensaaten	Breite, Zustand
F15	339	Fernradweg	Geh- und Radweg	1,6	3	Tour Brandenburg	Liepe-Grenze MOL	Breite, Zustand
F16	56	Fernradweg	Geh- und Radweg	1,6	3	Tour Brandenburg	Liepe-Grenze MOL	Breite, Zustand
F17	103	Fernradweg	Geh- und Radweg	1,6	3	Tour Brandenburg	Liepe-Grenze MOL	Breite, Zustand
F18	389	Fernradweg	Geh- und Radweg	1,6	3	Tour Brandenburg	Teilabschnitt zwischen KP22 und Grenze MOL (Ri. B	Breite, Belag
F19	2.143	Fernradweg	Mischverkehr auf Fahrbahn	1,5	3	L29 / Tour Brandenburg	KP21-Waldstraße	Errichtung RVA
7.853								

Regionalradwege

Nummer	Länge [m]	Radwegeart	Führungsform	Gesamt*	Prio	Abschnitt	Zwischen	Maßnahme
R1	663	Regionalradweg	Mischverkehr auf Fahrbahn	2,6	1	B273	KP13-KP14	Errichtung RVA
R2	434	Regionalradweg	Mischverkehr auf Fahrbahn	2,4	1	B158	Seefeld Ortsmitte	Errichtung RVA
R3	3.438	Regionalradweg	land- und forstwirtschaftlicher Weg	2,4	1	Liepenwalde-Angermünde	EJB-Voigtwiese	Belag, Breite
4.535								
R4	487	Regionalradweg	Geh- und Radweg	2,2	2	Oder-Havel-Radweg	KP97-KP39	Belag, Breite
R5	4.501	Regionalradweg	land- und forstwirtschaftlicher Weg	2,1	2	Blumberger Weg	Krummensee-Blumberg	Belag
R6	539	Regionalradweg	Mischverkehr auf Fahrbahn	2,1	2	Krummseer Str.	Bereich Blumberg	Belag
R7	630	Regionalradweg	land- und forstwirtschaftlicher Weg	2,1	2	Mehrower Landweg	Blumberg-hinter Brücke A10	Belag
R8	954	Regionalradweg	Geh- und Radweg	2,1	2	Oder-Havel-Radweg	Bereich Finowtal	Belag, Breite
R9	94	Regionalradweg	Geh- und Radweg	2,1	2	Oder-Havel-Radweg	Abschnitt östlich Angermünder Str.	Belag, Breite
R10	169	Regionalradweg	Sonstige	2,0	2	Oder-Havel-Radweg	Niederfinow-Liepe	Belag, Breite
R11	217	Regionalradweg	Mischverkehr auf Fahrbahn	2,0	2	Oder-Havel-Radweg	Bereich Kahlenberg	Belag
R12	202	Regionalradweg	Geh- und Radweg	2,0	2	Oder-Havel-Radweg	Ragöser Schleuse	Belag, Breite
R13	4.086	Regionalradweg	Mischverkehr auf Fahrbahn	2,0	2	Liepenwalde-Angermünde	EJB-Voigtwiese	Errichtung RVA
R14	661	Regionalradweg	straßenbegleitender Radweg	2,0	2	Oder-Havel-Radweg	Brücke A11 (Finowfurt)-KP95	Belag, Breite
R15	367	Regionalradweg	Sonstiges	2,0	2	Oder-Havel-Radweg (Naumann	Britzer Str.-Wiesenstr.	Belag
R16	249	Regionalradweg	Mischverkehr auf Fahrbahn	1,9	2	Rund um Berlin	KP56-B158	Errichtung RVA/Belag
R17	1.293	Regionalradweg	Mischverkehr auf Fahrbahn	1,9	2	L237	B167-Kreisverkehr	Errichtung RVA
R18	338	Regionalradweg	Mischverkehr auf Fahrbahn	1,9	2	L237	östlich Kurve Britzer Str.	Errichtung RVA
R19	3.227	Regionalradweg	Mischverkehr auf Fahrbahn	1,9	2	L237	Carl-von-Linde-Str.-L23	Errichtung RVA
R20	1.935	Regionalradweg	Mischverkehr auf Fahrbahn	1,9	2	L339	Mehrow-Ahrensfelde	Errichtung RVA
R21	127	Regionalradweg	Geh- und Radweg	1,9	2	Oder-Havel-Radweg	Niederfinow-Liepe	Belag, Breite

* Die Reihenfolge der Maßnahmen wird bei gleicher Punktzahl durch weitere Nachkommastellen präzisiert.

Prioritätenliste zum Ausbau der Radwege im Landkreis Barnim

R22	1.469	Regionalradweg	Geh- und Radweg	1,9	2	Oder-Havel-Radweg	Niederfinow-Liepe	Belag, Breite
R23	127	Regionalradweg	Geh- und Radweg	1,9	2	Lanker Weg	B109-Ruhlsdorfer Str.	Belag, Breite
R24	62	Regionalradweg	Geh- und Radweg	1,9	2	Oder-Havel-Radweg	Schleusenkrug	Belag, Breite
R25	421	Regionalradweg	Geh- und Radweg	1,9	2	Oder-Havel-Radweg	Heegermühler Schleuse-Stadtpark	Belag, Breite
R26	6.002	Regionalradweg	Mischverkehr auf Fahrbahn	1,9	2	L29	Liepe-KP20	Errichtung RVA
R27	150	Regionalradweg	Mischverkehr auf Fahrbahn	1,8	2	Oder-Havel-Radweg	KP86-Ragöser Schleuse	Belag
R28	455	Regionalradweg	Mischverkehr auf Fahrbahn	1,8	2	Ringstraße	Dorfstr. Krummensee-Ri. Trappenfelde	Belag
R29	2.886	Regionalradweg	Geh- und Radweg	1,8	2	Oder-Havel-Radweg	KP86-Ragöser Schleuse	Breite
31.648								
R30	807	Regionalradweg	Geh- und Radweg	1,7	3	Bernau-Stolzenhagen	Zoo EW-Spechthausen	Belag
R31	239	Regionalradweg	Mischverkehr auf Fahrbahn	1,7	3	Ringstraße	Dorfstr. Krummensee-Ri. Trappenfelde	Belag
R32	2.776	Regionalradweg	land- und forstwirtschaftlicher Weg	1,7	3	Weg östlich der Bahntrasse	KP99-Melchow	Belag
R33	282	Regionalradweg	Mischverkehr auf Fahrbahn	1,7	3	B158	Ortsdurchfahrt Parstein	Errichtung RVA
R34	90	Regionalradweg	Mischverkehr auf Fahrbahn	1,7	3	Oder-Havel-Radweg	Abschnitt östlich L293	Belag
R35	1.093	Regionalradweg	Geh- und Radweg	1,6	3	Oder-Havel-Radweg	Bereich Kahlenberg	Breite
R36	2.621	Regionalradweg	Mischverkehr auf Fahrbahn	1,5	3	Rund um Berlin	KP55-KP68	Belag
R37	2.292	Regionalradweg	Mischverkehr auf Fahrbahn	1,5	3	Rund um Berlin	KP55-KP79	Belag
R38	688	Regionalradweg	Mischverkehr auf Fahrbahn	1,5	3	Rund um Berlin	KP55-KP79	Belag
R39	217	Regionalradweg	Mischverkehr auf Fahrbahn	1,5	3	L315	Teilabschnitte Ortsbereich Prennden, Ri. Klosterfelde	Errichtung RVA
R40	3.954	Regionalradweg	land- und forstwirtschaftlicher Weg	1,5	3	Waldweg	KP9-KP8	Belag
R41	2.701	Regionalradweg	land- und forstwirtschaftlicher Weg	1,5	3	Waldweg	KP8-L304	Belag
R42	4.063	Regionalradweg	Mischverkehr auf Fahrbahn	1,5	3	Dorfstr.	Britz-Chorin	Belag
21.823								

Landesstraßen

Nummer	Länge [m]	Radwegeart	Führungsform	Gesamt*	Prio	Abschnitt	Zwischen	Maßnahme
L1	1.687	Landesstraße	Mischverkehr auf Fahrbahn	2,8	1	L200	Bernau-A11	RVA in Planung
L2	1.270	Landesstraße	Mischverkehr auf Fahrbahn	2,8	1	L200	A11-Gehrenberge	RVA in Planung
L3	766	Landesstraße	Mischverkehr auf Fahrbahn	2,7	1	L30	Kreisverkehr Bernauer Allee-KP4	Errichtung RVA
L4	2.674	Landesstraße	Mischverkehr auf Fahrbahn	2,7	1	L200	Wullwinkel-Biesenthal	Errichtung RVA
L5	7.964	Landesstraße	Mischverkehr auf Fahrbahn	2,6	1	L31	Blumberg-L200	Errichtung RVA
L6	642	Landesstraße	Mischverkehr auf Fahrbahn	2,6	1	L314	Th.-Körner-Str.-Elbestr.	Errichtung RVA
L7	6.602	Landesstraße	Mischverkehr auf Fahrbahn	2,4	1	L200	Melchow-Spechthausen	Errichtung RVA
L8	2.171	Landesstraße	Mischverkehr auf Fahrbahn	2,4	1	L200	Spechthausen-Eberswalde	Errichtung RVA
L9	232	Landesstraße	Gehweg Radfahrer frei	2,4	1	L200	Wassertorbrücke-L23	Belag, Breite
L10	867	Landesstraße	Mischverkehr auf Fahrbahn	2,3	1	L238	Drahthammer Schleuse-Bahntrasse	Errichtung RVA
L11	3.797	Landesstraße	Mischverkehr auf Fahrbahn	2,3	1	L200	Biesenthal-Melchow	Errichtung RVA
L12	3.156	Landesstraße	Mischverkehr auf Fahrbahn	2,3	1	L30	Schönwalde-OHV	Errichtung RVA
L13	2.230	Landesstraße	Mischverkehr auf Fahrbahn	2,3	1	L23	Britz-Golzow	Errichtung RVA
34.058								
L14	1.653	Landesstraße	Mischverkehr auf Fahrbahn	2,2	2	L293	Oder-Havel-Kanal-Am Stadtpark	Radweg in Bau
L15	2.186	Landesstraße	Mischverkehr auf Fahrbahn	2,2	2	L23	Golzow-A11	Errichtung RVA
L16	4.460	Landesstraße	Mischverkehr auf Fahrbahn	2,2	2	L23	A11-Joachimsthal	Errichtung RVA
L17	4.249	Landesstraße	Mischverkehr auf Fahrbahn	2,2	2	L220	Joachimsthal-A11	Errichtung RVA
L18	1.018	Landesstraße	Mischverkehr auf Fahrbahn	2,2	2	L311	Eiche-L339	Errichtung RVA
L19	992	Landesstraße	Mischverkehr auf Fahrbahn	2,1	2	L23	Golzow-"Flacher Pfuhl"	Errichtung RVA
L20	1.019	Landesstraße	Mischverkehr auf Fahrbahn	2,1	2	L293	L238-Oder-Havel-Kanal	Radweg in Bau
L21	646	Landesstraße	Mischverkehr auf Fahrbahn	2,0	2	L29	KP71-L294	Errichtung RVA
L22	3.401	Landesstraße	Mischverkehr auf Fahrbahn	2,0	2	L29	L294-Ortseingang Lanke	Errichtung RVA

* Die Reihenfolge der Maßnahmen wird bei gleicher Punktzahl durch weitere Nachkommastellen präzisiert.

Prioritätenliste zum Ausbau der Radwege im Landkreis Barnim

L23	1.658	Landesstraße	Mischverkehr auf Fahrbahn	2,0	2	L29	Stolzenhagen-OHV	Errichtung RVA
L24	6.818	Landesstraße	Mischverkehr auf Fahrbahn	2,0	2	L200	Chorin-Serwest	Errichtung RVA
L25	6.670	Landesstraße	Mischverkehr auf Fahrbahn	1,9	2	L31	Ladeburg-Lanke	Errichtung RVA
L26	6.366	Landesstraße	Mischverkehr auf Fahrbahn	1,9	2	L291	L200-Oder-Havel-Kanal	Errichtung RVA
L27	2.653	Landesstraße	Mischverkehr auf Fahrbahn	1,9	2	L291	Oder-Havel-Kanal-L29	Errichtung RVA
L28	458	Landesstraße	Gehweg Radfahrer frei	1,9	2	L200	Schleusenstr.-L291	Belag
L29	164	Landesstraße	Gehweg Radfahrer frei	1,9	2	L200	Eberswalde-L291	Belag
L30	337	Landesstraße	Mischverkehr auf Fahrbahn	1,8	2	L294	Ruhlsdorf-KP34	Errichtung RVA
L31	1.163	Landesstraße	Geh- und Radweg	1,8	2	L294	Ruhlsdorf-KP34	Belag RVA
L32	1.189	Landesstraße	Geh- und Radweg	1,8	2	L294	Ruhlsdorf-KP34	Belag RVA
L33	3.291	Landesstraße	Mischverkehr auf Fahrbahn	1,8	2	L31	Lanke-Prenden	Errichtung RVA
L34	2.780	Landesstraße	Mischverkehr auf Fahrbahn	1,8	2	L29	Sydow-Biesenthal	Errichtung RVA
L35	344	Landesstraße	Mischverkehr auf Fahrbahn	1,8	2	L315	Teilabschnitte Amselweg-Klosterfelde	Errichtung RVA
L36	5.758	Landesstraße	Mischverkehr auf Fahrbahn	1,8	2	L30	Börnicke-Löhme	Errichtung RVA
L37	2.255	Landesstraße	Mischverkehr auf Fahrbahn	1,8	2	L200	Serwest-UM	Errichtung RVA
L38	2.405	Landesstraße	Mischverkehr auf Fahrbahn	1,8	2	L220	Eichhorst-Werbellinsee	Errichtung RVA
63.933								
L39	1.303	Landesstraße	straßenbegleitender Radweg	1,7	3	L30	Pappelallee-Kreisverkehr Bernauer Allee	Ausbau bestehende Anlage
L40	4.086	Landesstraße	Mischverkehr auf Fahrbahn	1,7	3	L294	Biesenthal-KP34	Errichtung RVA
L41	4.421	Landesstraße	Mischverkehr auf Fahrbahn	1,7	3	L29	Wandlitz-Ützdorf	Errichtung RVA
L42	2.156	Landesstraße	Mischverkehr auf Fahrbahn	1,7	3	L29	Lanke-Ützdorf	Errichtung RVA
L43	506	Landesstraße	Mischverkehr auf Fahrbahn	1,6	3	L315	Teilabschnitte Amselweg-Klosterfelde	Errichtung RVA
L44	1.164	Landesstraße	Mischverkehr auf Fahrbahn	1,6	3	L339	MOL (Hönow)-Mehrow	Errichtung RVA
13.636								

Bundesstraße

Nummer	Länge [m]	Radwegeart	Führungsform	Gesamt*	Prio	Abschnitt	Zwischen	Maßnahme
B1	1.582	Bundesstraße	Mischverkehr auf Fahrbahn	2,7	1	B273	B109-KP13	Errichtung RVA
B2	4.390	Bundesstraße	Mischverkehr auf Fahrbahn	2,7	1	B158	Werneuchen-Werneuchen-Ost	Errichtung RVA
B3	5.753	Bundesstraße	Mischverkehr auf Fahrbahn	2,7	1	B168	Trampe-Eberswalde	Errichtung RVA
B4	990	Bundesstraße	Mischverkehr auf Fahrbahn	2,7	1	B273	Wandlitz-Wensickendorf	Errichtung RVA
B5	1.140	Bundesstraße	Mischverkehr auf Fahrbahn	2,6	1	B168	Ortsdurchfahrt Trampe	Errichtung RVA
B6	1.964	Bundesstraße	Mischverkehr auf Fahrbahn	2,6	1	B168	Trampe-Heckelberg	Errichtung RVA
B7	3.607	Bundesstraße	Mischverkehr auf Fahrbahn	2,4	1	B158	Werneuchen-Ost-Tiefensee	Errichtung RVA
B8	4.585	Bundesstraße	Mischverkehr auf Fahrbahn	2,3	1	B109	Lotschensee-Zerpenschleuse	Errichtung RVA
B9	2.240	Bundesstraße	Mischverkehr auf Fahrbahn	2,3	1	B167	Tornow-Hohenfinow	Errichtung RVA
26.251								
B10	432	Bundesstraße	Mischverkehr auf Fahrbahn	2,1	2	B109	Ortsdurchfahrt Schönerlinde	Errichtung RVA
B11	8.081	Bundesstraße	Mischverkehr auf Fahrbahn	2,1	2	B198	Senftenhütte-B2	Errichtung RVA
B12	1.767	Bundesstraße	Geh- und Radweg	2,0	2	B158	Oderberg-Neuendorf	Modernisierung bestehender Geh- und Radweg
B13	4.497	Bundesstraße	Mischverkehr auf Fahrbahn	2,0	2	B158	Neuendorf-Parstein	Errichtung RVA
B14	1.869	Bundesstraße	Mischverkehr auf Fahrbahn	2,0	2	B158	Oderberg-Neuendorf	Errichtung RVA
B15	2.605	Bundesstraße	Mischverkehr auf Fahrbahn	1,9	2	B158	Parstein-UM	Errichtung RVA
B16	4.290	Bundesstraße	Mischverkehr auf Fahrbahn	1,8	2	B167	OHV-L100	Errichtung RVA
B17	5.575	Bundesstraße	Mischverkehr auf Fahrbahn	1,8	2	B167	L100-K6009	Errichtung RVA
B18	2.773	Bundesstraße	Mischverkehr auf Fahrbahn	1,8	2	B167	K6009-L220	Errichtung RVA
31.889								

* Die Reihenfolge der Maßnahmen wird bei gleicher Punktzahl durch weitere Nachkommastellen präzisiert.

Sonstige

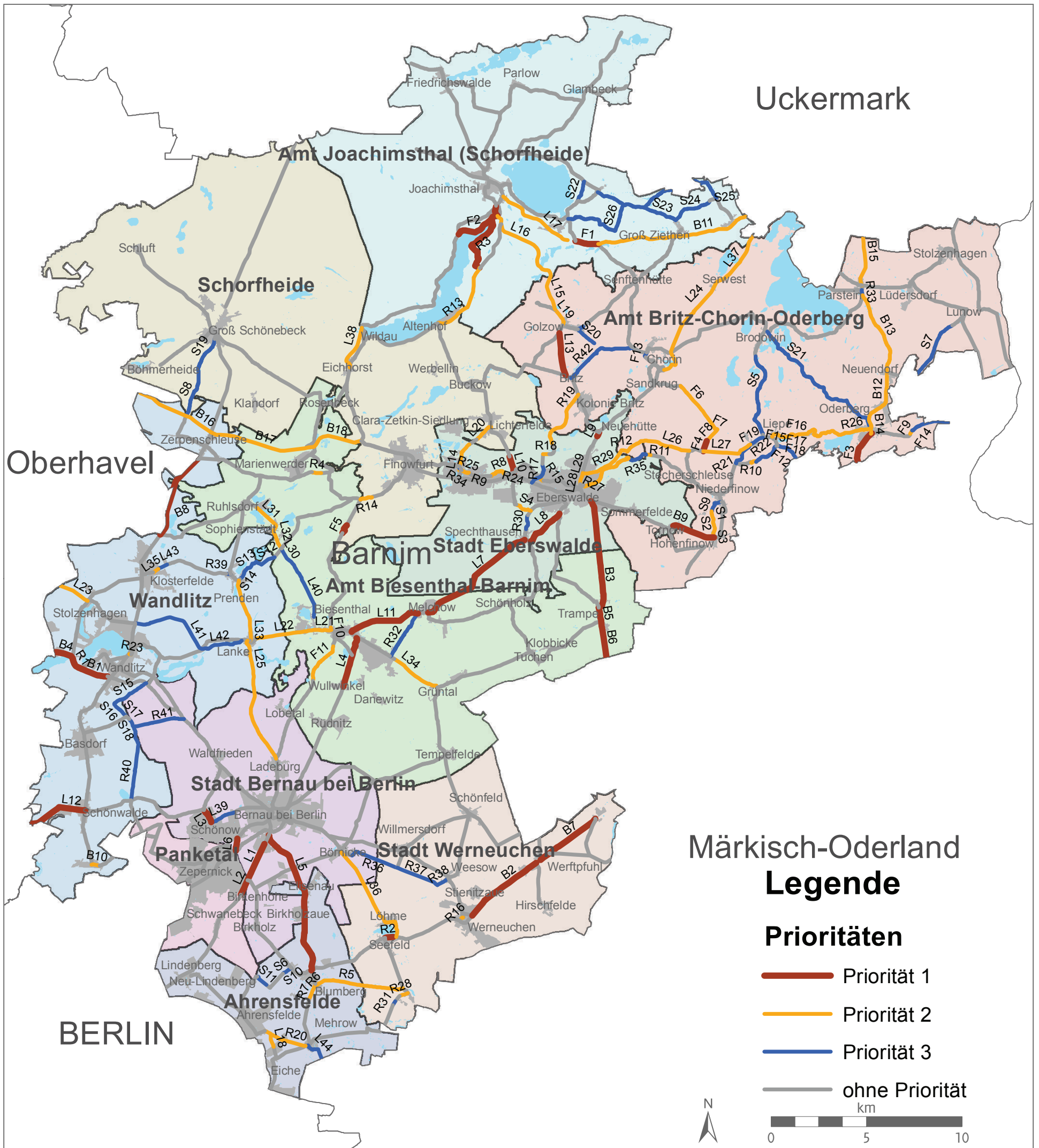
Nummer	Länge [m]	Radwegeart	Führungsform	Gesamt*	Prio	Abschnitt	Zwischen	Maßnahme
S1	441	Sonstige	Sonstige	1,9	2	Waldweg	Hohenfinow-Niederfinow	Belag
S2	722	Sonstige	land- und forstwirtschaftlicher Weg	1,9	2	Waldweg	Hohenfinow-Niederfinow	Belag, Breite
S3	254	Sonstige	Sonstige	1,9	2	Waldweg	Hohenfinow-Niederfinow	Belag, Breite
S4	894	Sonstige	Geh- und Radweg	1,9	2	"Schwarzer Weg"	Wildparkstraße-Brandenburg. Viertel	Belag
2.311								
S5	4.668	Sonstige	Mischverkehr auf Fahrbahn	1,6	3	Brodowiner Dorfstraße	Brodowin-Liepe	Belag
S6	366	Bereichsradweg	land- und forstwirtschaftlicher Weg	1,6	3	Liebigstr.	A10-Ri. Polizei Blumberg	Belag
S7	3.770	Sonstige	Mischverkehr auf Fahrbahn	1,6	3	Oderberger Straße	Lunow-L282	Belag, Breite
S8	3.125	Bereichsradweg	Mischverkehr auf Fahrbahn	1,5	3	Sperlingsau	Groß Schönebeck-Zerpenschleuse	Belag, Breite
S9	896	Sonstige	Mischverkehr auf Fahrbahn	1,5	3	Mühlenweg	Hohenfinow-Niederfinow	Belag
S10	161	Bereichsradweg	Mischverkehr auf Fahrbahn	1,5	3	Liebigstr.	L312-A10	Belag
S11	680	Bereichsradweg	Mischverkehr auf Fahrbahn	1,5	3	Straße an der Bundespolizei		Belag
S12	795	Sonstige	land- und forstwirtschaftlicher Weg	1,5	3	Forstweg	L294-L350	Belag
S13	1.053	Sonstige	land- und forstwirtschaftlicher Weg	1,5	3	Forstweg	L294-L350	Belag
S14	612	Sonstige	land- und forstwirtschaftlicher Weg	1,5	3	Forstweg	L294-L350	Belag
S15	1.986	Sonstige	land- und forstwirtschaftlicher Weg	1,5	3	Waldweg	L273-Bernauer Waldweg	Belag
S16	499	Sonstige	land- und forstwirtschaftlicher Weg	1,5	3	Bernauer Waldweg	Lanker Str.-KP8	Belag
S17	480	Sonstige	land- und forstwirtschaftlicher Weg	1,5	3	Bernauer Waldweg	Lanker Str.-KP8	Belag
S18	466	Bereichsradweg	land- und forstwirtschaftlicher Weg	1,5	3	Bernauer Waldweg	KP9-KP8	Belag, Breite
S19	1.393	Bereichsradweg	Mischverkehr auf Fahrbahn	1,5	3	Sperlingsau	Groß Schönebeck-Zerpenschleuse	Belag
S20	1.448	Sonstige	Mischverkehr auf Fahrbahn	1,5	3	Ortsverbindung	Golzow-Chorin	Belag
S21	8.107	Sonstige	Mischverkehr auf Fahrbahn	1,5	3	Kopfsteinpflasterstr.	Brodowin-Oderberg	Belag
S22	1.147	Bereichsradweg	Mischverkehr auf Fahrbahn	1,5	3	Teilstück westlich A11	KP11-Liebenwalde/Angermünde	Belag
S23	4.416	Bereichsradweg	Mischverkehr auf Fahrbahn	1,5	3	Wald- und Fortsweg	Neugrimnitz (KP12)-Groß Ziethen	Belag
S24	2.326	Bereichsradweg	Mischverkehr auf Fahrbahn	1,5	3	Wald- und Fortsweg	Groß Ziethen-Klein Ziethen	Belag
S25	4.776	Bereichsradweg	land- und forstwirtschaftlicher Weg	1,5	3	Wald- und Fortsweg	Luisenfelde-Sperlingsherberge	Belag
S26	4.359	Bereichsradweg	Mischverkehr auf Fahrbahn	1,5	3	Straße zu den Ihlowbergen	Althüttendorf-Sperlingsherberge	Belag, Breite
47.529								

* Die Reihenfolge der Maßnahmen wird bei gleicher Punktzahl durch weitere Nachkommastellen präzisiert.

AUSBAUBEDARF IM RADWEGENETZ IM LANDKREIS BARNIM

Strukturentwicklungs- und Bauordnungsamt
 Auszug vom: 1. März 2016
 Maßstab: 1:300.000

Prioritäten



www.barnim.de

Landkreis Barnim
Strukturentwicklungs- und Bauordnungsamt

Paul-Wunderlich-Haus
Am Markt 1
16225 Eberswalde

Telefon 03334 214 1845
Telefax 03334 214 2845
radverkehr@kvbarnim.de

Stand: Juni 2016

Bildnachweis: Matthias Conrad