

**Beschlussvorlage**

Geänderte Fassung vom 08.06.2012
(Änderung im Punkt 4. fett und kursiv gedruckt)

Drucksache Nr.: 2012/490

Datum: 18.04.2012

Wiedervorlage	
Aktenzeichen	br-fr
Bezug-Nr.	
Einreicher	1. Beigeordneter
	Stein, Christian

Beratungsfolge	Termin	Status
Hauptverwaltungskonferenz	24.04.2012	öffentlich vorberatend
Ausschuss für Innere Verwaltung	22.05.2012	öffentlich vorberatend
Ausschuss für Umwelt und Verbraucherschutz, Ordnung und Verkehr	23.05.2012	öffentlich vorberatend
Kreisausschuss	07.06.2012	öffentlich vorberatend
Kreistag	21.06.2012	öffentlich beschließend

Betreff:

Radwegekonzeption 2012 - 2016 des Landkreises Potsdam-Mittelmark

Beschlussvorschlag:

1. Der Kreistag beschließt die Radwegekonzeption 2012-2016 für den Landkreis Potsdam-Mittelmark.
2. Der Kreistag beauftragt die Verwaltung im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel mit der mittelfristigen Umsetzung des Radwegekonzeptes. Eigene Baumaßnahmen des LK PM sind als Projekt zu planen und dem Kreistag jeweils zu Beschlussfassung vorzulegen.
3. Der Bau von Radwegen hat im Einvernehmen mit der jeweiligen Gemeinde zu erfolgen. Es ist sicherzustellen, dass die Radwege nach Fertigstellung ins Eigentum der jeweiligen Gemeinde übergehen und dass die Unterhaltung von der Gemeinde übernommen wird.
4. Dieses Konzept ist in einem ***zweijährigen*** Turnus zu aktualisieren.

Begründung:

Siehe Anlage (Radwegekonzeption 2012 – 2016)

Finanzielle Auswirkungen: Ja im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel (vergl. Radwegekonzeption 2012 – 2016, Pkt. 6.2, Maßnahmeübersicht Infrastruktur)

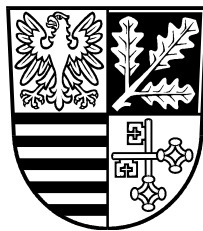
Verteiler nach Beschlussfassung: BLR, 1. BEIG., FD 04, FB 1

Landrat

1. Beigeordneter

Anlage: Radwegekonzeption 2012 - 2016

Der Vorsitzende



Kreistag
Potsdam-Mittelmark

Beschluss (öffentlich)

Sitzung 20. Sitzung des Kreistages
Sitzungsdatum 21.06.2012

TOP 10.2.

**Radwegekonzeption 2012 - 2016 des Landkreises Potsdam-Mittelmark
(Beschluss Nummer: 2012/490)**

Beschluss

1. Der Kreistag beschließt die Radwegekonzeption 2012-2016 für den Landkreis Potsdam-Mittelmark.
2. Der Kreistag beauftragt die Verwaltung im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel mit der mittelfristigen Umsetzung des Radwegekonzeptes. Eigene Baumaßnahmen des LK PM sind als Projekt zu planen und dem Kreistag jeweils zu Beschlussfassung vorzulegen.
3. Der Bau von Radwegen hat im Einvernehmen mit der jeweiligen Gemeinde zu erfolgen. Es ist sicherzustellen, dass die Radwege nach Fertigstellung ins Eigentum der jeweiligen Gemeinde übergehen und dass die Unterhaltung von der Gemeinde übernommen wird.
4. Dieses Konzept ist in einem zweijährigen Turnus zu aktualisieren.

Abstimmungsergebnis: mehrheitlich beschlossen (1 Nein-Stimme)

Verteiler: - 1. Beigeordneter
 - FD 04
 - FB 1

Gerhard Enser
1. Stellvertreter des
Vorsitzenden des Kreistages

Radwegekonzeption 2012-2016

Wohin soll die Reise gehen?



PM

Stand 09.05.2012

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	1
0 Anlass für die Erarbeitung	2
1 Ziel der Konzeption	3
2 Begriffsklärungen und rechtliche Grundlagen	3
2.2 Baulastträger.....	4
2.3 Verkehrssicherungspflicht und Verkehrsregelungspflicht	4
2.4 Standards	5
3 Ausgangssituation.....	5
3.1 Überregionale und regionale Radwege	5
3.2 Stand der Umsetzung des Konzeptes der überregionalen touristischen Radwege von 2004	6
3.3 Aktueller Wegezustand der touristischen Radfernwege	7
3.4 Nutzung der Radwege.....	9
3.5 Marketing.....	10
4 Entwicklungspotenziale.....	11
4.1 Zielnetz und Kernnetz PM	11
4.2 Anbindung regionaler und örtlicher Radwege an das Kernnetz PM	11
4.3 Anbindung des Kernnetzes PM über Kreis- und Landesgrenzen	12
4.4 Anbindung von Bahnhöfen an das Kernnetz PM	12
4.5 Marketing.....	12
5 Umsetzung des Zielnetzes PM.....	13
5.1 Handlungsschwerpunkte	13
5.2 Finanzierungsmöglichkeiten	14
5.3 Prioritäten für das Handeln der Kreisverwaltung LK PM für das Zielnetz	15
5.3.1 Qualitätssicherung / -verbesserung Europäischer Fernradweg R1 / D3-Route	15
5.3.2 Schließen der Lücken im Kernnetz PM.....	16
5.3.3 Qualitätsverbesserung der weiteren touristischen Radfernwege.....	17
5.3.4 Unterstützung der kreisangehörigen Städte, Ämter und Gemeinden	17
5.3.5 Ausschilderung von überregionalen Radrouten nach HBR Brandenburg	17
5.3.6 Qualifizierung des Tourennetzes	18
5.3.7 Vermarktung des Radwegeangebotes.....	18
6 Maßnahmeplan	18
6.1 Kreistagsbeschluss.....	18
6.2 Maßnahmeübersicht Infrastruktur	19
6.3 Maßnahmeübersicht Marketing	20
7 Dokumentation im GIS-Portal des LK PM	21
8 Zusammenfassung und Fortschreibung	21
9 Verzeichnis der Abkürzungen	22
10 Verzeichnis der Anlagen.....	23

0 Anlass für die Erarbeitung

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark (LK PM) hat sich zum Ziel gesetzt, seinen Bürgern gute Rahmenbedingungen für ein attraktives Lebens- und Arbeitsumfeld zu ermöglichen, die regionale Wirtschaft und speziell den Tourismus zu fördern (Strategiebeschluss für 2011ff, Ziel 1.1.).

Ein wesentlicher Bestandteil ist dabei die Weiterentwicklung des Radwegenetzes. Ausgehend von den vom Kreistag beschlossenen Konzepten „Koordiniertes Radwegekonzept“ aus dem Jahr 1997 und „Konzept der überregionalen touristischen Radfernwege 2004-2009“ sowie unter Einbeziehung des Verkehrsentwicklungsplanes 2015 und des Schulwegsicherungskonzeptes bedarf es einer Fortschreibung.

Auch die Bundesregierung verfolgt das Ziel, den Radverkehr in Deutschland im Rahmen einer nachhaltigen Verkehrspolitik zu fördern. Im Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) 2002-2012 werden die Vorteile des Radverkehrs komprimiert wie folgt dargestellt: „Der Radverkehr ermöglicht eine Mobilität unabhängig vom Alter und Einkommen, ist gesundheitsfördernd, kostengünstig, umweltfreundlich, leise und beansprucht wenig Fläche. Attraktive Fahrradangebote tragen zur Verbesserung des Tourismusstandortes Deutschland bei, gerade in strukturschwachen ländlichen Gebieten. Fahrradförderung sichert darüber hinaus Arbeitsplätze in der Fahrradindustrie, im Handel und in diversen Dienstleistungsbereichen rund ums Rad und leistet damit einen Beitrag zur Mittelstandsförderung.“ (NRVP 2002-2012, Das Wichtigste in Kürze, Abs. 4)

In der Landestourismuskonzeption Brandenburg 2011-2015 wird dem Radtourismus eine hohe Wertigkeit bescheinigt. Der Schwerpunkt wird dabei auf Erhalt und Ausbau der Qualität der Infrastruktur gelegt. Auf dieser Grundlage wird die Entwicklung zielgruppenorientierter Angebote mit hoher Priorität eingefordert. (Landestourismuskonzeption Brandenburg 2011-2015, Kurzfassung, Abs. 5.4.2 Radtourismus). Mit der „Evaluierung der Handlungsempfehlungen für die Weiterentwicklung des Radtourismus im Land Brandenburg“ (Ministerium für Wirtschaft des Landes Brandenburg, 2007) wurde eine grundsätzliche Orientierung für das Land Brandenburg gegeben, die jedoch einer Fortschreibung bedarf.

Die Radreiseanalyse 2012 des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC) sieht Brandenburg bei den beliebtesten Radreisedestinationen in Deutschland auf dem dritten Platz. Diese gute Position zu halten und möglichst noch zu verbessern - dazu kann der LK PM im Interesse seiner Einwohner und der wirtschaftlichen Entwicklung der Region einen wesentlichen Beitrag leisten.

1 Ziel der Konzeption

Vor dem Hintergrund knapper werdender Mittel, aber auch einer teilweise bereits gut ausgebauten Radwegeinfrastruktur liefert die Konzeption eine strategische Ausrichtung für die weitere Entwicklung des Radwegenetzes im Landkreis Potsdam-Mittelmark.

Entsprechend dem NRVP 2002-2012 wird der Fokus dabei auf die weitere Verbesserung der Verkehrssicherheit, die Netzwirkung und die Qualitätssteigerung gerichtet. Ziel ist die weitere Verbesserung der Bedingungen für den Alltagsradverkehr, insbesondere unter dem Aspekt der Erreichbarkeit von Schulen und Mittelzentren, sowie die Entwicklung attraktiver Angebote für Erholung und Freizeit für Einwohner und Gäste.

Die Konzeption beschreibt auf der Basis einer Analyse der Ausgangssituation die Potenziale für die Gestaltung eines Zielnetzes. Sie zeigt Handlungsbedarf hinsichtlich Bau, Beschilderung, Ausstattung und Vermarktung auf und verdeutlicht, wie der LK PM im Rahmen der kommunalen Zusammenarbeit seiner Mitverantwortung sowohl für die touristischen Wege als auch für die Alltagsradwege – und hier mit besonderer Priorität unter dem Aspekt der Schulwegsicherung – gerecht wird. Sie soll eine langfristige Investitionsplanung ermöglichen und unterstützen und als Grundlage zur Erschließung von Fördermitteln dienen. Ebenso ist sie die Basis für die Interessenvertretung bei den unterschiedlichen Baulastträgern.

Insgesamt muss ein abgestimmtes und zielgerichtetes Vorgehen aller Akteure bei der weiteren Entwicklung der Radwegeinfrastruktur und ihrer Vermarktung gesichert werden.

2 Begriffsklärungen und rechtliche Grundlagen

2.1 Wegebezeichnungen

Radwege	- umfassender Begriff für alle Wege, die zur Nutzung mit dem Rad ausgewiesen werden
Radanlagen / Radverkehrsanlagen	- Radwege, die verkehrsrechtlich (Verkehrszeichen der Straßenverkehrsordnung (STVO)) den Status als Radweg, kombinierter Fuß- und Radweg oder Fahrradstraße haben (auch straßenbegleitende Radwege und Fußwege mit Zusatzschild „Für Radfahrer frei“)
Radrouten	- ausgeschilderte Streckenführungen, die auf gebauten oder nicht ausgebauten Wegen liegen können
Radtouren	- meist thematisch begründete Streckenauswahl, keine spezifische Anforderung an Ausbauzustand, keine Ausschilderung erforderlich, meist nur in einer Karte eingezeichnet

- Radwanderwege - Strecken, die zur Nutzung für Freizeit und Erholung bzw. im touristischen Sinne empfohlen werden
- Radfernwege - in der Regel länderübergreifende Routenführung, von landes-, deutschland- oder europaweiter Bedeutung
- Regionale Radwege - in der Regel mehrere Landkreise betreffende Routenführung, von Bedeutung für ein oder mehrere Bundesländer, Erschließung einer Region
- örtliche Radwege - Ortsverbindungswege, kleinere – auch gemeinde- oder landkreisübergreifende – Wege und Rundstrecken

2.2 Baulastträger

Im LK PM verlaufen Radwege in der Regel an bzw. auf öffentlichen Straßen, d.h. an bzw. auf Straßen, Wegen und Plätzen, die dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind. Baulast und Baulastträgerschaft für öffentliche Straßen sind im Bundesfernstraßengesetz (FStrG) und im § 9 des Brandenburgischen Straßengesetzes (BbgStrG) 2009 geregelt. Danach umfasst die Straßenbaulast zunächst alle mit dem Bau und der Unterhaltung der Straßen zusammenhängenden Aufgaben, wobei unter anderem die Belange des Radverkehrs zu berücksichtigen sind. Träger der Baulast sind im Wesentlichen

- an Bundesstraßen der Bund (Beauftragter im LK PM: Landesbetrieb Straßenwesen (LS))
- an Landesstraßen das Land (Beauftragter im LK PM: LS)
- an Kreisstraßen der Landkreis bzw. die kreisfreie Stadt
- an Gemeindestraßen die Gemeinde.

Für gemeinsame Geh- und Radwege an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen bei Ortsdurchfahrten ist die Gemeinde Träger der Baulast.

Für sonstige öffentliche Straßen (öffentliche Feld- und Waldwege, beschränkt-öffentliche Wege und Eigentümerwege) wird die Baulastträgerschaft in der Widmungs- und Umstufungsverfügung bestimmt.

Für Radwege, die abseits von Straßen und Wegen verlaufen, ist die Baulastträgerschaft vertraglich mit dem Grundstückseigentümer zu regeln.

2.3 Verkehrssicherungspflicht und Verkehrsregelungspflicht

Die Verkehrssicherungspflicht ist die Pflicht, den Verkehrsteilnehmer vor den Gefahren zu schützen, die ihm bei zweckentsprechender Benutzung öffentlicher Verkehrsflächen aus deren Zustand entstehen können. Sie ist nicht gesetzlich geregelt, sondern wurde aus der Rechtsprechung entwickelt (§ 823 BGB) und beruht auf dem Grundsatz, dass derjenige, der in seinem Verantwortungsbereich eine Gefahrenquelle schafft und andauern lässt, auch Vorkehrungen zur Abwehr der Gefahren treffen muss. Die Verkehrssicherungspflicht für Radverkehrsanlagen folgt somit im Wesentlichen der Baulastträgerschaft, bloße Wegweisung hat keine Auswirkungen auf die Verkehrssicherungspflicht.

Die Verkehrsregelungspflicht ist dagegen die Amtspflicht (§ 839 BGB i. V. m. Art. 34 GG), den Verkehr durch Verkehrszeichen und -einrichtungen möglichst gefahrlos zu lenken.

2.4 Standards

Hinsichtlich der Standards für Planung, Entwurf und Betrieb von Radverkehrsanlagen gelten in Übereinstimmung mit dem Nationalen Radverkehrsplan für alle Baulastträger die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV).

Für die Beschilderung und Wegweisung sind die Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr im Land Brandenburg (HBR Brandenburg) anzuwenden.

Für die D 3-Route – identisch mit dem R 1 – sind diese Standards vorrangig zu gewährleisten, denn sie ist das Pilotprojekt des Deutschen Tourismusverbandes (DTV) hinsichtlich Qualität und Vermarktung eines länderübergreifenden Radweges in Deutschland.

Normen für die begleitende Infrastruktur – diese reicht von Infotafeln und Schutzhütten über geeignete Unterkünfte bis zur Organisation des Gepäcktransportes und die Einbindung des Öffentlichen Personenverkehrs – werden zurzeit im Rahmen des D-Routen-Projektes des DTV vom ADfC erarbeitet.

3 Ausgangssituation

Das Territorium des LK eignet sich landschaftlich größtenteils sehr gut für das Radfahren. Das betrifft sowohl den Alltagsradverkehr als auch touristische und radsportliche Aktivitäten. Dem entsprechend ist ein zum Teil gut ausgebautes, aber auch noch mit Lücken behaftetes Radwegenetz und darüber hinaus ein umfangreiches Radroutennetz vorhanden.

Vorzugsweise für den Alltags- und Schulwegradverkehr sind zahlreiche straßenbegleitende Radanlagen an Bundes- und Landesstraßen sowie an Kreisstraßen und in den Orten vorhanden.

(Anlage 1, Karte „Radanlagen Bestand“)

3.1 Überregionale und regionale Radwege

Das touristische Radfernwegenetz im LK PM bilden

- der Europäische Radfernweg R 1, identisch mit der Deutschlandroute D 3 (Gesamtlänge 960 km, ca. 74 km im LK PM, Abschnitt im LK PM auch Teil der EuroVelo-Route „Middle Europe Route“ Nordkap-Malta und der EuroVelo-Route „Pilgrims Route“ Trondheim-Santiago de Compostela sowie der D 11-Route „Ostsee Oberbayern“)
- der Havelradweg (Gesamtlänge von der Quelle in Mecklenburg-Vorpommern bis zur Mündung in die Elbe bei Havelberg in Sachsen-Anhalt ca. 350 km, ca. 40 km im LK PM)
- die Tour Brandenburg (Gesamtlänge rund um Berlin ca. 1111 km, längster Radfernweg Deutschlands, ca. 150 km im LK PM, in Teilen identisch mit dem R 1 und dem Havelradweg,).
- die Tour 4 der Arbeitsgemeinschaft (AG) „Städte mit historischem Stadtkern“ (im weiteren StädteTour 4 genannt, Gesamtlänge ca. 300 km, teilweise identisch mit der Tour Brandenburg und Ergänzung der selben)

Anlage 2, Karte „Touristische Radfernwege“)

Vom ADFC wird derzeit ein weiterer Radfernweg initiiert, der von Berlin - unter anderem durch den LK PM - nach Hameln führen und als Börde-Radweg vermarktet werden soll.

Weitere regionale touristische Radwege sind

- Radroute F1 (von Potsdam rund um den Schwielowsee)
- der Mauerradweg
- die Regionalparkroute „Rund um Berlin“
- die Routen des umsetzungsorientierten Konzeptes zur Entwicklung eines Wegenetzes im Abstimmungsraum des Kommunalen Nachbarschaftsforums Berlin und Nachbarn „Wege im Südraum“
- Storchenradwanderweg (von Brandenburg an der Havel rund um den Beetzsee)
- Radroute Berlin – Magdeburg (unter Einbeziehung des Teltowkanalweges und des Havelradweges über Brandenburg an der Havel, Wusterwitz, Ziesar, Loburg)
- Radroute „Flämingradweg“ von Bad Belzig nach Dessau/Rosslau (mit Anbindung an den R 1 nach Potsdam)

Zahlreiche örtliche Radrouten und Tourenempfehlungen ergänzen das Angebot an Radwegen auf der Grundlage vorhandener und gut befahrbarer Wege. Beispielhaft seien hier die Tourenvorschläge in den Naturparks und die Empfehlungen des Tourismusverbandes Havelland wie die Klostertour um Lehnin und die Tour zur Kirscheninsel Töplitz genannt.

3.2 Stand der Umsetzung des Konzeptes der überregionalen touristischen Radwege von 2004

Bauezeitenannahmeübersicht (2004)				Erfüllungsstand (2011)
Radweg-bezeichnung	Länge gesamt	Ausbau-strecke	Zeitplan (Konzept 2004)	
Internationaler Radfernweg R 1 Bad Belzig – Potsdam	~ 74 km	32,3 km	2000 – 2005 (Bad Belzig – Schwanebeck an B 102 – 2005)	Fertig gestellt
Havelradweg (Werder – Brandenburg)	~ 36 km	23,2 km	Planungsbeginn mit Dritten – III-IV/2004 Bau: 2005 – 2008	Fertig gestellt, Lückenschluss zwischen Werder (Havel) und Phöben unter A 10 vom LS für 2012 geplant

Bauzeitenannahmeübersicht (2004)				Erfüllungsstand (2011)
Radweg- bezeichnung	Länge gesamt	Ausbau- strecke	Zeitplan (Konzept 2004)	
Tour Brandenburg/ Südroute (Anschluss vom R 1 zum Skater- und Radwegenetz im Landkreis Teltow- Fläming)	~ 17 km	7,0 km	Planungsbeginn: 2005 Bau: 2006 – 2008	Abschnitt Klein Marzehns – Garrey (1,8 km) 2011 fertig gestellt
Tour Brandenburg/Westroute (Brandenburg – Wusterwitz- Görzke – Wiesenburg – R 1) (Neu: StädteTour 4)	~ 45 km, davon: ~ 20 km kommunal ~ 25 km an Bundes- straßen	14,0 km (Ziesar – Bücknitz – Rogäsen)	Planungsbeginn: 2006 Bau: 2007 – 2010	Wusterwitz – Kreisel mit L 96 = K 6954, bei KS bisher kein Ausbau vorgesehen; Kreisel – Rogäsen = L 96, keine Planung bei LS; Rogäsen – Bücknitz – Ziesar = L 96, bei LS ggf. nach 2015; Ziesar – Görzke = B 107, im Bau (LS); Görzke – Neuhütten = B 107, bei LS ggf. nach 2016; Neuhütten – Wiesenburg (Kreisel) ist fertig gestellt; Wiesenburg – Jeserig = B 107, bei LS bis 2015 vorgesehen; Jeserig – Grubo = L 84, Bei KSB kein Ausbau vorgesehen
Tour Brandenburg/Ostroute (R 1 – Lehnin – Brandenburg) (Neu: Tour Brandenburg R1/Borkheide – Lehnin – Havelradweg/Götzer Berge)	~ 31 km	24,0 km	Planungsbeginn: 2008 Bau 2009 – 2012	Abschnitt Busendorf – Emstal = L 88, bei LS kein Ausbau vorgesehen

3.3 Aktueller Wegezustand der touristischen Radfernwege

R 1 / D 3-Route

- Bau: 2003 abgeschlossen, Abschnittsweise gebaut, erste Abschnitte 1996 fertig gestellt
- Fahrbahn: Zustand teilweise sehr schlecht (Wurzelaufbrüche im Wald), dringender Erhaltungsbedarf, (Befahrungsprotokolle aus den Jahren 2009, 2010, 2011 liegen vor.); einige Lückenschlüsse (vorwiegend innerörtlich) noch erforderlich
- Beschilderung: einheitlich nach HBR Brandenburg (geringe Ergänzungen / Ersatzleistungen erforderlich)
- Ausstattung: entspricht nicht den qualitativen Anforderungen des DTV bzw. des ADFC an die D 3-Route (siehe 2.4 Standards)
- Zuständig: je nach Abschnitt LS (im Auftrag von Bund und Land, ca. 9 km), LK PM (ca. 18 km), 7 Gemeinden (zusammen ca. 45 km), sonstige (ca. 5 km); Koordination auf dem Territorium des LK PM durch LK PM

Havelradweg

- Bau:** 2008 zwischen Potsdam und Brandenburg an der Havel auf dem Territorium des LK PM abgeschlossen, nördlich der Stadt Brandenburg an der Havel (Amt Beetzsee) teilweise Landesstraße ohne Radweg (ursprünglich geplanter Bau wurde abgesagt)
- Fahrbahn:** Zustand zwischen Potsdam und Brandenburg an der Havel gut, im Bereich des Amtes Beetzsee teilweise verbesserungsbedürftig
- Beschilderung:** Zustand gut, in der Stadt Havelsee zum Teil nicht nach HBR Brandenburg
- Ausstattung:** verbesserungsbedürftig (Infotafeln, Schutzhütten, Rastplätze, Gastronomie)
- Zuständig:** Stadt Werder (Havel), Gemeinde Groß Kreutz (Havel) und Amt Beetzsee; Koordination auf dem Territorium des LK PM durch LK PM

Tour Brandenburg

- Bau:** verläuft im LK PM auf weiten Strecken auf dem R1, in Richtung Norden führt sie ab Borkheide über Kloster Lehnin zum Havelradweg bei Götz nur teilweise auf gebauten Radwegen, im Süden zweigt sie ab Klein Marzehns vom R1 ab nach Treuenbrietzen und von dort in Richtung Landkreisgrenze vor Altes Lager. In diesem Abschnitt wurde 2011 eine Baumaßnahme über ca. 1,8 km umgesetzt
- Fahrbahn:** Zustand sehr unterschiedlich, da Verlauf auf vorhandenen Wegen / Straßen, teilweise Landesstraßen ohne Radweg, teilweise Kopfsteinpflaster, zahlreiche verbesserungsbedürftige Abschnitte
- Beschilderung:** einheitlich nach HBR Brandenburg, größter Teil 2011 vom LK PM mit Förderung aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) realisiert
- Ausstattung:** Außerhalb des Verlaufs auf dem R 1 ist kaum Ausstattung (Rastplätze, Bänke, Infotafeln etc.) vorhanden.
- Zuständig:** je nach Abschnitt die unterschiedlichen Träger der Straßenbaulast; Koordination auf dem Territorium des LK PM durch LK PM in Zusammenarbeit mit der Tourismus Marketing Brandenburg GmbH (TMB)

StädteTour 4

Die Touren der AG „Städte mit historischem Stadtkern“ werden vom Land Brandenburg auf der Grundlage der Kriterien des ADFC als Ergänzung zur Tour Brandenburg ebenfalls als Radfernwege eingestuft. Die StädteTour 4 verläuft zum größten Teil im LK PM. Im westlichen Teil entspricht sie der ehemaligen Tour Brandenburg / Westroute. Das Konzept für eine Tour Brandenburg / Westroute musste

- aufgegeben werden, weil dafür auf Landesebene keine Akzeptanz in Aussicht steht. Die Routenfestlegung für die Tour Brandenburg ist abgeschlossen.
- Bau:** verläuft auf vorhandenen Wegen / Straßen, kommt auf der Tour Brandenburg bei Altes Lager in unseren Landkreis, mündet in Klein Marzehns in den R 1 nach Bad Belzig, führt von hier über Wiesenburg zur B 107 und nach Görzke, von dort bis Ziesar auf dem die Bundesstraße begleitenden Radweg und verläuft von Ziesar bis Wusterwitz auf der L 96 und der K 6954. Von Görzke bis Ziesar begleitet sie die Bundesstraße auf dem ehemaligen Bahndamm. Hier muss nach dem Bau durch den LS insbesondere ein Anschluss / Lückenschluss zur übrigen Route umgesetzt werden.
- Fahrbahn:** Zustand sehr unterschiedlich, da Verlauf auf vorhandenen Wegen / Straßen, teilweise Landesstraßen ohne Radweg, teilweise Kopfsteinpflaster, zahlreiche Lücken und verbesserungsbedürftige Abschnitte
- Beschilderung:** für 2012 vorgesehen
- Ausstattung:** Außerhalb des Verlaufs auf dem R 1 ist keine Ausstattung (Rastplätze, Bänke, Infotafeln etc.) vorhanden.
- Zuständig:** je nach Abschnitt die unterschiedlichen Träger der Straßenbaulast; Koordination durch AG „Städte mit historischem Stadtkern“ im Land Brandenburg

3.4 Nutzung der Radwege

Alltagsradverkehr

Alltagsradverkehr umfasst die täglichen Wege zur Schule oder Arbeit, für Besorgungen und Einkäufe oder zu Freizeiteinrichtungen. Insbesondere Kinder, Jugendliche und ältere Menschen müssen sich dabei auf öffentlichen Straßen sicher mit dem Rad bewegen können. Daher muss in der Verkehrsplanung dem Radverkehr ein hoher Stellenwert zukommen. Grundgedanke ist, den Fahrradverkehr im Alltag, in der Freizeit und im Urlaub als sinnvolle Alternative oder Ergänzung zu anderen Fortbewegungsmöglichkeiten zu fördern. Insbesondere Bahnhöfe, aber auch Busbahnhöfe und ausgewählte Haltestellen sind auf die kombinierte Nutzung einzurichten.

Die gezielte Unterstützung des Rades als Verkehrsmittel im Alltagsverkehr erfordert insbesondere eine bessere Erreichbarkeit von Schulen und einen Ausbau von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im schulischen Umfeld.

Touristische Nutzung

Im Rahmen eines Forschungsprojektes der TMB wurden auch im LK PM Radverkehrszählungen durchgeführt. Über das Jahr 2010 lieferten sechs fest installierte und fünf temporär eingesetzte mobile Zählgeräte sowie umfangreiche Befragungen erste Aussagen zur Nutzung der Radfernwege R1, Havelradweg und Tour Brandenburg. Dabei wurden auf der Baumgartenbrücke in Werder (Havel), über die sowohl der R1 als auch

der Havelradweg verlaufen, Nutzerrekorde im landesweiten Vergleich gemessen. Dazu tragen laut Befragung ganz wesentlich auch der Alltags- und der Ausflugsverkehr bei.

Für die einzelnen Zählstandorte wurden im Zuge der zentralen statistischen Auswertung (zum Teil durch Hochrechnung) folgende Nutzerzahlen für ein Jahr ermittelt:

Standort	Art der Zählstelle	Nutzer / Jahr
Baumgartenbrücke (aus Potsdam kommend)	fest	ca. 102.800
Baumgartenbrücke (nach Potsdam führend)	fest	ca. 88.700
Havelradweg bei Deetz	fest	ca. 26.200
Tour Brandenburg bei Emstal	fest	ca. 13.500
R1 / Tour Brandenburg bei Borkheide	mobil	ca. 21.800
R1 bei Bad Belzig OT Schwanebeck	mobil	ca. 32.900
R1 / Tour Brandenburg bei Bad Belzig / Springbachmühle	fest	ca. 32.500
R1 / Tour Brandenburg bei Bad Belzig OT Bergholz	mobil	ca. 5.400
R1 / Tour Brandenburg bei Raben	fest	ca. 12.300
Tour Brandenburg bei Treuenbrietzen OT Bardenitz	mobil	ca. 21.500

Neben der Baumgartenbrücke haben aber auch die anderen Zählstellen im LK PM im Vergleich zum übrigen Land Brandenburg eine hohe Anzahl von Nutzern bestätigt. Es zeigt sich, dass der Fahrradverkehr auch im LK PM ein wachsender Bereich im Tourismus und damit ein wesentlicher Wirtschaftsfaktor ist. Für detaillierte Auswertungen wird auf die Broschüre der TMB „Radverkehrsanalyse Brandenburg“, Kurzfassung vom August 2011, verwiesen.

3.5 Marketing

Die Koordination der Marketingaktivitäten für den R 1 / die D 3-Route haben der Naturparkverein Fläming e.V. und die Lokale Aktionsgruppe (LAG) Fläming-Havel e.V. übernommen. Das Marketing für den Havelradweg wurde dem Tourismusverband (TV) Havelland e.V. übertragen. Die Tour Brandenburg wird federführend von der TMB beworben, die StädteTour 4 von der AG „Städte mit historischem Stadtkern“. Die Tourismusverbände Havelland und Fläming sind beauftragt, die im jeweiligen Reisegebiet vorhandenen Radwege und Radrouten als Gesamtprodukt zu vermarkten.

Trotz vieler Vermarktungspartner ist das im LK PM vorhandene Radwegeangebot zu wenig bekannt.

4 Entwicklungspotenziale

4.1 Zielnetz und Kernnetz PM

Das „Zielnetz PM“ (Zielnetz Potsdam-Mittelmark) soll alle Regionen des LK PM erfassen, die Reisegebiete Havelland und Fläming miteinander verbinden sowie Anschlüsse zu benachbarten Regionen und ihren Radwegen anbieten. Es soll aber auch ein Wegenetz sein, das die unterschiedlichsten Ziele im LK PM mit dem Fahrrad erreichbar macht.

Kern dieses Zielnetzes (Kernnetz PM) sind der Europäische Radfernweg R1, die Tour Brandenburg, der Havelradweg und die StädteTour 4 sowie die Bundesstraßen begleitenden Radwege (zum Teil noch nicht gebaut)

- an der B 2 von Potsdam über Beelitz, Treuenbrietzen, Marzahn in Richtung Landesgrenze,
- an der B 1 von Potsdam bis Brandenburg an der Havel, von dort weiter über Woltersdorf und Neubensdorf in Richtung Landesgrenze
- an der B 246 von der Landkreisgrenze bei Zauchwitz über Beelitz, Brück und Bad Belzig bis nach Wiesenburg/Mark und Reetz in Richtung Landesgrenze
- an der B 107 von Wiesenburg über Görzke nach Ziesar in Richtung Landesgrenze sowie
- an der B 102 von der Kreisgrenze zum Landkreis Havelland im Norden über Brandenburg an der Havel, Golzow, Bad Belzig, Niemege und Treuenbrietzen bis zur Kreisgrenze vor Altes Lager.

Sie ermöglichen einen „Rundkurs Potsdam-Mittelmark“ mit mehreren Querverbindungen und einigen Anschlüssen an benachbarte Landkreise und kreisfreie Städte.

(Anlage 3, Karte „Kernnetz PM“)

Die regionalen touristischen Radwege nutzen zum Teil Abschnitte dieser Radwege und ergänzen das Kernnetz PM. Weitere Routen wie der Zaucheradweg, die Strecke von Treuenbrietzen über Schlalach, Alt Bork nach Borkheide oder eine Route von Treuenbrietzen über Niebel, Linthe nach Brück auf vorhandenen Straßen schaffen zusätzliche Verbindungen.

4.2 Anbindung regionaler und örtlicher Radwege an das Kernnetz PM

Mit Anbindung an das Kernnetz PM gibt es bereits zahlreiche örtliche Radrouten und Tourenempfehlungen auf der Grundlage vorhandener Wege und/oder einer Wegebekanntmachung oder Karte.

Auch künftig soll das örtliche Angebot für Einwohner und Gäste weiter entwickelt und – zum Beispiel thematisch – spezialisiert werden. Im Interesse einer guten Nutzbarkeit ist dabei immer eine Verbindung zum Kernnetz PM anzustreben.

4.3 Anbindung des Kernnetzes PM über Kreis- und Landesgrenzen

Das Kernnetz PM ist durch die Radfernwege über die Kreis- und Landesgrenzen hinaus angebunden. Weitere Verbindungen sind bzw. werden durch den LS mit dem Bau von straßenbegleitenden Radwegen an den Bundesstraßen geschaffen. Darüber hinaus wünschenswert, aber bisher für Radfahrer nicht gut befahrbar, sind Verbindungen von Ziesar nach Schopisdorf (L 93), von Reetz nach Reuden (B 246) und von Pritzerbe nach Brandenburg an der Havel (L 962, Havelradweg). Alternative Routenführungen sind in diesen Fällen nicht sinnvoll. (Anlage 4, Tabelle „Übersicht über Anbindungen des Kernnetzes PM über Kreis- und Landesgrenzen“)

Weitere Verbindungen sind über Radrouten und Radtourenempfehlungen gegeben und befahrbar, wie z. B. vom R 1 in Beelitz-Heilstätten über Beelitz nach Blankensee oder Dobbrikow zur Fläming-Skate im Landkreis Teltow-Fläming, über den Mauerradweg nach Berlin oder über den Fläming-Radweg von Wiesenburg über Medewitz nach Dessau.

4.4 Anbindung von Bahnhöfen an das Kernnetz PM

Erhebliche Potenziale für die qualitative Verbesserung des Radwegenetzes, für seine Erreichbarkeit, die Entwicklung von Routenvorschlägen und die weitere Vernetzung der Angebote bieten die im LK PM zahlreich vorhandenen Bahnhöfe und Haltepunkte. In jedem Falle müssen hier Hinweise auf die naheliegenden Radwege gegeben werden und umgekehrt an den Radwegen Hinweise auf die Bahnhöfe. Darüber hinaus ist eine fahrradgerechte Ausstattung der Bahnhöfe erstrebenswert.

(Anlage 5, Tabelle „Übersicht über Bahnhöfe / Haltepunkte und ihre Entfernung zu Radwegen“)

Schon jetzt sehr gut geeignet und als „Umsteigebahnhof“ genutzt sind z. B. die Bahnhöfe in Werder (Havel), Götz, Brück, Bad Belzig sowie der S-Bahnhof Teltow Stadt.

(Anlage 6, Karte „Kernnetz PM und Bahnhöfe / Haltepunkte“)

4.5 Marketing

Ein durchgängig gut befahrbares und gut ausgeschildertes Radwegenetz mit einer auf die Bedarfe der Radfahrer orientierten Ausstattung kann sehr gut am Markt platziert werden. Da Radfahren insgesamt stetig an Popularität und Beliebtheit zunimmt, sind neben den Alltagsradfahrern sowohl Kurzurlauber und Tageausflügler als auch Streckenradfahrer wachsende Zielgruppen mit hohem Interesse an qualitativ guten Angeboten.

Es wird angestrebt, dass der „Rundkurs Potsdam-Mittelmark“ (Arbeitstitel!) sowie weitere regionale touristische Radwege, z. B. die Regionalparkroute „Rund um Berlin“ oder der „Storchenradwanderweg“, bei einer nächsten Evaluierung der Radwegeprojekte im Land Brandenburg Beachtung finden. Darüber hinaus sollten auf der Basis der vorhandenen Wegeinfrastruktur weitere attraktive Routen entwickelt werden.

Die Radwegevermarktung der Reisegebietsverbände und der Naturparke muss in enger Zusammenarbeit mit Landkreis und Kommunen intensiviert und aktiver gestaltet werden. Die Zusammenarbeit mit der TMB, dem Netzwerk „aktiv in der Natur“ und dem ADFC muss verbessert werden. Voraussetzung für eine entsprechende Vermarktung ist die Qualität der Wege. Ideal ist eine Zertifizierung durch den ADFC.

5 Umsetzung des Zielnetzes PM

5.1 Handlungsschwerpunkte

Die Umsetzung des Zielnetzes PM – in enger Zusammenarbeit mit den kreisangehörigen Städten, Ämtern und Gemeinden sowie mit den Landesbehörden – ist die Aufgabe für die kommenden Jahre. Dabei ist das Zielnetz PM den jeweiligen Erfordernissen und finanziellen Möglichkeiten in Abständen anzupassen.

Handlungsbedarf besteht sowohl bei baulichen Maßnahmen, bei Beschilderung und Ausstattung als auch bei der Vermarktung (siehe Punkt 3. Ausgangssituation).

Schwerpunkte für die Umsetzung des Zielnetzes PM sind:

- Erhalt der vorhandenen Wege einschließlich Pflege und Instandhaltung
- Gewährleistung eines sicheren Radverkehrs (orientiert an den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV))
- Herstellen einer durchgängig guten Befahrbarkeit (Schließen von Lücken, Sanierung, Verbesserung von Ortsdurchfahrten bzw. Angebot an gut befahrbaren alternativen Routen, Anbindung von Bahnhöfen und Haltepunkten)
- Komplettierung der Beschilderung nach hbr Brandenburg
- Verbesserung von Ausstattung und Service (Infotafeln, Rastplätze, Abstellmöglichkeiten, Fahrradboxen, Gepäckaufbewahrungsboxen, Gepäcktransporte, Bett & Bike - Betriebe, Anbindung an öffentlichen Personennahverkehr)

Für die Radfernwege auf dem Territorium des LK PM liegt die Koordination auf Grund des überregionalen Charakters beim LK PM. Als Streckenradwege sind sie immer auch unter dem Aspekt der Anbindung an Bahnhöfe zu betrachten. Streckenfahrer legen durchschnittlich Tagesetappen von 60 - 80 km zurück.

Zu Investitionen und Pflege sind in Zusammenarbeit mit den Baulastträgern Einzelfallentscheidungen je nach Sachlage zu treffen. Bei der Ausstattung ist vor allem der Service für die Radfahrer wichtig, wie Gastronomie, Beherbergung, Reparaturservice, Abstellmöglichkeiten etc..

Für die regionalen touristischen Radwege liegt die Koordination bei Dritten, der LK PM wirkt teilweise mit (z. B. Regionalparkroute „Rund um Berlin“).

Für örtliche touristische Radwege kann der LK Anregungen geben, verantwortlich sind die Gemeinden. Auch hier ist der Aspekt Anbindung an Bahnhöfe wichtig. Bei der Ausstattung sind hier jedoch vor allem Sehenswürdigkeiten, Erlebnis- und Aktionsangebote besonders hervorzuheben.

Bei Rundkursen werden durchschnittlich ca. 40 km zurückgelegt.

5.2 Finanzierungsmöglichkeiten

Für den Ausbau bzw. die Förderung des Ausbaus der Radwege stehen unter anderem folgende Finanzierungsmöglichkeiten offen:

- Richtlinie des Ministeriums für Wirtschaft zur Förderung der wirtschaftsnahen kommunalen Infrastruktur im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ - GRW - (GRW-I),
Gegenstand der Förderung sind u. a. Maßnahmen zur Weiterentwicklung der touristischen Produkte mit besonderem Potenzial im Land Brandenburg: Radwander-, Wasser-, Natur-, gesundheitsorientierter und barrierefreier Tourismus sowie die Errichtung oder der Ausbau von Radwegen, soweit diese Bestandteil der Landeskonzeption für Radwege sind. Im LK PM sind dies bisher der R1, der Havelradweg, die Tour Brandenburg, die StädteTour 4, der F1 „Rund um den Schwielowsee“ und der Mauerradweg.
- Richtlinie des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft über die Gewährung von Zuwendungen für die Förderung der integrierten ländlichen Entwicklung (ILE) und LEADER (Liaison entre actions de développement de l'économie rurale, dt. Verbindung zwischen Aktionen zur Entwicklung der ländlichen Wirtschaft),
Gegenstand der Förderung sind u. a. Maßnahmen zur Vernetzung und Vermarktung land- und naturtouristischer Angebote und Dienstleistungen, Maßnahmen zur Erhaltung und Gestaltung ländlich geprägter Orte und der mit der Landwirtschaft verbundenen Infrastruktur; explizit ausgeschlossen sind hier Radfernwege
- Förderung von Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Rahmen der Sicherung von Schul- und Spielwegen durch das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft,
Gegenstand der Förderung sind u. a. Bau oder Ausbau von Radwegen bzw. kombinierten Geh- und Radwegen, Bau oder Ausbau ergänzender Anlagen wie Beleuchtung, Schutzvorrichtungen, Bau oder Ausbau zur Verkehrsberuhigung wie Aufpflasterungen, Fahrbahnversätze, Beseitigung von Sichthindernissen, Bau von Brücken für Fußgänger und Radfahrer; explizit ausgeschlossen ist hier die touristische Erschließung
- Durchführung des Entflechtungsgesetzes (EntflechtG), Förderprogramm zur Verwendung von Fördermitteln zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden des Landes Brandenburg - Teil kommunaler Straßenbau;
Gegenstand der Förderung sind Bau, Ausbau oder Grunderneuerung verkehrswichtiger Straßen und Brücken, Geh- und Radwege
- Richtlinie zur Förderung von kleinteiligen touristischen Maßnahmen (KTM - Richtlinie) des LK-PM;
Gegenstand der Förderung, die mit Blick auf die touristischen Großereignisse Deutscher Wandertag 2012 im Fläming und „BUGA 2015 Havelregion“ erfolgt, sind u. a. kleinteilige touristische Infrastrukturmaßnahmen, insbesondere die Schaffung zusätzlicher Beherbergungsmöglichkeiten, aber auch z. B. die Schaffung und Verbesserung der Qualität von Rastplätzen
- Kreisentwicklungsbudget des LK PM.

5.3 Prioritäten für das Handeln der Kreisverwaltung LK PM für das Zielnetz

Die Kreisverwaltung LK PM setzt selbst Maßnahmen um und initiiert, unterstützt und befördert Maßnahmen Dritter zur Umsetzung folgender Aufgaben:

1. Qualitätssicherung / -verbesserung R1/D3
2. Schließen der Lücken im Kernnetz PM
3. Qualitätsverbesserung der weiteren touristischen Fernwege
4. Unterstützung der kreisangehörigen Städte, Ämter und Gemeinden bei ihren Bestrebungen zur Realisierung, Unterhaltung und Instandsetzung des Kernnetzes und entsprechender Anbindungen (inklusive Ortsdurchfahrten)
5. Ausschilderung von regionalen Radrouten nach hbr Brandenburg
6. Qualifizierung des Tourennetzes
7. Verbesserung der Vermarktung des Radwegeangebotes

5.3.1 Qualitätssicherung / -verbesserung Europäischer Fernradweg R1 / D3-Route

Das Erfordernis der qualitativen Verbesserung der D3-Route umfasst – Ortsdurchfahrten eingeschlossen –

- den baulichen Zustand der Fahrbahn
- die Pflege der Fahrbahn und der Bankette
- die Markierung und Beschilderung
- die Ausstattung.

Im LK PM verläuft der R1 entlang bzw. auf öffentlichen Straßen unterschiedlicher Baulastträger. Nach dem Brandenburgischen Straßengesetz (BbgStrG) gehören Radwege an (auf) öffentlichen Straßen zur öffentlichen Straße. Sie liegen damit in der Zuständigkeit des jeweiligen Trägers der Straßenbaulast. Die zuständigen Straßenbaulastträger sind per Gesetz gehalten, das Eigentum an den der Straße dienenden Grundstücken zu erwerben.

Verlauf des R1 LK PM	ca. km	Baulastträger
begleitend an Bundesstraßen	8	Bund (Beauftragter = LS)
begleitend an Landesstraßen	1	Land (Beauftragter = LS)
begleitend an Kreisstraßen	18	Landkreis (KSB)
begleitend an bzw. auf Gemeindestraßen	45	Gemeinden
begleitend an bzw. auf sonstigen öffentlichen Straßen	5	Entsprechend Widmungs- und Umstufungsverfügung; im Falle der Nichtfeststellbarkeit bis zu einer Regelung Gemeinden.

Es ist daher im Einvernehmen mit den Straßenbaulastträgern zu klären, für welche Streckenabschnitte welcher Handlungsbedarf zu erfüllen ist, um den modernen Qualitätsansprüchen an einen Radfernweg zu entsprechen. Hierfür ist ein gesonderter Maßnahmeplan zu erstellen. (siehe Punkt 6.2)

5.3.2 Schließen der Lücken im Kernnetz PM

Das Kernnetz PM weist noch viele Lücken auf. Diese Lücken müssen mittelfristig geschlossen werden, um einen „Rundkurs Potsdam-Mittelmark“ durchgängig anbieten zu können.

Europäischer Radfernweg R1

Hier bestehen vor allem innerörtlich noch Lücken in Form von schlecht befahrbaren Abschnitten, so in Werder (Havel) Ortsteil (OT) Petzow, Beelitz OT Beelitz Heilstätten, Brück (Brück-Ausbau), Bad Belzig OT Schwanebeck, Bad Belzig Altstadt und Wiesenburg/Mark OT Grubo.

Havelradweg

Der Lückenschluss in der Radanlage zwischen Werder (Havel) und Phöben ist beim LS für 2012 vorgesehen. Im Amt Beetzsee ist die Streckenführung auf der L 962 zwischen Briest und Tieckow zu entschärfen, entweder durch einen straßenbegleitenden Radweg oder durch Geschwindigkeitsbegrenzungen. Eine alternative Streckenführung wäre nur teilweise möglich und die teuerste Variante.

Tour Brandenburg

Im Bereich der Gemeinde Kloster Lehnin gibt es Vorschläge für eine attraktivere Streckenführung von Lehnin über Rietz nach Gollwitz – den „Zaucheradweg“. Die Konzepte sind gemeinsam mit der TMB zu prüfen und – wenn sie eine qualitative Verbesserung darstellen – umzusetzen.

Auf dem Abschnitt Beelitz-Heilstätten – Kloster Lehnin sind noch erhebliche Lücken vorhanden. Auch hier verläuft die Tour über größere Abschnitte auf Landesstraßen.

Auf dem Gebiet der Stadt Treuenbrietzen besteht noch Ausbaubedarf zwischen Schwabeck, Lüdendorf und Frohnsdorf. Zwischen Marzahna und Klein Marzehns sind für den Verlauf der Tour Brandenburg Möglichkeiten der Straßeneinziehung zu prüfen, um Schwerlastverkehr zu verhindern.

StädteTour 4

Dem neu gebauten sehr schönen Radweg von Görzke nach Ziesar fehlen noch die Anschlüsse. Für den an der B107 geplanten straßenbegleitenden Radweg von Börnicke bei Görzke bis nach Neuhütten wird beim LS an der Planung gearbeitet, die Realisierung ist in Abhängigkeit von der Bereitstellung der finanziellen Mittel bis 2015 vorgesehen. Auch der geplante straßenbegleitende Radweg für die B 246 zwischen Wiesenburg und Reetz, der für einen Anschluss von Görzke über Reppinichen oder Mahlsdorf nach Wiesenburg erforderlich wäre, steht unter diesem Vorbehalt.

Gleichermaßen fehlt eine Radverkehrsverbindung von Ziesar nach Wusterwitz (L 96). Ein Straßen begleitender Radweg an der L 96 wurde bisher vom LS abgelehnt. Hier muss weiter nach alternativen Lösungen gesucht werden. Denkbar wäre zwischen Ziesar und Wusterwitz die Nutzung des alten Bahndammes.

Insgesamt werden hier mit „Lücken“ fehlende Anschlüsse und Verbindungsstücke bezeichnet. Lückenschlüsse sind differenziert zu betrachten, nicht immer ist dabei der Bau einer Radverkehrsanlage erforderlich. Verkehrssicherheit und Befahrbarkeit stehen im Vordergrund. Auch die Ausweisung benutzungspflichtiger Geh- und Radwege, insbesondere in geschlossenen Ortschaften, ist aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht sehr

eingeschränkt. Das wiederum kann den Einsatz von Fördermitteln für derartige „Lückenschlüsse“ in Frage stellen. Dem Ziel, durchgängig eine gute Befahrbarkeit herzustellen, steht dies aber nicht entgegen.

5.3.3 Qualitätsverbesserung der weiteren touristischen Radfernwege

Die qualitative Aufwertung der weiteren touristischen Fernwege (Havelradweg, Tour Brandenburg, StädteTour 4) dient dem Ziel, den „Rundkurs Potsdam-Mittelmark“ als hochwertiges Angebot marktfähig zu machen und die Radfahrer länger im LK PM zu halten.

Fahrbahn

Voraussetzung für eine gute Qualität und eine lange Lebensdauer vorhandener Radwege ist die stetige Pflege und Instandhaltung der Fahrbahnen. Diese Aufgaben obliegen den Straßenbaulastträgern, wenn nicht vertraglich etwas anderes festgelegt ist (vergl. Absatz 2.2 und 2.3).

Sowohl am Europäischen Fernweg R1 als auch am Havelradweg zeigen sich Fahrbahnschäden, die kurzfristig zu beseitigen sind, da sie sich sonst zu größeren Schäden ausweiten (z. B. Wurzelaufrüche).

Ausschilderung / Markierung

Die Ausschilderung und Markierung nach HBR Brandenburg ist für die Radfernwege auf dem Territorium des LK PM weitgehend abgeschlossen. Kleinere Korrekturen sowie Erneuerungen gehören zur laufenden Unterhaltung.

Ausstattung

Die Ausstattung der Radfernwege mit radfahrergerichten Angeboten wie Rastplätzen, Informationstafeln, Fahrradabstellmöglichkeiten, mit entsprechenden Angeboten der Gastronomie- und Beherbergungsbetriebe sowie mit Hinweisen auf in der Nähe befindliche Sehenswürdigkeiten ist bei allen noch zu verbessern. In Zusammenarbeit mit den Verantwortlichen sind dafür gesonderte Pläne zu erarbeiten und umzusetzen.

5.3.4 Unterstützung der kreisangehörigen Städte, Ämter und Gemeinden

Die Städte, Ämter und Gemeinden haben ihre Prioritäten und Planungen für die weitere Entwicklung des Radwegenetzes dargelegt. (Anlage 7, Tabellen „Prioritäten und Planungen der Ämter, Städte und Gemeinden“). Sie werden vom LK PM in ihren Bestrebungen unterstützt.

Die genannten Bedarfe an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen werden dem LS bzw. dem KSB zur Kenntnis gegeben. (Anlage 8, Tabelle „Bedarfe an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen“)

Die weiteren Bedarfe sind zu analysieren. Gemeindliche Baumaßnahmen werden auf Antrag und im Rahmen der im Haushaltsplan des LK PM zur Verfügung stehenden Mittel aus dem Kreisentwicklungsbudget unterstützt.

5.3.5 Ausschilderung von überregionalen Radrouten nach HBR Brandenburg

Der LK PM ist daran interessiert, dass sich Radfahrer auf seinem Territorium gut orientieren können.

Die einheitliche Ausschilderung überregionaler Radrouten entsprechend HBR Brandenburg wird vom LK PM im Rahmen seiner Mitwirkung und im Rahmen der im Haushalt des LK PM zur Verfügung stehenden Mittel unterstützt.

5.3.6 Qualifizierung des Tourennetzes

Auf der Grundlage des Kernnetzes PM und unter Einbeziehung vorhandener Radanlagen und radfahrgeeigneter Straßen und Wege sollen in den Kommunen regionale und örtliche Touren entwickelt bzw. qualitativ verbessert werden. Der LK PM kann dazu beraten und erforderlichenfalls koordinierende Aufgaben übernehmen. Es gilt den Erlebnisgehalt der Region bestmöglich zu nutzen. Sehenswürdigkeiten, Naturbesonderheiten, Besichtigungs-, Aktivitäts- und Einkaufsmöglichkeiten sind ebenso einzubeziehen wie die Angebote bei Gastronomie und Beherbergung. Außerdem zeigen Radfahrer eine erhöhte Affinität zum Wasser, daher sollten insbesondere positive Erlebnismöglichkeiten im Zusammenhang mit Wasser berücksichtigt werden. Beispiele hierfür sind der Storchenrundweg um den Beetzsee und die Route F1 rund um den Schwielowsee, aber auch der Kanalauenweg (ehemals BUGA-Radweg) in Teltow und einige Radwegeabschnitte in der Gemeinde Kloster Lehnin.

5.3.7 Vermarktung des Radwegeangebotes

Auf der Grundlage vorhandener Wege müssen weitere attraktive regionale Routen mit einprägsamen und erlebnisorientierten Namen als vermarktungsfähige Produkte entwickelt werden. Örtliche Angebote müssen übergreifend verknüpft werden. Es muss eine Fahrradkarte LK PM geben, damit die Einwohner sich des umfangreichen Angebotes bewusst werden, Besuchern und Gästen diese Angebote offeriert werden können und insgesamt das gute Radwegenetz als Standortfaktor für den Landkreis deutlich wird. Dafür ist das Zielnetz zu dokumentieren und zu kommunizieren. Sowohl im Geoinformationssystem (GIS) des LK PM als auch in den Printmedien und über das Internet muss das Radwegenetz Potsdam-Mittelmark publiziert werden. Ämtern und Gemeinden, Vereinen und Verbänden sind die Informationen zur Verfügung zu stellen. Im Rahmen des Marketings für den Landkreis ist das Radwegenetz als Standortvorteil deutlich zu machen. Die Tourismusverbände werden zur Angebotsentwicklung und zur Marketingoffensive zum Thema Radfahren aufgefordert.

6 Maßnahmeplan

6.1 Kreistagsbeschluss

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark bekennt sich mit diesem Konzept als Kreistagsbeschluss zu seiner Mitverantwortung für das Zielnetz PM, insbesondere für die überregionalen Radfernwege. Er wird damit seiner Ausgleichsfunktion gemäß §122 Kommunalverfassung des Landes Brandenburg (BbgKVerf) gerecht. Er beauftragt die Verwaltung, in Abstimmung mit den Gemeinden für den Europafernradweg R 1 / D 3 – Route im LK PM die Qualität zu sichern. Diese Route ist das Rückgrat des touristischen Radwegenetzes im Landkreis. Bauliche Sanierung, Lückenschlüsse, Beschilderung und Ausstattung mit Fahrradinfrastruktur für diese Strecke haben für den LK PM oberste Priorität. Gemeinsam mit den Gemeinden wird eine einheitliche und konsequente Pflege und Instandhaltung dieses Streckenabschnittes von der Grenze zu Sachsen-Anhalt bis zur Stadtgrenze zu Potsdam gesichert.

Das Engagement des LK PM für das Zielnetz impliziert die Übernahme der entsprechenden Abschnitte des Europafahrradweges R 1 / D 3 – Route an/auf Gemeindestraßen/-wegen im LK PM durch die Gemeinden.

6.2 Maßnahmeübersicht Infrastruktur

In der folgenden Tabelle werden absehbar erforderliche Maßnahmen für das Zielnetz dargestellt. Eine Differenzierung der Kosten und Zuständigkeiten muss im Zuge der Planung der einzelnen Projekte erfolgen. Gemäß HBR Brandenburg ist beim Bau von Radanlagen die Beschilderung Bestandteil der Baumaßnahme. Beschilderung wird daher nur dort gesondert als Projekt ausgewiesen, wo kein Wegebau stattfindet, sondern vorhandene Wege genutzt werden.

Maßnahmen des LK PM und der kreisangehörigen Kommunen				
Radweg-bezeichnung	Länge gesamt	Handlungs-erfordernis	Zeitplan	Kostenschätzung (gesamt)
Internationaler Radfernweg R1 Landesgrenze bei Klein Marzehns – Potsdam	~ 74 km	Bauliche Instandsetzung auf ca. 30 km	2012 – 2017	800.000€
		Amt Niemegek ca. 4 km	2012	60.000
		Amt Niemegek ca. 5 km	2013	280.000
		Beelitz ca. 5 km	2014	60.000
		Beelitz ca. 5 km	2015	300.000
		Amt Brück ca. 5 km	2016	100.000
		sonstige ca. 6 km	2017	x
Internationaler Radfernweg R1 Landesgrenze bei Klein Marzehns – Potsdam	~ 74 km	Überprüfung, Erneuerung der Markierung und Ausschilderung als R1/D3 nach HBR Brandenburg	2013 – 2014	20.000 €
Internationaler Radfernweg R1 Landesgrenze bei Klein Marzehns – Potsdam	~ 74 km	Ausstattung mit Fahrradinfrastruktur	2012 – 2016	50.000 €
Internationaler Radfernweg R1 Landesgrenze bei Klein Marzehns – Potsdam	~ 74 km	Lückenschlüsse / Fahrbahnverbesserungen innerörtlich	2012 – 2022	500.000
Havelradweg (Abschnitt Werder (Havel) – Brandenburg)	~ 50 km	Ausstattung mit Fahrradinfrastruktur	2012 – 2016	Keine Angabe
Tour Brandenburg / Südabschnitt	~ 140 km	Lückenschluss - Ausbau auf 6,0 km	2012 – 2022	Keine Angabe
StädteTour4 (Westabschnitt: Brandenburg – Wusterwitz- Görzke – Wiesenburg – R1)	~ 180 km	Lückenschluss (Schaffung einer für Radfahrer empfehlenswerten Verbindung) zwischen Ziesar und Wusterwitz	2012 – 2022	Keine Angabe
Regionalparkroute (= Anbindung für Kleinmachnow, Stahnsdorf Teltow an das Zielnetz PM)		Markierung und Ausschilderung nach HBR Brandenburg	2012 – 2013	Keine Angabe

Folgende Baumaßnahmen Dritter werden vom LK PM für das Kernnetz PM angestrebt:				
Radweg-bezeichnung	Länge gesamt	Handlungs-erfordernis	Zeitplan	Kostenschätzung
Havelradweg (Abschnitt Brandenburg an der Havel - Bahnitz)	~ 50 km	Lückenschluss zwischen Briest und Tieckow; ggf. Geschwindigkeitsbegrenzung	L 962 ggf. nach 2015 LS	Keine Angabe
Tour Brandenburg (Abschnitt R1 – Lehnin – Brandenburg)	~ 140 km	Lückenschluss auf ca. 10 km, Abschnitt Busendorf-Emstal (L 88) = ca. 4 km	ggf. nach 2015 LS	Keine Angabe
StädteTour4	~ 180 km	Lückenschluss B 246 Wiesenburg – Klein Glien	Bau 2012 LS	Keine Angabe
		Klein Glien – Bad Belzig	geplant 2014 LS	Keine Angabe
StädteTour4	~ 180 km	Kreisel – Rogäsen = L 96	keine Planung bei LS	Keine Angabe
		Rogäsen – Bücknitz – Ziesar = L 96	ggf. nach 2015 LS	Keine Angabe
		Ziesar – Görzke = B 107,	ist fertig gestellt	
		Börnecke – Neuhütten = B 107	ggf. nach 2015 LS	Keine Angabe
Innerorts im gesamten Kernnetz		Lückenlose und befahrbare Routenführung und Ausschilderung;	laufend	Differenziert nach Projekt

Dazu sind permanent Abstimmungen mit dem LS zu führen.

6.3 Maßnahmeübersicht Marketing

Was	Wann	Partner
Zusammenarbeit zum Thema Radwege verbessern und „Radwegenetz in Potsdam-Mittelmark“ in den Fokus rücken	Kurzfristig, 2012	Kommunen, Naturparke, Reisegebietsverbände
Radwegenetz als Standortfaktor nutzen und bekannt machen	Kurzfristig 2012 / 2013	Wirtschaftsförderung Kommunen
Entwicklung und Vermarktung von fahrradtouristischen Angeboten	Kurzfristig, 2012 / 2013	Tourismusverbände
Qualifizierung und Vermarktung der StädteTour 4	Kurzfristig 2012 / 2013	Kommunen, Tourismusverbände, Netzwerk „Aktiv in der Natur“
weitere Marketingaktivitäten initiieren und unterstützen, z. B. Teilnahme an fahrradtouristischen Messen, fahrradbezogene Veranstaltungen (z. B. Saison-eröffnung, Fahrrad und Kultur, Sternfahrten etc.) und verstärkte Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Radfahren	Kurz- und mittelfristig, 2012 - 2015	Tourismusverbände Wirtschaftsförderung LK PM Kulturreferat LK PM Pressestelle LK PM
Herausgabe einer Radwegepublikation	mittelfristig	Tourismusverbände Wirtschaftsförderung ADFC, Kartenverlag
Erstellung eines Roll ups	mittelfristig	LK PM

7 Dokumentation im GIS-Portal des LK PM

Mit dem GIS-Portal des LK PM steht eine Plattform zur Verfügung, die sowohl als Arbeitsgrundlage für Ideenfindung und Planungen, als auch als Kommunikations- und Dokumentationsinstrument genutzt werden muss. Darüber hinaus ist es – insbesondere in der Funktion des Geodaten-Infrastrukturknotens – eine Basis für Öffentlichkeitsarbeit und Marketing.

Für die Pflege der Eintragungen ist der LK PM verantwortlich, um die stetige Aktualität zu gewährleisten ist eine enge Zusammenarbeit mit den Baulastträgern, den Kommunen und den Vereinen und Verbänden erforderlich.

Folgende Informationen zu Radwegen sind zurzeit über den Geodaten-Infrastrukturknoten öffentlich zugänglich:

- Streckenführung des R1 / der D 3 – Route
- Streckenführung des Havelradweges
- Streckenführung der Tour Brandenburg
- Streckenführung der Tour 4 der Städte mit historischem Stadtkern

Themen wie 'Radanlagen Bestand', 'Radanlagen Planung bis 2015', 'Radanlagen Planung gesamt' und Bahnhöfe / Haltepunkte stehen für die interne Arbeit zur Verfügung. Weitere Themen wie die Darstellung ausgeschilderter Routen und 'Für Radverkehr geeignete Straßen und Wege' (als Basis für Routen und Touren) werden erarbeitet.

8 Zusammenfassung und Fortschreibung

Diese Konzeption zeigt, dass es im LK PM noch erhebliche Potenziale und Erfordernisse gibt, um den Fahrradverkehr entsprechend dem Nationalen Radverkehrsplan auszubauen, ihn noch ‚alltäglicher‘ und selbstverständlicher zu machen und den Radtourismus als einträglichen Wirtschaftszweig zu entwickeln.

Es wird deutlich, dass diese Aufgabe nur in enger Zusammenarbeit mit den kreisangehörigen Städten, Ämtern und Gemeinden, den Landesbehörden, aber auch mit den Nachbarkommunen und insbesondere mit den Marketingorganisationen gemeistert werden kann.

Die Konzeption soll stetig fortgeschrieben und dem Kreistag zunächst 2014 in einer aktualisierten Fassung erneut vorgelegt werden.

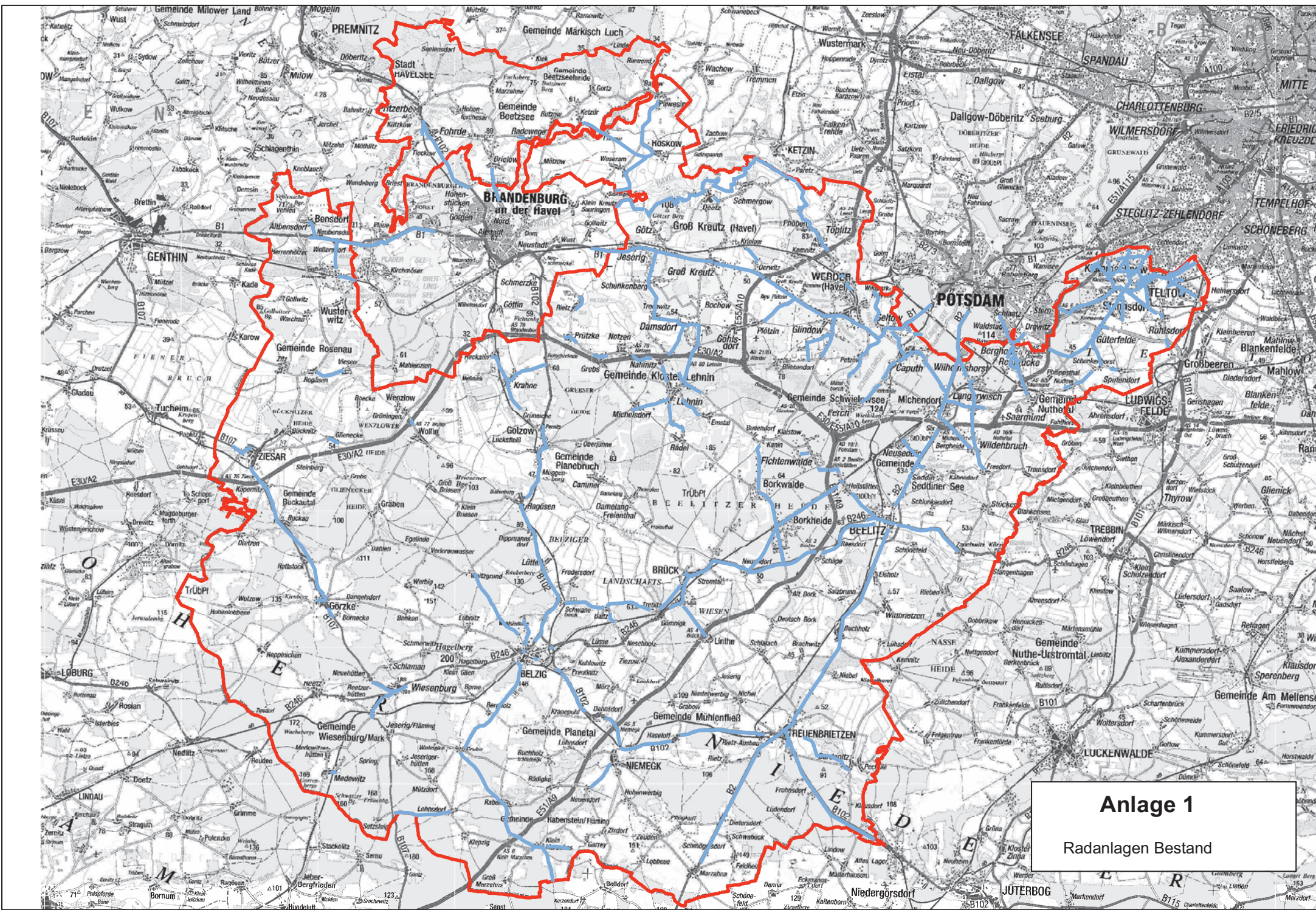
9 Verzeichnis der Abkürzungen

A	Autobahn
ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrradclub
AG	Arbeitsgemeinschaft
B	Bundesstraße
BbgStrG	Brandenburgischen Straßengesetzes
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
DTV	Deutscher Tourismusverband
e.V.	eingetragener Verein
EFRE	Europäischen Fonds für regionale Entwicklung
EntflechtG	Entflechtungsgesetz
ERA	„Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
GG	Grundgesetz
GIS	Geoinformationssystem
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GRW-I	Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“
HBR	Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr im Land Brandenburg
ILE	Integrierte ländliche Entwicklung
K	Kreisstraße
KTM	Kleinteilige Touristische Maßnahmen
L	Landesstraße
LAG	Lokale Aktionsgruppe
LEADER	Liaison entre actions de développement de l'économie rurale, dt. Verbindung zwischen Aktionen zur Entwicklung der ländlichen Wirtschaft
LK	Landkreis
PM	Potsdam-Mittelmark
LS	Landesbetrieb Straßenwesen
NRVP	Nationaler Radverkehrsplan
OT	Ortsteil
STVO	Straßenverkehrsordnung
TMB	Tourismus-Marketing-Brandenburg
TV	Tourismusverband

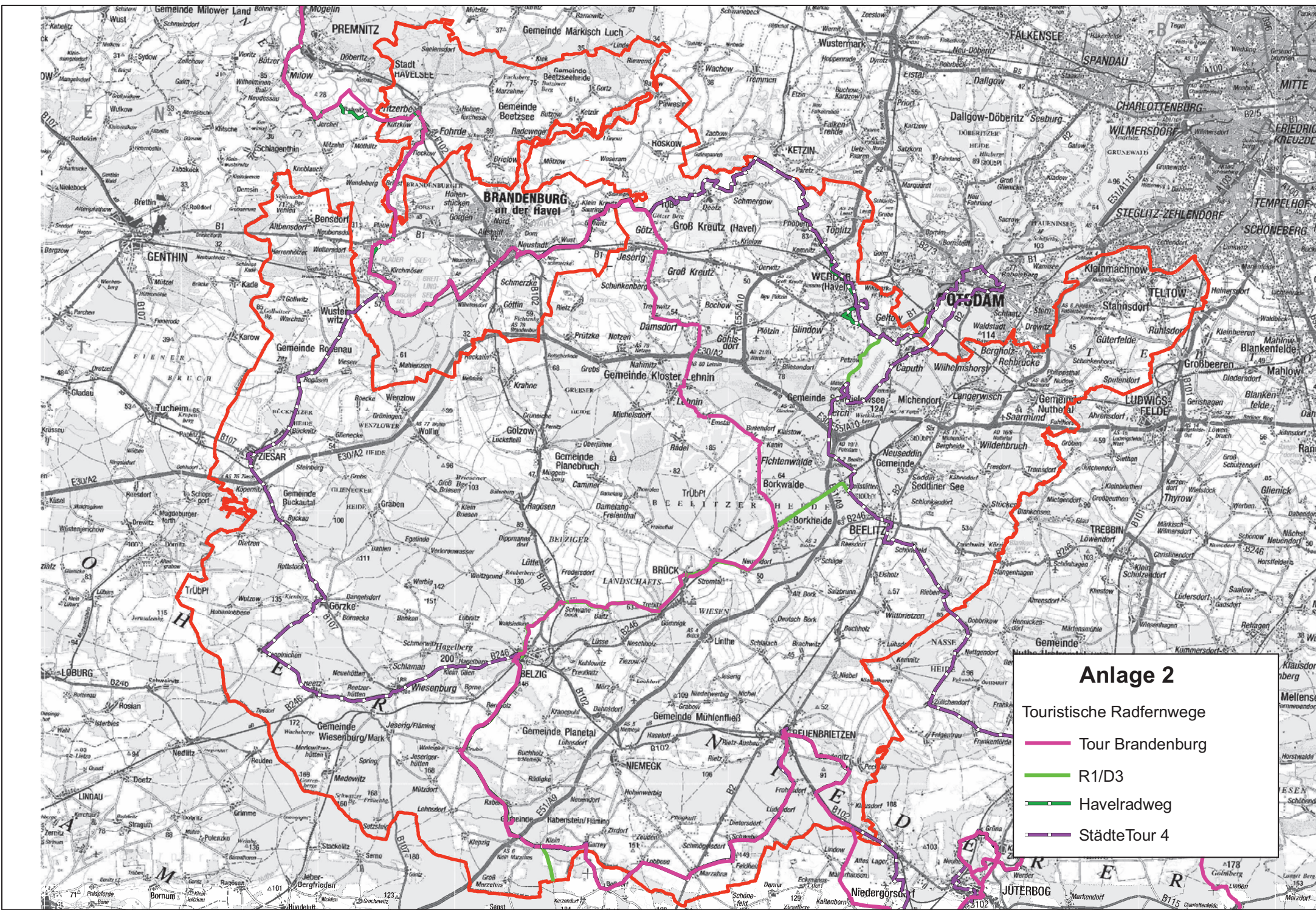
10 Verzeichnis der Anlagen

- Anlage 1 Karte „Radanlagen Bestand“
- Anlage 2 Karte „touristische Radfernwege“
- Anlage 3 Karte „ Kernnetz PM“
- Anlage 4 Tabelle „Übersicht über Anbindungen des Zielnetzes PM über Kreis- und Landesgrenzen“
- Anlage 5 Tabelle „Übersicht über Bahnhöfe / Haltepunkte und ihre Entfernung zu Radwegen“
- Anlage 6 Karte „Kernnetz PM + Mauerradweg und Bahnhöfe / Haltepunkte“
- Anlage 7 Tabellen „Prioritäten und Planungen der Ämter, Städte und Gemeinden“
- Anlage 8 Tabellen „Bedarfe an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen“

Anlagen



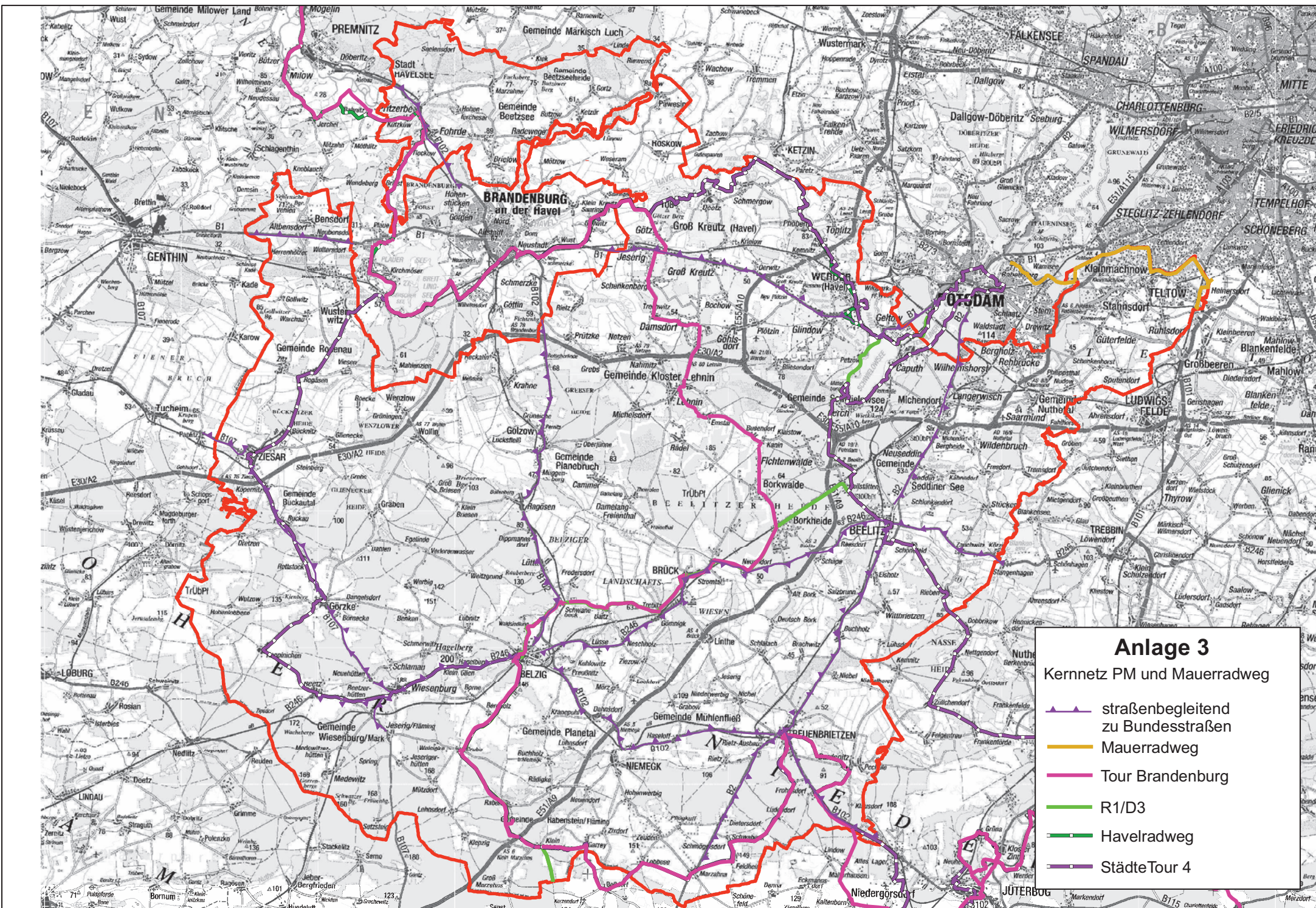
Anlage 1
Radanlagen Bestand









Anlage 2

Touristische Radfernwegen

- Tour Brandenburg
- R1/D3
- Havelradweg
- StädteTour 4



Anlage 3
 Kernnetz PM und Mauerradweg

-  straßenbegleitend zu Bundesstraßen
-  Mauerradweg
-  Tour Brandenburg
-  R1/D3
-  Havelradweg
-  StädteTour 4

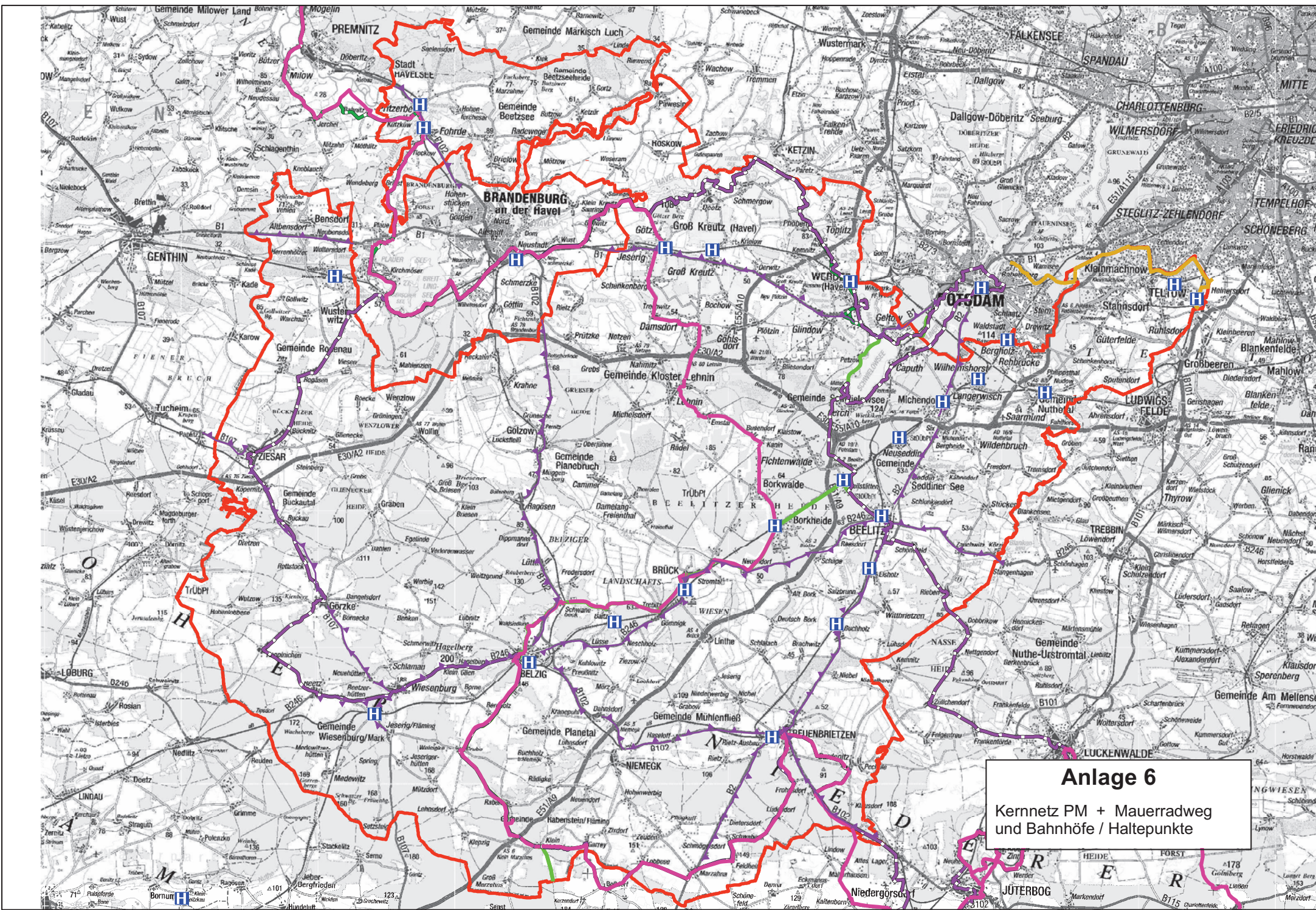
Anlage 4, Tabelle „Übersicht über Anbindungen des Zielnetzes LK PM über Kreis- und Landesgrenzen“

Anschluss im LK PM	ggf. Radweg	Anschluss an Kommune / Ort	ggf. Radweg	Aktueller Stand
Kützkow, Stadt Havelsee	Havelradweg	LK HVL Bahnitz → Rathenow	Havelradweg	vorhanden
Schmergow, Gemeinde Großkreutz (Havel)	Havelradweg StädteTour 4	LK HVL Ketzin		vorhanden (Fähre)
Gützer Berge, Gemeinde Großkreutz (Havel)	Havelradweg StädteTour 4	Brandenburg an der Havel	Havelradweg StädteTour 4	vorhanden
Fohrde, Stadt Havelsee	Havelradweg	Brandenburg an der Havel	Havelradweg	L 962 Planung (LS)
Wusterwitz	StädteTour 4	Brandenburg an der Havel	StädteTour 4	vorhanden
Caputh, Gemeinde Schwielowsee	F 1	Potsdam	Radwegenetz Potsdam	vorhanden
Geltow, Gemeinde Schwielowsee	R 1 / D 3	Potsdam → Berlin	Radwegenetz Potsdam	vorhanden
Kleinmachnow	Mauerradweg	Berlin	Mauerradweg Radwegenetz Berlin	vorhanden
Teltow	Mauerradweg	Berlin	Mauerradweg Radwegenetz Berlin	vorhanden
Zauchwitz, Stadt Beelitz	R 1 / D 3, StädteTour 4	LK TF Stangenhagen	Füningskate	B 246, im Bau (LS)
Bardenitz, Stadt Treuenbrietzen	Tour Brandenburg	LK TF Malterhausen	Tour Brandenburg Füningskate	vorhanden
Klein Marzehns, Gemeinde Rabenstein/Fünig	R 1 / D 3	Sachsen-Anhalt, Berkau → Lutherstadt Wittenberg	R 1 / D 3 Elberadweg	vorhanden
Ziesar	StädteTour 4	Sachsen-Anhalt, Paplitz → Genthin	Elberadweg	B 107, Bau geplant (LS)
Medewitz, Gemeinde Wiesenburg/Mark	StädteTour 4	Sachsen-Anhalt, Stackelitz → Dessau/Rosslau	Radwegenetz Dessau/Rosslau. Elberadweg	L 841 Beschilderung geplant
Roskow, Gemeinde Beetzseeheide		LK HVL Gutenpaaren / Zachow		L 92, keine Planung
Reetz, Gemeinde Wiesenburg/Mark	StädteTour 4	Sachsen-Anhalt, Reuden → Zerbst	Elberadweg	B 246 Keine Planung
Ziesar	StädteTour 4	Sachsen-Anhalt, Schopsdorf → Mückern	Elberadweg	L 93, in Sachsen-Anhalt Radanlage ab Landesgrenze vorhanden

Anlage 5, Tabelle „Übersicht Bahnhöfe / Haltepunkte und ihre Entfernung zu Radwegen“

Linie	Bahnhof	Radweg	Entfernung
RE 1 Magdeburg – Brandenburg – Berlin – Frankfurt (O) - Eisenhüttenstadt			
RE 1	Wusterwitz	StädteTour 4	ca. 1 km
RE 1	Brandenburg Hbf	Havelradweg, StädteTour 4 Tour Brandenburg	über Radwegenetz Brandenburg a. d. H.
RE 1	Götz	Radweg an der B1, Havelradweg	ca. 0,5 km ca. 3 km
RE 1	Groß Kreuz	Radweg an der B1, Havelradweg	ca. 1 km ca. 6 km
RE 1	Werder (Havel)	Havelradweg, StädteTour 4 Radweg an der B1, R1,	direkt ca. 5 km
RE 1	Potsdam Hbf	R1, Havelradweg, StädteTour 4 Tour Brandenburg	über Radwegenetz Potsdam
RE 7 Dessau – Bad Belzig – Berlin-Schönefeld Flughafen – Wünsdorf-Waldstadt			
RE 7	Wiesenburg	StädteTour 4, Radweg an der B 246 R1, Tour Brandenburg	ca. 2 km ca. 8 km
RE 7	Bad Belzig	R1, Tour Brandenburg StädteTour 4	ca. 1 km
RE 7	Baitz	R1, Tour Brandenburg	ca. 1 km
RE 7	Brück	R1, Tour Brandenburg	ca. 0,5 km
RE 7	Borkheide	R1, Tour Brandenburg	direkt
RE 7	Beelitz Heilstätten	R1	direkt
RE 7	Seddin	Radweg an der B2	ca. 2 km
RE 7	Michendorf	Radweg an der B2	ca. 1 km
RE 7	Wilhelmshorst	Radweg an der B2	ca. 3 km
RE 7	Potsdam-Rehbrücke	R1, Havelradweg, Tour Brandenburg	über Radwegenetz Potsdam
MR 33 Berlin-Wannsee - Jüterbog			
MR 33	Potsdam-Rehbrücke	R1, Havelradweg, Tour Brandenburg	über Radwegenetz Potsdam
MR 33	Wilhelmshorst	Radweg an der B2	ca. 3 km
MR 33	Michendorf	Radweg an der B2	ca. 1 km

MR 33	Beelitz-Stadt	Radweg an der B2 R1	ca. 3 km ca. 5 km
MR 33	Elsholz	Radweg an der B2	ca. 0,5 km
MR 33	Buchholz (Zauche)	Radweg an der B2	ca. 0,5 km
MR 33	Treuenbrietzen	Radweg an der B2, StädteTour 4 Tour Brandenburg	direkt
MR 51 Brandenburg Hbf - Rathenow			
MR 51	Brandenburg Hbf	Havelradweg, Tour Brandenburg, StädteTour 4	über Radwegenetz Brandenburg a. d. H.
MR 51	Fohrde	Havelradweg, Tour Brandenburg	direkt
MR 51	Pritzerbe	Havelradweg, Tour Brandenburg	ca. 0,5 km
RE 4 Wismar – Berlin Hbf. – Jüterbog			
RE 5 Stralsund/Rostock – Berlin Hbf. – Lutherstadt Wittenberg			
RE 4/ 5	Teltow	Mauerradweg	ca. 2 km
S 25 Teltow Stadt – Berlin Friedrichstraße – Hennigsdorf			
S 25	Teltow Stadt	Mauerradweg	ca. 2,5 km
RB 22 Potsdam Griebnitzsee – Potsdam – Golm – Berlin-Schönefeld Flughafen			
RB 22	Saarmund	Radweg an der B2 (Michendorf) zum Radweg an der L 78 (nach Potsdam)	ca. 8 km ca. 1,5 km



Anlage 6
 Kernnetz PM + Mauerradweg
 und Bahnhöfe / Haltepunkte

Anlage 7, Planungen und Prioritäten der kreisangehörigen Städte, Ämter und Gemeinden (Stand: 2011)

7.1 Amt Beetzsee

Das Amt Beetzsee favorisiert die Fertigstellung des Beetzsee – Rundweges und dessen Anbindung an den Havelradweg. Insgesamt wird eine bessere Abstimmung mit dem Landkreis gewünscht.

Nr.	Straße	Radwegemaßnahme	Aktueller Stand
1	L 981	Brandenburg an der Havel – Mötzow – Pählbrücke	Baubeginn 2011; 2012 Fertigstellung im LK PM
2	L 912	Bagow – Päwesin	LS kennt den Bedarf, Planung ohne Zeitbestimmung
3	L 99	Pritzerbe – Marzahne	Beim LS nicht im Programm bis 2015
4	L 962	Brandenburg an der Havel – Briest – Fohrde	Havelradweg, BUGA 2015-Radweg Beim LS nicht im Programm bis 2015
5	L 92	Roskow – Gutenpaaren	Besteht Bauerlaubnis; Anbindung an Herrenhausroute (LK HVL) Beim LS nicht im Programm bis 2015
6	Gemeindestraße	Hohenferchesar – Fohrde	Gemeinde plant Anbindung an Havelradweg bis 2012
7	Gemeindestraße	Brielow – Radewege – Butzow – Ketzür	Alte westhavelländische Bahntrasse Realisierung bis 2012
8	Gemeindestraße	Ketzür – Lühnöw	Alter Bahndamm, Planung ohne Zeitbestimmung
9	Gemeindestraße	Ketzür – Bollmannsruh	Streckenführung noch offen, favorisiert am See entlang, alternativ Straßen begleitend
10	Gemeindestraße	Brielow - Hohenferchesar	

7.2 Amt Brück

Das Amt Brück signalisiert erheblichen Sanierungs- und Erhaltungsbedarf beim R1 sowie bei den Schutzhütten. Eine Aufteilung der Belastungen – Instandsetzung → LK, Pflege und Instandhaltung → Gemeinden – wird für sinnvoll angesehen.

Nr.	Straße	Radwegemaßnahme	Aktueller Stand
1	Gemeindestraße	Golzow – Grüneiche – Krahe	Touristische Anbindung an Brandenburg an der Havel und Kloster Lehnin, Schulweg, Planung ohne Zeitbestimmung; Gemeindestraße, Antrag im Rahmen der Umsetzung der gebietesbezogenen lokalen Entwicklungsstrategie (GLES); (Krahe bis Gemeindegrenze Kloster Lehnin fertiggestellt)
2	L 86	Golzow – Michelsdorf	Keine Planung; touristische Anbindung an Kloster Lehnin
3	L 85	Golzow – Brück	Beim LS nicht im Programm bis 2015

7.3 Amt Niemegk

Das Amt Niemegk befürwortet die Übernahme der Baulastträgerschaft für den R1/D3 durch den LK PM. Im Zuständigkeitsbereich befinden sich darüber hinaus nur Radwege, für die der Landesbetrieb für Straßenwesen zuständig ist. Bedarf wird noch gesehen zwischen Nichel und Treuenbrietzen (Schulweg).

Auf die Notwendigkeit der Anschließung des zwischen Dahnsdorf und Preußnitz neu gebauten straßenbegleitenden Radweges an die Stadt Bad Belzig wird hingewiesen. Darüber hinaus wird darüber informiert, dass der fertig gestellte Radwegeabschnitt Klein Marzehns – Garrey umgehend zu einer spürbaren Belebung des Gästeaufkommens in den Orten geführt hat.

Nr.	Straße	Radwegemaßnahme	Aktueller Stand
1	L 85	Nichel – Treuenbrietzen	Beim LS nicht im Programm bis 2015
		Ausweisung des „Planewanderweges“ Raben – Brück als Radroute	Projektstadium
	L 85 / Gemeinden	Treuenbrietzen – Nichel – Linthe	Beim LS nicht im Programm bis 2015
	Gemeinden	Treuenbrietzen – Rietz - Niemegk	Kein Ausbau, Route

7.4 Amt Wusterwitz

Das Amt Wusterwitz sieht seine oberste Priorität in der Verbesserung der innerörtlichen Wegequalität. Üblicherweise werden von den Einwohnern die Bürgersteige als Radwege genutzt, was weitgehend geduldet wird, aber auch schon zu einem Unfall geführt hat. Angestrebt werden kombinierte Geh- und Radwege, vor allem für die Schulwegstrecken. Hier stehen an erster Stelle die innerörtlichen Abschnitte der zur Gemeinde- bzw. Kreisstraße abgestuften L 96, da sich aus dem Bau der Umgehungsstraße bisher nicht die gewünschte Verkehrsberuhigung ergeben hat.

Nr.	Straße	Radwegemaßnahme	Aktueller Stand
1	Gemeinde- straße (ehem. L 96)	Umbau des vorhandenen Gehweges zum kombinierten Geh- und Radweg	Planung
2	K 6954 (ehem. L 96)	Innerörtlich	Bisher keine Planung eines Radweges
3	K 6954 (ehem. L 96)	Außerorts Richtung Ziesar	Tour Brandenburg Bisher keine Planung eines Radweges
2	K 6939	Rogäsen – Vießen (OD)	Bisher keine Planung eines Radweges

7.5 Amt Ziesar

Das Amt favorisiert aufgrund der Anbindungen von Kita und Schule die Ortsverbindung Wenzlow-Wollin an der L94. Weiterhin werden die Anbindungen an die sachsenanhaltinischen Orte Schopsdorf und Paplitz genannt, da hier bereits die Anschlussstücke in Sachsen-Anhalt existieren. Eine Beschränkung der Bemühungen des LK PM auf den R1 findet keine Zustimmung.

Nr.	Straße	Radwegemaßnahme	Aktueller Stand
1	L 94	Wenzlow – Wollin	Beim LS nicht im Programm bis 2015
2	L 93	Ziesar – Schopsdorf	Beim LS nicht im Programm bis 2015
3	L 96	Ziesar – Bücknitz	Tour Brandenburg Beim LS nicht im Programm bis 2015
4	B 107	Ziesar – Paplitz	2012 Fertigstellung
5	B 107	Görzke – Wiesenburg	Beim LS nicht im Programm bis 2015
6	L 93	Ziesar – Glienecke	Beim LS nicht im Programm bis 2015
7	L 93	Glienecke – Wenzlow	Beim LS nicht im Programm bis 2015
8	L 96	Bücknitz – Rogäsen	Tour Brandenburg Beim LS nicht im Programm bis 2015

7.6 Gemeinde Groß Kreutz (Havel)

Die Gemeinde will die touristischen Potentiale des Havelradwegs ausbauen und weitere Anbindungen schaffen. Vorrangig ist dabei die Verbindung zu den Bahnhöfen Große Kreutz und Götz. Den Landkreis sieht die Gemeinde in der Verantwortung, die übergemeindliche Koordinierung für die Vernetzung wahrzunehmen.

Nr.	Straße	Radwegemaßnahme	Aktueller Stand
1	Gemeinde- straße	Havelradweg – Bahnhof Götz	Hat Vorrang, wird auch als Schulweg genutzt
2	L 86	Groß Kreutz - Damsdorf	Beim LS nicht im Programm bis 2015
3	L 86	Bahnhof Groß Kreutz – Deetz - Schmergow	Bahnhof Groß Kreutz – Ortseingang Krielow ist gebaut Weiterführend keine Planung
4	Gemeinde- straße	Fahrradstraße Bahnhof Groß Kreutz – Deetz	

7.7 Gemeinde Kleinmachnow

Die Gemeinde hat in den vergangenen Jahren ihr Radwegekonzept mit Erfolg umgesetzt. Zurzeit werden zunehmend Bestrebungen an die Gemeinde heran getragen, die separaten Radwege umzuwidmen in kombinierte Geh- und Radwege ohne Benutzungspflicht für Radfahrer. Im Mittelpunkt der Überlegungen steht jedoch für die Gemeinde die Sicherheit der zahlreichen Alltagsradfahrer und insbesondere der Schüler und Auszubildenden. Ein Masterplan 'Radfahren in Kleinmachnow' soll auf der Basis einer Nutzungs- und Gefahrenstellenanalyse Handlungsempfehlungen für das weitere Vorgehen, insbesondere bei der Beschilderung, erbringen.

Touristisch ist Kleinmachnow im Wesentlichen durch den Mauerradweg angebunden, der als 'befahrbar' eingestuft wird. Ein Neubau von Radanlagen steht zurzeit nicht auf der

Tagesordnung. Die vorhandene Fahrradinfrastruktur soll weiter ausgestaltet werden, z. B. mit Fahrradparkmöglichkeiten an Schnittstellen zum ÖPNV (Bus / Bahn).

7.8 Gemeinde Kloster Lehnin

Die Gemeinde Kloster Lehnin strebt eine möglichst attraktive Routenführung für die Tour Brandenburg an. Sie würde es begrüßen, wenn der LK PM weiterhin die Koordination von Radwegeprojekten im Kreisgebiet übernimmt und sich nicht allein auf den R1 konzentriert.

Nr.	Straße	Radwegemaßnahme	Aktueller Stand
1	Landwirtschaftlicher Wegebau	Zauche-Radweg (Rietz – Gollwitz (Stadt Brandenburg an der Havel))	Alternative Tour Brandenburg; Anbindung an Havelradweg bei Gollwitz, Fördermittel beantragt, Abstimmung mit Stadt ist erfolgt
2	K 6949	Rietz – Prützke	Gute touristischen Anbindung; Schulweg; Projekt beim KSB bekannt
3	L 88	Prützke – Grebs	Übernahme als touristische Radwegplanung über ILE beantragt für 2012/13
4	L 88	Grebs – Netzen	//
5	Landwirtschaftlicher Wegebau	Netzen – Lehnin	Alternative entlang Netzener See und durch Waldbereiche
6	Gemeinde	Entlang Emster-Kanal	Voraussichtliche Förderung 2012/13
7	K 6950 / Landwirtschaftlicher Wegebau	Lehnin – Rädcl	Ausbau des Radweges angestrebt auf Forst- und Gemeindewegen
8	Landwirtschaftlicher Wegebau	Rädcl - Emstal	Ausbau unbefestigter Land- und Forstwege entlang des Emstaler Schlauches
9	Landwirtschaftlicher Wegebau	Ortsteil Lehnin Richtung L 90 (verlängerte Beelitzer Straße)	Landwirtschaftl. Weg vorhanden; Anbindung an Klaistow
10	Landwirtschaftlicher Wegebau	Rotscherlinde – Grebs	Netzen – Grebs – Prützke (L 88) in Planungsphase 4; Anbindung Rotscherlinde
11	K 6949	Rietz – Schmerzke (Stadt Brandenburg a. d. H.)	Ausbau des Radweges; Anbindung an Stadt, Projekt beim KSB bekannt
12		Fahrradstraße Michelsdorf – Grebs	
13		Fahrradstraße Michelsdorf – Rädcl	

7.9 Gemeinde Michendorf

Die Gemeinde Michendorf ist über Straßen begleitende Radwege an den Bundes- und Landstraßen gut in das Radverkehrsnetz eingebunden. Neue Trassen sind nicht vorgesehen.

Nr.	Straße	Radwegemaßnahme	Aktueller Stand
1	L 77	Langerwisch - Saarmund	Beim LS nicht im Programm bis 2015
2	L 73	Fresdorf – Stücken – Zauchwitz	Im Plan des LS bis 2015
3		Michendorf - Ferch	Wird überlegt, historische Wegeverbindung, ggf. auch bedeutsam im Zusammenhang mit Ausbau AD Nuthetal und Ausweichstrecke zur Autobahn

7.10 Gemeinde Nuthetal

Die Gemeinde Nuthetal favorisiert die Verbindung der Ortsteile, die Abstufung der Straße nach Tremsdorf wird als absehbar eingeordnet.

Nr.	Straße	Radwegemaßnahme	Aktueller Stand
0	L 771	Nuthetal - Tremsdorf	Ggf. Abstufung
1	L 77	Güterfelde – Philippsthal + Philippsthal – Saarmund + Saarmund - Langerwisch	Im Bau Beim LS nicht im Programm bis 2015, aber: sehr problematischer Abschnitt, Bahnhof Saarmund, mehrere Brücken, Schulweg, Kreuzung (Planung gehört in ein Gesamtprojekt SPNV) Beim LS nicht im Programm bis 2015
2	K 6903	Kreuzung L77 bis Nudow	Planung gehört in ein Gesamtprojekt SPNV
3	K 6903	Nudow – Kreuzung L 79	fertig
4	K 6903	OD Nudow	
5		Philippsthal - Güterfelde	Lückenschlüsse für Schulwege

7.11 Gemeinde Schwielowsee

Die Gemeinde Schwielowsee signalisiert Instandhaltungsrückstau beim R1 / D3 Route und würde die Zuständigkeit gern beim LK PM sehen. Grunderwerb muss in diesem Zusammenhang nicht erfolgen, wäre sehr aufwändig.

Nr.	Straße	Radwegemaßnahme	Aktueller Stand
1	K 6907	Kammeroder Weg (Ferch über Kammerode zur L 90)	Anbindung an L 90 angestrebt (Radweg Straßen begleitend zur L 90 ebenfalls) Bisher keine Planung eines Radweges
2	K 6907	Neu Seddin – Ferch	Autobahnzubringer; Park & Ride am Bahnhof Linewitz

3		F 1	Pflege und Unterhaltung
4		F 2	Eisenbahnbrücke in Werder (Havel) auch für Schwielowsee wichtig
5		Obst – Panorama - Weg	
	K 6909	Ferch – Caputh	Übernahme des vorhandenen Radweges durch LK PM und abschnittsweise Sanierung im Zuge des Straßenausbaus soll erfolgen

7.12 Gemeinde Seddiner See

Die Gemeinde Seddiner See orientiert auf einen Rundweg um den Seddiner See mit Anbindung an den Radweg an der B2.

Nr.	Straße	Radwegemaßnahme	Aktueller Stand
1	K 6907	Ortsausgang Neuseddin - Ferch	Im Plan des KSB bis 2016
2	Gemeindestraße	Kähnsdorf - Kietz	Ausbau der Gemeindestraße mit Radweg bis 2012
3	Gemeindestraße + K 6955	Seddiner See – Schlunkendorf – B 246	Anschluss an Beelitz über Schlunkendorf angestrebt
4	Gemeindestraße	Kähnsdorf - Wildenbruch	Lückenschluss im Rundweg nach 2016

7.13 Gemeinde Stahnsdorf

Die Gemeinde Stahnsdorf stellt die qualitative Verbesserung ihres Radwegenetzes in den Mittelpunkt. Dort, wo einseitige Radwege in zwei Richtungen stark befahren werden, werden beidseitige Radfahrmöglichkeiten angestrebt. Außerdem ist die Zuwegung zum neuen Gymnasium ein Schwerpunkt.

Nr.	Straße	Radwegemaßnahme	Aktueller Stand
1	L 77	Innerörtlich, Stahnsdorfer Hof – Am Lipstall	In zwei Richtungen stark befahrener einseitiger Radweg Planung des LS bis 2015,
2		Ruhlsdorfer Straße	Steht im Zusammenhang mit Neubau der L 77 (siehe 1)
3		Zuwegung zum neuen Gymnasium	
4	L 76	Südseite	Pflege- und Erhaltungsmaßnahmen erforderlich
5	K 6903	Schenkenhorst - Sputendorf	Selbständiger straßenbegleitender Weg im Eigentum der Gemeinde vorhanden, Erneuerung erforderlich

7.14 Gemeinde Wiesenburg/Mark

Die Gemeinde Wiesenburg/Mark plant zurzeit keinen eigenen Radwegebau. Es wurde angeregt, einen ortsverbindenden Radweg an der L 841 zwischen Medewitzerhütten und Medewitz in die Planung aufzunehmen. Dieser sollte dann teilweise an der Landesstraße und nach einer Kurve weiter auf einem neu anzulegenden Weg verlaufen.

Nr.	Straße	Radwegemaßnahme	Aktueller Stand
1	B 107	Abzweig L 841 – Jeserig	Im Plan des LS bis 2015
2	B 246	Wiesenburg – Reetzerhütten	Noch keine Planung, von der Gemeinde wird die Alternative Bau des Radweges vom Bahnhof Wiesenburg nach Reetzerhütten favorisiert
3	B 246	Reetzerhütten – Reetz	Beim LS nicht im Programm bis 2015
4	B 246	Wiesenburg – Klein Glien	In Planung, Bau für 2012 vorgesehen
5	B 107	Neuehütten – Börnecke	Beim LS nicht im Programm bis 2015
6	L 841	Medewitzerhütten – Medewitz	Anregung der Gemeinde, Aufnahmen in Planung

7.15 Stadt Bad Belzig

Die Stadt Bad Belzig erachtet alle Wege von der Kernstadt zu den Ortsteilen als wichtig. Die Übernahme des R1 in die Baulast des Landkreises wird für problematisch gehalten, da er auf dem Territorium der Stadt zum Teil auf Feld- und Waldwegen verläuft. Die Streckenführung in der Kernstadt ist nach Richtungen unterschiedlich, was insbesondere bei der Beschilderung 2011 zu beachten war. Eigene Baumaßnahmen führt die Stadt Bad Belzig innerorts an der Brücker Landstraße durch. Darüber hinaus ist die Weiterführung des vorhandenen Radweges Bad Belzig – Weitzgrund bis nach Egelinde vorgesehen.

Nr.	Straße	Radwegemaßnahme	Aktueller Stand
1	K 6926	Preußnitz – Bad Belzig	War vom LS vorgesehen, durch Abstufung jetzt KSB zuständig, Problem bekannt, aber bisher keine Planung; ca. 1,5 km; Problem: 2 Eisenbahnbrücken, sehr schmale Durchgänge
2	L 95	Lübnitz – Bad Belzig	Beim LS nicht im Programm bis 2015
3	B 246	Bad Belzig - Lüsse	Innerorts abgestuft, kombinierter Geh- und Radweg im Bau; Planung LS bis 2015
4	B 246	Lüsse - Neschholz - Brück	Im Plan des LS bis 2015

7.16 Stadt Beelitz

Die Stadt Beelitz informiert über Sanierungsbedarf für den R1. Im Bauzeitraum bis einschließlich des Jahres 2000 ist keine Wurzelschutzfolie eingebracht worden. Die Aufgaben zur Reinigung und Pflege werden durch Stadt Beelitz wahrgenommen.

Insgesamt favorisiert die Stadt Maßnahmen, die verbindende Infrastruktur für das gemeinsame Mittelzentrum mit Werder (Havel), Michendorf und Seddiner See befördern.

Nr.	Straße	Radwegemaßnahme	Aktueller Stand
1	B 246	Zauchwitz – Körzin	Beim LS nicht im Programm bis 2015
2	L 88	Beelitz-Heilstätten – Fichtenwalde – Klaistow – Kanin – Busendorf	Erstrebenswerte touristische Anbindung, weiter bis nach Glindow, untermauert Funktion von Beelitz/Werder als geteiltes Mittelzentrum; Spargelhöfe sind stark frequentierte Ausflugsziele Beim LS nicht im Programm bis 2015
3	L 73	Zauchwitz – Rieben	Beim LS nicht im Programm bis 2015

7.17 Stadt Teltow

Die Stadt Teltow verfügt über gute Anbindungen nach Berlin und in die Nachbarorte, sie kann als Tor zum Landkreis Potsdam-Mittelmark gesehen werden.

Im Rahmen eines noch zu erarbeitenden Verkehrskonzeptes für die Region TKS (Teltow-Kleinmachnow-Stahnsdorf) ist eine weitere Entflechtung am Knotenpunkt Ruhlsdofer Platz vorgesehen, der zurzeit für Radfahrer noch problematisch ist. Favorisiert wird die weitere Entwicklung des Kanalauenweges, der in Abschnitten identisch ist mit dem Mauerradweg und dem ehemaligen BUGA-Wanderweg. Er soll sowohl als Wander- als auch als Radweg ausgebaut werden. Angestrebt wird die Anbindung an die S-Bahnhöfe Lichterfelde-Süd im Osten und Wannsee bzw. Griebnitzsee im Westen. 'Leuchtturmprojekt' ist die Teltow-Werft-Brücke, mit der eine zusätzliche Querungsmöglichkeit über den Teltowkanal für Wanderer und Radfahrer geschaffen wird.

Nr.	Straße	Radwegemaßnahme	Aktueller Stand
1	L 794	Ruhlsdorer Straße, beidseitig	LS – im Planfeststellungsverfahren
2	L 76	Mahlower Straße	Zum Teil vorhanden, aber in schlechtem Zustand
3	Gemeinde- straße	Verbindung nach Stahnsdorf durch die 'Buschwiesen'	Wanderweg vorhanden, soll auch für Radfahrer nutzbar gemacht werden
4	Gemeinde- straße	Historische Poststraße Ruhlsdorf - Sputendorf	Projekt in Zusammenarbeit mit Stahnsdorf
5	Gemeinde- straße	Teltow-Werft-Brücke	Projekt

7.18 Stadt Treuenbrietzen

Die Stadt Treuenbrietzen wird künftig einen Fahrradrundweg im ländlichen Raum rund um die historische Stadt anbieten und auch unterhalten. Zusätzlich sind zahlreiche Verbindungswege vorhanden, die als Wanderwege ausgewiesen werden, wahlweise auch mit dem Rad befahren werden können. Der Rundweg wird eine Anbindung an die Tour Brandenburg und die StädteTour 4 haben. Die Stadt favorisiert zunächst eine sinnvolle Routenverbesserung für diese beiden überregionalen Radwege.

Nr.	Straße	Radwegemaßnahme	Aktueller Stand
1	Gemeindestraße	Bardenitz – Hermannsmühle – B102 (Frohnsdorf)	Abschnitt der Tour Brandenburg, Straßen begleitend zur B102 ungünstig, besser nur kreuzen, Treuenbrietzen - Bardenitz ist gebaut, von Bardenitz bis zur B102 - Kreuzung - weiter über Frohnsdorf nach NO zur vorhandenen Fahrradstraße Ggf. über landwirtschaftlichen Wegebau; Abgestimmt mit TMB, Herrn Jennert
2	Gemeindestraße	Frohnsdorf - Lindow/ Malterhausen im LK TF	Abschnitt der Tour Brandenburg, Ggf. über landwirtschaftlichen Wegebau; Abgestimmt mit TMB, Herrn Jennert
3	Gemeindestraße	Marzahna- Lobbese	Abschnitt der Tour Brandenburg Die vorhandene und erhaltenswerte Kopfsteinpflasterstraße soll durch einen seitlichen Asphaltweg ergänzt werden; Abgestimmt mit TMB, Herrn Jennert
4	L85	Treuenbrietzen – Nichel – Linthe	Wünschenswert nicht direkt an der Landesstraße, wenig nördlich gibt es Gemeindestraßen und Wege; Zusammenarbeit mit Brück Beim LS nicht im Programm bis 2015
5	Gemeindestraße	Rietz – Neurietz – Niemegek	Lückenschluss ggf. mit landwirtschaftlichem Wegebau, Mischnutzung; Zusammenarbeit mit Niemegek

7.19 Stadt Werder (Havel)

Die Stadt Werder (Havel) übernimmt den R1 in ihre Baulast, setzt aber einen mängelfreien Zustand bei der Übergabe voraus. Eine Routenverlegung im Ortsteil Petzow wird erwogen. Besondere Bedeutung hat für die Stadt Werder (Havel) und das Havelland der Panoramaweg Werderobst, der auch mit dem Rad befahren werden kann. Die Stadt weist darauf hin, dass die in ihrer Trägerschaft befindlichen Wege einen guten baulichen Zustand aufweisen und jährlich finanzielle Mittel im Haushalt dafür zur Verfügung gestellt werden.

Nr.	Straße	Radwegemaßnahme	Aktueller Stand
1	L 90	Phöben	Abschnitt des Havelradweges; Im Plan des LS bis 2015
2	L 90	Glindow (Kreisel) - Klaistow	Gute touristischen Anbindung, untermauert Funktion von Beelitz/Werder (Havel) als geteiltes Mittelzentrum
3	K 6952	Glindow (Kreisel) - Bliesendorf	Geh- und Radweg erforderlich, Schulwegsicherung, Anbindung von Lehnin aus über landwirtschaftlichen

Nr.	Straße	Radwegemaßnahme	Aktueller Stand
			Wegebau, hier noch Lücke zwischen Bliesendorf und Gemarkungsgrenze
4		Bahnhofsbrücke in Werder (Havel)	Entwurfsstadium, ggf. parallele Brücke für Radfahrer und Fußgänger auf alten Brückenpfeilern
5	Gemeindestraße	Kemnitz – Werder (Havel)	Unfallschwerpunkt
6		Bahnübergang in Werder (Havel)	Tunnelprojekt favorisiert

Anlage 8, Tabelle „Bedarfe an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen“
(von den Städten, Ämtern und Gemeinden sowie im Konzept benannt)

Nennung in alphabetischer / numerischer Reihenfolge, keine Wertung!

„BP nein,“ – bedeutet: nicht im Radwegebauprogramm bis 2015 des LS

Bedarfe an Bundesstraßen

Bedarf gemeldet von	Str. Nr.	von Ort	nach Ort	Bemerkung
Amt Beetzsee	B 102	Brandenburg a. d. H.	Briest – Fohrde	Radwegebau bis Döberitz ab 2013 vorgesehen
Amt Ziesar	B 107	Ziesar	Paplitz	2012 fertig gestellt
Amt Ziesar	B 107	Görzke	Wiesenburg	bis 2015 vorgesehen
Gemeinde Wiesenburg/Mark	B 107	Kreisel hinter dem Bahnhof	Jeserig	bis 2015 vorgesehen
Gemeinde Wiesenburg/Mark	B 107	Neuehütten	Börnecke	bis 2015 vorgesehen
Gemeinde Wiesenburg/Mark	B 246	Wiesenburg	Reetzerhütten	für 2015 vorgesehen
Gemeinde Wiesenburg/Mark	B 246	Reetzerhütten	Reetz	für 2015 vorgesehen
Gemeinde Wiesenburg/Mark	B 246	Wiesenburg	Klein Glien	im Bau
Stadt Bad Belzig	B 246	Bad Belzig	Klein Glien	bis 2015 vorgesehen
Stadt Bad Belzig	B 246	Bad Belzig	Lüsse	bis 2015 vorgesehen
Stadt Bad Belzig	B 246	Lüsse - Neschholz	Brück	Brück-Gömnigk fertig Gömnigk-Lüsse bis 2015 vorgesehen
Stadt Beelitz	B 246	Zauchwitz	Körzin	Zauchwitz bis Kreisgrenze 2012 fertig gestellt

Bedarfe an Landesstraßen

Bedarf gemeldet von	Str. Nr.	von Ort	nach Ort	Bemerkungen
Amt Beetzsee	L 912	Bagow	Päwesin	BP nein
Amt Beetzsee	L 92	Roskow	Gutenpaaren	BP nein

Bedarf gemeldet von	Str. Nr.	von Ort	nach Ort	Bemerkungen
Amt Beetzsee	L 981	Brandenburg a. d. H.	Mötzow - Pählbrücke	Fertig gestellt, Abschnitt Brandenburg a. d. H. fehlt
Amt Beetzsee	L 99	Pritzerbe	Marzahne	BP nein
Amt Brück	L 85	Golzow	Brück	BP nein
Amt Brück	L 86	Golzow	Michelsdorf	BP nein
Amt Niemegek	L 85	Nichel	Treuenbrietzen	BP nein
Amt Ziesar	L 93	Ziesar	Schopsdorf	BP nein
Amt Ziesar	L 93	Ziesar	Glienecke	BP nein
Amt Ziesar	L 93	Glienecke	Wenzlow	BP nein
Amt Ziesar	L 94	Wenzlow	Wollin	BP nein
Amt Ziesar	L 96	Ziesar	Bücknitz	BP nein
Amt Ziesar	L 96	Bücknitz	Rogäsen	BP nein
Gemeinde Groß Kreutz	L 86	Bahnhof Gr. Kr. (H)	Deetz - Schmergow	Bahnhof Gr. Kr. (H) – Krielow fertig gestellt Krielow – Schmergow BP nein
Gemeinde Groß Kreutz	L 86	Groß Kreutz (Havel)	Dahmsdorf	BP nein
Gemeinde Michendorf	L 73	Fresdorf	Stücken	bis 2015 vorgesehen
Gemeinde Michendorf	L 74	Stücken	Zauchwitz	bis 2015 vorgesehen
Gemeinde Michendorf	L 77	Langerwisch	Saarmund	BP nein
Gemeinde Nuthetal	L 77	Philippsthal	Saarmund	BP nein
Gemeinde Nuthetal	L 77	Güterfelde	Philippsthal	Güterfelde – Philippsthal fertiggestellt Philippsthal – L 79 BP nein
Gemeinde Nuthetal	L 77	Saarmund	Langerwisch	BP nein
Gemeinde Schwielowsee	L 90	L90 Abzweig Ferch	L90 Kreisel Glindow	BP nein
Gemeinde Stahnsdorf	L 76	Südseite		---
Gemeinde Stahnsdorf	L 77	OD Stahnsdorf		---

Bedarf gemeldet von	Str. Nr.	von Ort	nach Ort	Bemerkungen
Gemeinde Wiesenburg/Mark	L 841	Medewitzer- hütten	Medewitz	BP nein
Stadt Bad Belzig	L 95	Lübnitz	Bad Belzig	BP nein
Stadt Beelitz	L 73	Zauchwitz	Rieben	BP nein Vorplanung durch LS
Stadt Beelitz	L 88 / L 90	Beelitz- Heilstätten	Busendorf	Beelitz – Fichtenwalde fertig gestellt
Stadt Treuenbrietzen	L 85	Treuenbrietzen	Nichel – Linthe	BP nein
Stadt Werder (Havel)	L 90	Bahnübergang in Werder (Havel)		Planfeststellung
Stadt Werder (Havel)	L 90	Werder (Havel)	Phöben	im Bau
Stadt Werder (Havel)	L 90	Glindow (Kreisel)	Klaistow	BP nein
LK PM Amt Beetzsee	L 962	Briest	Fohrde	Planfeststellung
LK PM Gemeinde Kloster Lehnin	L 88	Busendorf	Emstal	BP nein

Bedarfe an Kreisstraßen

Gemeinde	Str. Nr.	von Ort	nach Ort	Bemerkungen
Amt Niemege	K 6927	Mörz	Dahnsdorf	Bisher vom KSB kein Radweg geplant
Amt Niemege	K 6928	OD Dahnsdorf		Bisher vom KSB kein Radweg geplant
Amt Niemege	K 6929	Dahnsdorf	Krahnepuhl	Bisher vom KSB kein Radweg geplant
Amt Wusterwitz	K 6939	Rogäsen	Viesen (OD)	Bisher vom KSB kein Radweg geplant
Amt Wusterwitz	K 6953	innerörtlich abgestufte L 96		Schulweg, ggf. kombinierter Geh- und Radweg
Amt Wusterwitz	K 6953	außerorts abgestufte L 96 Richtung Ziesar		StädteTour4, Rundkurs LK PM, Bisher kein Radweg geplant
Gemeinde Groß Kreuz	K 6951	Groß Kreuz (Havel)	Bochow	In Ausführung 2012
Gemeinde Kloster Lehnin	K 6949	Prützke	Rietz	Bisher vom KSB kein Radweg geplant
Gemeinde Kloster Lehnin	K 6949	Rietz	Schmerzke (Brandenburg a. d. H.)	Anbindung von Brandenburg a. d. H. steht aus nicht in Aussicht

Gemeinde	Str. Nr.	von Ort	nach Ort	Bemerkungen
Gemeinde Kloster Lehnin	K 6950	Lehnin	Rädel	Bisher kein Ausbau des vorhandenen Weges geplant
Gemeinde Nuthetal	K 6903	Kreuzung L 77	Nudow	Bisher vom KSB kein Radweg geplant
Gemeinde Nuthetal	K 6903	Nudow	Kreuzung L 79	Fertig
Gemeinde Nuthetal	K 6903	OD Nudow		Bisher vom KSB kein Radweg geplant
Gemeinde Schwielowsee	K 6907	Ferch	L90 Einmündung	Bisher vom KSB kein Radweg geplant
Gemeinde Schwielowsee	K 6907	Ferch	Seddiner See	Bisher vom KSB kein Radweg geplant
Gemeinde Schwielowsee	K 6909	Ferch	Caputh	Übernahme des vorhandenen Radweges durch LK PM und abschnittsweise Sanierung im Zuge des Straßenausbaus soll erfolgen
Gemeinde Seddiner See	K 6907	OA Neuseddin	Ferch	Bisher vom KSB kein Radweg geplant
Stadt Bad Belzig	K 6926	Preußnitz	Bad Belzig	Es werden verschiedene Möglichkeiten für Lösungen geprüft
Stadt Werder (Havel)	K 6952	Glindow (Kreisel)	Bliesendorf	Bisher vom KSB kein Radweg geplant