

Radwege- und Unterhaltungskonzept im Landkreis Uckermark



Stand: erarbeitet zum Stand 30.11.2018, Überarbeitung mit Stand 31.12.2020

1. Zielstellung, Aufgaben, Rahmenbedingungen

2. Ausgangssituation und Bestandsanalyse

- 2.1. *Radinfrastruktur im Landkreis Uckermark*
 - 2.1.1.1. Bestand am Radwegenetz
 - 2.1.1.2. Qualität der Radverkehrsinfrastruktur
- 2.2. *Serviceelemente*
 - 2.2.1.1. Fahrradabstellanlagen
 - 2.2.1.2. Fahrradmitnahme im ÖPNV
 - 2.2.1.3. Vermietung von Fahrrädern
 - 2.2.1.4. Bett + Bike
- 2.3. *Information*
 - 2.3.1.1. Leitsystem
 - 2.3.1.2. Fahrradkarten
 - 2.3.1.3. Webbasierte Informationssysteme
- 2.4. *Kommunikation*
 - 2.4.1.1. Fahrradtouren
 - 2.4.1.2. Fahrradaktionen
- 2.5. *multimodale Mobilität*

3. Radroutennetz und Maßnahmenkonzept im Landkreis Uckermark

- 3.1. *Grundlagen*
 - 3.1.1.1. Verkehrsbelastung, Verkehrsbeziehungen, ÖV-Verbindungen
 - 3.1.1.2. Topografie
- 3.2. *Potenziale für den Radverkehr im Landkreis Uckermark*
 - 3.2.1.1. Zielgruppenbezug
- 3.3. *Definition von Netzlücken, Konfliktbereichen und Hindernissen*

4. Handlungserfordernisse für die Unterhaltung des Radwegenetzes im Landkreis Uckermark

- 4.1. *Modelle der Wegeunterhaltung*
- 4.2. *Vorschläge für eine zukünftige Unterhaltung der überregionalen Infrastruktur im Landkreis Uckermark*

5. Ausblick

Präambel

Die Bundesregierung hat mit dem Nationalen Radverkehrsplan 2020 (NRVP) ihren Willen zur Radverkehrsförderung bekräftigt. Der NRVP geht vom Leitbild des Radverkehrs als System aus. Hierzu gehört zum einen die Bereitstellung des Weges, aber auch weitere Komponenten wie Wegweisung, Abstellanlagen, Fahrradmitnahmemöglichkeiten u. ä.

Das Land Brandenburg hat in der Radverkehrsstrategie 2030 folgende konkrete Zielsetzungen für sich abgeleitet:

- deutliche Erhöhung des Anteils des Radverkehrs,
- Schaffung von mehr Verkehrssicherheit für Radfahrerinnen und Radfahrer,
- Verbesserung der fahrradtouristischen Infrastruktur (im Alltagsradverkehr, aber auch hinsichtlich eines attraktiven touristischen Radroutennetzes),
- Förderung der Vernetzung von Fahrrad- und öffentlichem Nahverkehr,
- stärkere Verknüpfung von Alltags- und touristischem Radverkehr (Synergien),
- grenz- und baulastübergreifende Zusammenarbeit bei der Pflege der Infrastruktur,
- Förderung von Fahrradabstellplätzen zur Stärkung des Umweltverbundes,
- Verstärkung der Öffentlichkeitsarbeit, Verkehrssicherheitsarbeit und Mobilitätserziehung.

Somit gewinnen neben der Entwicklung der Infrastruktur, die Qualitätssicherung sowie die „weichen“ Faktoren, wie Vernetzung, Information und Kommunikation zum Radverkehr an Bedeutung.

Auch der Radverkehr im Landkreis Uckermark gewinnt an Dimension, und dies insbesondere durch die zunehmend touristische Nutzung durch Radurlauber und Radausflügler sowie durch den Alltagsverkehr zur Arbeit, zur Schule oder zu Freizeitaktivitäten.

1. Zielstellung, Aufgaben, Rahmenbedingungen

Schon mit der Radwegekonzeption für den Landkreis Uckermark aus dem Jahr 1996 (DS-Nr. 022/97) wurden die Grundlagen für die Entwicklung der Radwegestruktur geschaffen. Mit dem Beschluss DS-Nr. 89/2011 wurde die Umsetzung der Ziele der Radwegekonzeption im Landkreis fortgeführt. Nun ist es an der Zeit, diese Radwegekonzeption zu überarbeiten und an die aktuellen Erfordernisse anzupassen.

Das gesamte Gebiet des Landkreises Uckermark wurde hierbei unter folgender Zielstellung betrachtet:

- Weiterentwicklung der Radwegeinfrastruktur zur systematischen Vernetzung der radtouristischen Angebote,
- Erhöhung der Sicherheit für Radfahrende,
- Verminderung des Anteils schlecht befahrbarer Strecken,

- Weiterentwicklung des Radnetzes für den Alltagsradverkehr im Sinne der Daseinsvorsorge und Barrierefreiheit,
- Schaffung von Übergängen zu den Angeboten des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), auch unter der Betrachtung der sog. „letzten Meile“,
- Pflege- und Unterhaltung der Radwegeinfrastruktur durch Landkreis, Kommunen und weitere Beteiligte.

Das vorliegende Radkonzept dient der Umsetzung dieser Ziele und wird in den kommenden Jahren kontinuierlich fortgeschrieben. In diesem Konzept wird der tatsächliche Zustand der Radverkehrsinfrastruktur (Infrastruktur, Service, Öffentlichkeitsarbeit) abgebildet. Weiterhin werden erste Ansätze zur multimodalen Mobilität sowie Bedarfe für die Entwicklung des Alltagsradverkehrs beschrieben.

Das Konzept dient als Grundlage für die Einwerbung finanzieller Mittel durch die Beteiligung an Förderprogrammen, so dass neuere Entwicklungen, wie die Nutzung von z. B. Pedelecs sowie die Themen Radstationen, Ladeinfrastruktur etc. integriert wurden.

2. Ausgangssituation und Bestandsanalyse

Die Entwicklung des Radverkehrs unterliegt aktuell einem generellen Wandel. Die nachhaltige und klimafreundliche Entwicklungsstrategie Uckermark sowie die Anforderungen der E-Mobilität sind hierbei zu berücksichtigen.

Die Bevölkerungszahl nimmt in der Uckermark nach wie vor ab. Bis zum Jahr 2030 ist aufgrund demografischer Prozesse nicht damit zu rechnen, dass Geburtenrate sowie Zuzugsüberschuss die Sterberate überschreiten. Die deutliche Verschiebung im Altersaufbau der Gesamtbevölkerung geht damit einher. Die Bevölkerung in der Uckermark befindet sich in einem fortschreitenden Prozess der Alterung.

Durch die verstärkte Nutzung von Pedelecs, also von Fahrrädern mit einem Elektroantrieb, wird das Radfahren für alle Altersgruppen leichter, Steigungen und Gegenwind sind deutlich einfacher zu bewältigen und die Überwindung größerer Entfernungen möglich. Für die Nutzung des Fahrrads bzw. des Pedelecs als Verkehrsmittel, z. B. zur Arbeit, zum Schul- oder zum Ausbildungsort oder auch in der Freizeit kommen längere Strecken in Betracht, welche bei der Radwegeplanung zu berücksichtigen sind.

Mit dem vorliegenden Konzept sollte eine Bestandsanalyse vorgenommen werden und ein Handlungskonzept zur Realisierung des vorgeschlagenen Radwegenetzes entstehen. Das Radwege- und Unterhaltungskonzept wurde mit den Kommunen und touristischen Akteuren abgestimmt. In die Erarbeitung des Radwegekonzepts ist die Beantwortung der spezifischen Befragung der Kommunen zur Radwegeinfrastruktur eingeflossen.

2.1. Radinfrastruktur im Landkreis Uckermark

Die Radinfrastruktur bildet den Grundbaustein und schafft alle Voraussetzungen für ein sicheres und komfortables Radfahren. Das Radverkehrsnetz im Landkreis Uckermark wurde auf der Basis der Radwegekonzeption aus dem Jahr 1996 sowie deren Fortschreibung aus dem Jahr 2011 entwickelt.

Hierbei sind folgende Begrifflichkeiten zu unterscheiden:

Alltagsradverkehr – hier wird jener Radverkehr zusammengefasst, der mit dem Erreichen alltäglicher Ziele innerhalb von 30 Minuten im Zusammenhang steht. Dazu zählt die Fahrt mit dem Fahrrad zum Arbeitsplatz, zur Schule, zu Dienstleistungseinrichtungen etc. Der Alltagsradverkehr bevorzugt die kürzesten Verbindungen und nutzt somit hauptsächlich straßenbegleitende Radwege.

Touristischer Radverkehr – umfasst den Ausflugsradverkehr sowie alle Radreisen, die mit mindestens einer Übernachtung verbunden sind. Hierbei ist das Hauptmotiv das Fahren auf touristischen Radwegen möglichst unter Vermeidung von straßenbegleitenden Radwegen.

Radausflugsverkehr – umfasst alle touristischen Tagesausflüge mit dem Fahrrad, die länger als zwei Stunden dauern. Hier kann zwischen wohnortnahen und wohnortfernen Radausflugsverkehr differenziert werden.

Radwanderverkehr – erfasst alle jene Radfahrenden, die ihren Radurlaub nicht an einem Ort verbringen, sondern von einem Start- zu einem Zielpunkt fahren.

Regioradverkehr – umfasst alle jene Radfahrenden, die eine feste Unterkunft haben und von dort Tagestouren unternehmen.

Die touristische Zielausrichtung im Land Brandenburg wie auch im Landkreis Uckermark richtet sich auf Radausflügler sowie den Regioradverkehr. Somit nimmt ein gut ausgebautes Radwegenetz die Belange der Gäste auf und erschließt die Uckermark hinsichtlich ihrer Naturnähe, Schönheit und Attraktion der Landschaft sowie regionaler und touristischer Höhepunkte. Gleichfalls sind die Belange der im Landkreis lebenden Menschen durch ein straßenbegleitendes bzw. ein auf direktem Weg von A nach B führendes Radwegenetz zu berücksichtigen und perspektivisch zu entwickeln.

2.1.1. Bestand am Radwegenetz

Radfernwege (4 Themenrouten – 241 km)

- Oder-Neiße-Radweg (Gesamtlänge 630 km, davon 63 km in der Uckermark)
- Radfernweg Berlin-Usedom (Gesamtlänge 350 km, davon 72 km in der Uckermark)
- Tour Brandenburg (Gesamtlänge 1.111 km, davon 46 km in der Uckermark)
- Historische Stadtkern-Tour 1 (Gesamtlänge 355 km, davon 60 km in der Uckermark)

Regionalradwege (5 Themenrouten – 627 km)

- Uckermärkischer Radrundweg (Gesamtlänge 305 km)
- Gutsherrenradtour (Gesamtlänge 105 km)
- Kranichradtour (Gesamtlänge 74 km)
- Spur der Steine (Gesamtlänge 55 km)
- Naturparkrundtour (Gesamtlänge 88 km)

Gesamtlänge der Radfern- und Regionalradwege: 868 km

straßenbegleitende Wege

- Radweg B 198 Prenzlau – Dedelow
- Radweg B 109 Prenzlau – Kleine Heide
- Radweg L 26 Prenzlau – Baumgarten
- Radweg L 26 Baumgarten – Kleptow
- Radweg L 26 Kleptow – Carmzow
- Ortsverbindung L 284 Meyenburg – Schwedt
- Ortsverbindung B 166
- Ortsverbindung B 2 Schwedt – Vierraden
- Radweg L 24 Boitzenburg – Haßleben
- Radweg L 24 Gerswalde - Suckow
- Radweg B 198 Gramzow – Abzweig Autobahnanschluss Hohengüstow
- Radweg L 23 Milmersdorf – Ahrensdorf – Templin
- Radweg L 100 Ahlimbsmühle – Milmersdorf
- Radweg L 100 Ahlimbsmühle - Gollin
- Radweg Dargersdorfer Straße, Templin
- Radweg Lychener Straße – Mühlenstraße – Obere Mühlenstraße, Templin
- Radweg Friedrich-Engels-Straße – Prokopiusstraße, Templin
- Radweg Bahnhofstraße – Zehdenicker Straße, Templin
- Radweg Hindenburger Straße, Templin
- Radweg Vietmannsdorfer Straße, Templin
- Radweg Feldstraße, Templin

Radwege in und direkt um die Kommunen

- Seentour um die Uckerseen (Gesamtlänge 57 km)
- Museumstour (Gesamtlänge 40 km)
- Windradtour (Gesamtlänge 52 km)
- Naturtour (Gesamtlänge 25 km)
- Schloss- und Kirchentour (Gesamtlänge 30 km)
- Uckermärker Bauerntour (Gesamtlänge 53 km)
- Wallpfad (Gesamtlänge 100 km)
- Grützpott Radrundweg (Gesamtlänge 32 km)
- Klostertour Chorin-Angermünde (Gesamtlänge 63 km)

- Bibertour
- Oder-Welse-Rundweg (Gesamtlänge 96 km)
- Kleine Seen Tour (Gesamtlänge 10 km)
- Kurmeilen Tour (Gesamtlänge 13 km)
- Kurze Alleen Tour (Gesamtlänge 16 km)
- Lübbesee Tour (Gesamtlänge 25 km)
- Glashüttentour Templin (Gesamtlänge 28 km)
- Biosphärenreservat Tour (Gesamtlänge 30 km)
- Stock und Stein Tour (Gesamtlänge 24 km)
- Glashütten Rundweg Lychen (Gesamtlänge 26 km)
- Rundweg Spurensuche (Gesamtlänge 33 km)
- Hecken-Rundweg (Gesamtlänge 27 km)
- Wokuhl-Rundweg (Gesamtlänge 32 km)

Gesamtlänge der Radwege Kommunen: 812 km

Anlage 1 - Übersicht – Radfernwege im Landkreis Uckermark

Anlage 2 – Übersicht – Regionalradwege

2.1.2. Qualität der Radwegeinfrastruktur

Das Land Brandenburg hat keine Vorgaben für das Vorgehen bei der Erfassung des Zustands von Radwegen vorgegeben. Es steht mit den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) ein bundesweites Regelwerk für die Planung, den Entwurf und den Betrieb der Infrastruktur des Radverkehrs zur Verfügung. Weiterhin sind die Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr im Land Brandenburg (HBR Brandenburg) zu berücksichtigen.

Bei der Bewertung der Qualität des Radwegenetzes ist die folgende Wegehierarchie zu beachten:

Radfernwege - diese gehen durch mehrere Landkreise und sind so lang, dass sie sich für eine Mehrtagestour eignen. Sie sollten daher den für Radreisen erforderlichen Standards genügen. Sie sind häufig zertifiziert. Im Landkreis Uckermark ist der Radfernweg Oder-Neiße-Radweg zertifiziert.

Ausbaugrad: befestigt, meist auf separat angelegten Wegen.

Regionalradwege - mit hochrangiger Netzfunktion zur Ergänzung des Radfernwegenetzes.

- mit wichtiger regionaler Erschließungsfunktion.

Ausbaugrad: befestigt, meist auf separat angelegten Wegen bzw. unbefestigt, auf Nebenstraßen, Feld- und Waldwegen.

Auch die Regionalradwege sind häufig zertifiziert. Im Landkreis Uckermark ist der südliche Teil des Uckermärkischen Radrundweges zertifiziert.

Straßenbegleitende außerörtliche Radwege - an Bundes-, Landes-, Kreisstraßen – dienen der Verkehrssicherheit und der Trennung der Verkehrsarten, ermöglichen die Ausschöpfung von Radverkehrspotenzialen.

Ausbaugrad: befestigt, auf separat angelegten Wegen.

sonstige regionale und kommunale Radwege

Ausbaugrad: befestigt und unbefestigt, Nebenstraßen, Feld- und Waldwege.

2.2. Serviceelemente

Der Baustein Serviceelemente beinhaltet alle Komponenten, die zum komfortablen Radfahren beitragen. Zum Service- und Dienstleistungsangebot zählen z. B.:

2.2.1. Fahrradabstellanlagen

Ein ausreichendes Angebot an sicheren und einfach zu bedienenden **Abstellanlagen** für den ruhenden Radverkehr tragen zur Radverkehrsförderung bei. Fahrräder müssen etwa an Bahnhöfen oder an zentralen Orten auch über längere Zeiträume und abends sicher abgestellt werden können.

An den öffentlichen Einrichtungen in den Kommunen (z.B. Rathäusern, Schulen, Museen, Krankenhäusern, Arztpraxen, Einkaufsmöglichkeiten etc.) existieren in unterschiedlichem Umfang Fahrradabstellanlagen. Diese sind bedarfsgerecht auszubauen. Für die multimodale Verkehrsentwicklung sind Abstellanlagen an den Schnittstellen des ÖPNV besonders wichtig.

Die Städte Schwedt/Oder, Angermünde sowie das Amt Gartz/Oder haben im Rahmen des Stadt-Umland-Wettbewerbs die Einrichtung von Fahrradabstellanlagen geplant und teilweise schon umgesetzt. Die Stadt Templin denkt ebenfalls über die Erweiterung ihrer Infrastruktur nach. Das Amt für Kreisentwicklung, Bau und Liegenschaften hat die Kommunen um eine Auflistung von Maßnahmen (Errichtung Radabstellanlagen und Lade-Elemente, Einrichtung von multimodalen Schnittpunkten in der Region etc.) gebeten.

Für die Kombination der Verkehrsmittel Fahrrad und ÖPNV wird der Begriff Bike + Ride (B + R) verwendet. Hierzu gehört in erster Linie das Parken des Fahrrades am Bahnhof bzw. an ÖPNV Haltestellen zur Förderung der Fahrradnutzung im Vor- und Nachtransport, der sog. „letzten Meile“. Im Landkreis Uckermark sind noch keine Haltestellenpunkte als B + R gekennzeichnet.

2.2.2. Fahrradmitnahme im ÖPNV

Die Uckermark ist mit der Bahn erreichbar. Die Regionalbahnen halten zum Teil auch in den kleineren Orten bzw. fahren bis Stettin. Die Züge fahren im Ein- bzw. Zwei-Stunden-Takt (RB 3, RE 5, RB 12, RB 63, RB 66).

Die Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV auf den Regionalbahn-Linien stellt sich seit Jahren als schwierig dar. Vor allem auf der Linie des RE 3 begrenzen zu wenig Waggon sowie eine hohe Fahrgastanzahl die Mitnahme von Fahrrädern. An bestimmten Tageszeiten (Nachmittag) in den Sommermonaten kann der Strom der Rückreisenden von den Regionalzügen nicht aufgenommen werden.

Seit Mai 2016 ist das Pilotprojekt „Rad im Regio“ zur Verbesserung der Fahrradmitnahme in den Regionalzügen gestartet. Gemeinsam mit DB Regio AG Nordost, Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (ODEG) und DB Station & Service setzt der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) dabei vielfältige Maßnahmen um. Vor der Fahrt kann der Radausflug besser geplant werden. Auf dem Bahnsteig findet man schneller den richtigen Einstieg. Markierungen am und im Zug erleichtern das Auffinden der Fahrradabstellplätze, neue Mehrzweckbereiche wurden geschaffen.

Trotz dieser Verbesserung ist gerade die An- und Abreise mit dem eigenen Fahrrad an bestimmten Tagen (Wochenende, Feiertage) als problematisch einzuschätzen.

UckermarkShuttle

Am Wochenende und an Feiertagen haben Urlauber, Tagesausflügler und Einheimische die Möglichkeit, auf einer Rundfahrt mit dem Bus die Region zu entdecken. Der UckermarkShuttle verbindet die Städte und Dörfer der Uckermark und fährt als Ringbus in beide Richtungen über Templin, Prenzlau, Schwedt und Angermünde. Ab Templin besteht zusätzlich die Möglichkeit der Weiterfahrt über Lychen nach Fürstenberg/Havel und zurück. Von April bis September ist der UckermarkShuttle zusätzlich mit einem Fahrradträger für die Mitnahme von max. 4 Rädern ausgestattet. Bei Voranmeldung können im Anhänger bis zu 10 Fahrräder transportiert werden.

BiberBus & Welterbebus

Von April bis Oktober fahren beide Buslinien täglich jeweils im Zweistundentakt vom Bahnhof Angermünde aus in das Biosphärenreservat Schorfheide-Chorin.

Von 17.30 bis 22 Uhr verkehren die Linien als RufBus. Fahrten müssen dazu mindestens 1 Stunde vorab bei den Uckermärkischen Verkehrsbetrieben angemeldet werden.

Mit dem BiberBus erreicht man das NABU-Naturerlebniszentrum Blumberger Mühle, den Ort Wolletz und das Wandergebiet am Wolletzsee.

2.2.3. Vermietung von Fahrrädern

Die hügelige Eiszeitlandschaft der Uckermark kann für ungeübte Radler eine Überraschung bereithalten. Wer auf übermäßige körperliche Anstrengung im Urlaub oder auf dem Weg zur Arbeit lieber verzichtet, nicht durchgeschwitzt die historische Altstadt erkunden oder einfach mal eine weitere Strecke zurücklegen möchte - in der Uckermark geht auch das, klimafreundlich ohne Auto. In vielen Orten können Pedelecs gemietet werden.

Allerdings gibt es bislang kein öffentliches Mietfahrradsystem mit mehreren Stationen in der gesamten Uckermark. Erste Ansätze erfolgten mit dem Netz „Sonne auf Rädern“ im Rahmen der Entwicklung zur E-Bike freundlichen Region. Hier bieten verschiedene touristische Leistungsträger Pedelecs an. Ein Abgeben der Räder an einer anderen Station ist allerdings noch nicht möglich.

E-Bike freundliche Region – Netzwerk „Sonne auf Rädern“

BarUm-Ebike-Verleih, Angermünde

Fahrradverleih Knüppel, Boitzenburger Land

Celine aktiv reisen, Flieth-Stegelitz

Touristinfo Warnitz, Oberuckersee

2.2.4. Bett + Bike in der Uckermark

Wer auf der Radtour ein Quartier für eine Nacht sucht oder am Urlaubsort Radausflüge in die nähere oder weitere Umgebung unternehmen möchte - mit Bett + Bike trifft der Gast die richtige Wahl. Vom gehobenen Hotel bis hin zur Pension oder Ferienzimmer - erfüllen alle Gästehäuser die vom ADFC vorgeschriebenen Mindestanforderungen und bieten darüber hinaus so manche Annehmlichkeit für Rad fahrende Gäste. Folgendes kann in einem "Bett + Bike Gastbetrieb" (Mindestleistungen) erwartet werden:

- Aufnahme von Radfahrern auch für nur eine Nacht,
- sichere Unterbringung des Fahrrades,
- für nasse Kleidung und Ausrüstung gibt es eine Trockenmöglichkeit,
- für kleinere Reparaturen am Rad steht das wichtigste Werkzeug zur Verfügung.

Die Auflistung der Bett + Bike Betriebe ist unter www.tourismus-uckermark.de / Übernachten zu finden.

Zukünftiges Ziel muss es sein, weitere Übernachtungsbetriebe im Landkreis Uckermark zu gewinnen, welche die Anforderungen eines Bett + Bike Betriebes mit Serviceleistungen rund um das Fahrrad erfüllen. Insbesondere für die Weiterentwicklung des touristischen Radverkehrs sind solche Angebote unabdingbar.

2.3. Informationen für Radfahrer

Informationen für Radfahrer stellen eine weitere zentrale Komponente dar. Die Vorzüge des Radfahrens und die Verbesserung der Rahmenbedingungen, wie z. B. neue Routen, ein verbessertes Serviceangebot müssen kontinuierlich vermittelt werden.

Wichtige Aspekte hierbei sind:

- die übersichtliche und schnell verständliche Orientierung im Wegenetz. Dies beinhaltet sowohl Wegweisung der Radwege als auch Übersichtstafeln zur Lokalisierung des eigenen Standortes im Gesamtwegenetz.
- die Öffentlichkeitsarbeit zur Attraktivität des radspezifischen Angebotes sowie die Verbesserung der Rahmenbedingungen. Neue Wege oder ein verbessertes Serviceangebot müssen kontinuierlich mit Hilfe verschiedener Medien (z. B. Printprodukte, Internet) zielgruppen- und altersspezifisch publiziert werden.

Dem Landkreis, als Koordinator der Radverkehrsförderung, kommt hier eine besondere Aufgabe zu, da er in seinen vielfältigen Funktionen sowohl als Baulastträger, Planungsinstitution und Ansprechpartner für die Kommunen und Bürgerinnen und Bürger auf unterschiedlichen Ebenen Einfluss auf die Information zum Radverkehr nehmen kann.

2.3.1. Leitsystem

Ein wichtiger Schritt zur verstärkten Nutzung des Radverkehrs ist die einheitliche und durchgängige Wegweisung. Erfahrungen zeigen, dass durch Beschilderungen das Radwegenetz an Attraktivität gewinnt, sich dadurch die Akzeptanz durch den Radfahrer erhöht und somit die Potenziale des Radverkehrs, sowohl im Alltags- als auch im Freizeitverkehr besser ausgeschöpft werden können.

Wegweisende Beschilderung

Das Land Brandenburg verbindet mit den Hinweisen zur wegweisenden Beschilderung im Land Brandenburg (HBR - „Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr im Land Brandenburg“) eine Hilfestellung bei der Planung, Installation und Pflege einer einheitlichen Radwegweisung. Die Wegweisung für den Radverkehr wird analog zur Kfz-Wegweisung auf ein einheitliches Qualitätsniveau gebracht. Die HBR Brandenburg stellt eine nichtamtliche Verkehrswegweisung dar, die keiner Anordnungspflicht der Straßenverkehrsbehörde unterliegt. Hauptgrundlage der HBR Brandenburg ist das veröffentlichte „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV 1998).

Im Sinne der Optimierung der Belange des Alltags- und touristischen Radverkehrs kombiniert die Systematik der HBR die ziel- und routenorientierte Wegweisung miteinander. Dabei bildet die zielorientierte Wegweisung den grundlegenden Baustein

der Radverkehrslenkung und ist für den Alltagsverkehr grundlegend. Zielorientierte Radfahrer bevorzugen zumeist den kürzesten bzw. schnellsten Weg – das Erreichen des Ziels steht im Vordergrund. Auf Fahnen- und Tabellenwegweisern werden jeweils Ortsangaben als Fern- und Nahziel benannt und gibt deren aktuelle Entfernung, gemessen vom aktuellen Standort an.

Die routenorientierte Wegweisung ist ebenfalls ein Element der Radverkehrswegweisung und richtet sich in erster Linie an Radtouristen. Routenorientierte Radfahrer unternehmen Fahrten, um landschaftsbezogene Erholung zu suchen – hier ist der Weg das Ziel. Die Wegweisung erfolgt über, mit individuellen Routenlogo's, ausgestatteten touristischen Themenrouten, die unter die Zielwegweisung integriert werden können.

Demnach besteht im Landkreis Uckermark eine ziel- und routenorientierte wegweisende Beschilderung aus Wegweisern und Zwischenwegweisern. Der Wegweiser enthält Fern- und Nahziele, das Fahrradpiktogramm sowie die Entfernungsangaben. Die Kilometrierung gibt die Distanz zwischen dem aktuellen Standort und dem ausgewiesenen Ziel wieder und bezieht sich stets auf die Ortsmitte des ausgewiesenen Ziels.

Es empfiehlt sich, Nah- bzw. Fernziele auszuweisen, die eine Mindestentfernung von 5 bzw. 10 km haben. Distanzen über 10 km sind auf ganze Kilometer zu runden, Entfernungen unter 10 km sind mit einer Nachkommastelle und einer Genauigkeit von 100 m anzugeben. Die Angaben werden ohne die Abkürzung „km“ dargestellt. Alle Ziele werden immer in beide Richtungen ausgewiesen.

Weitere Festlegungen bezüglich der Zielwegweisung sind entsprechend der Kapitel 2.1. und 2.2. der HBR des Landes Brandenburg (Stand 10/08) anzuwenden.

Zwischenwegweiser haben keine Ziel- und Kilometerangaben. Sie dienen ausschließlich der Bestätigung der Routenführung und der individuellen Kennzeichnung des jeweiligen Streckenverlaufs. Sie bilden standardmäßig das Fahrradpiktogramm und den ISO-Richtungspfeil ab. An den Zwischenwegweisern können ebenfalls Routenpiktogramme angebracht werden. Auch diese haben eine bestätigende Funktion und können insbesondere dann verwendet werden, wenn der Abstand zwischen den nächsten Zielwegweisern mehr als 5 km beträgt. Hier sind die Festlegungen entsprechend dem Kapitel 2.3. der HBR des Landes Brandenburg (Stand 10/08) anzuwenden.

Im Land Brandenburg ist für die Radverkehrswegweisung die Farbe Grün der „Aufsichtsfarben der Verkehrszeichen“ nach DIN 6171 festgelegt (RAL 6005 moosgrün). Die weiße Grundfarbe sowie die grüne Beschriftung müssen witterungs- und UV-beständig sein. Zur besseren Erkennbarkeit bei Nacht tragen retroreflektierende Folien Typ 1 nach DIN 67520-2 bei.

Fahnen- und Tabellenwegweiser sind aus Aluminium-Hohlkastenprofil mit einer Einschubschiene, die das Einfügen von Routenlogo's sowie touristischer Symbole

erlaubt. Hierbei sollte aus Gründen der Ersatzbeschaffung und der Kompatibilität ein einheitliches Profil gewählt werden. Im Rahmen der Einführung der Knotenpunktwegweisung im Landkreis Uckermark wurde daran gearbeitet, dass die wegweisende Beschilderung nur noch aus einem einheitlichen System besteht. Eine Abstimmung zwischen Baulastträgern und dem im Amt für Kreisentwicklung, Bau und Liegenschaften ansässigen Kreiswegewart gewährt bei zukünftigen Vorhaben die Verwendung von einheitlichen Wegweisungssystemen.

Ansprechpartnerin: Frau Buchholz, Telefon 0 39 84 70 1580,
petra.buchholz@uckermark.de

Ergänzende Beschilderung (Informationstafeln)

Informationstafeln sind Bestandteile des touristischen Leitsystems und dienen als Orientierungshilfe. Ergänzend stehen diese an zentralen Punkten, bedeutenden Wegekreuzungen oder Rastplätzen. Sie sollen Auskunft über die Angebote der Region, des Gebietes oder der Ortschaft geben, z. B. über Sehenswürdigkeiten, Naturbesonderheiten etc. informieren. Bezüglich der Gestaltung der Informationstafeln wird insbesondere auf die in Kapitel 2.7. stehenden Anforderungen der HBR des Landes Brandenburg (Stand 10/08) verwiesen.

Ausweisung von touristischen Zielen durch die Objektwegweisung

Ergänzend zur Radverkehrswegweisung wird mit Objektschildern bzw. Objektwegweisern auf touristische Objekte, touristische Bereiche und touristische Leistungsträger hingewiesen. Bei der Ausweisung von touristischen Zielen sind die Festlegungen gemäß Kapitel 2.8. der HBR des Landes Brandenburg (Stand 10/08) sowie die Vorgaben des Landkreises Uckermark zu berücksichtigen.

Anlage 3 - Kriterien zur Ausweisung von touristischen Objekten

Verfahren zur Beantragung der Objektbeschilderung

Auf Antrag eines Leistungsträgers kann über die zuständige Gemeinde ein Objektschild beantragt werden. Die Gemeinde stimmt sich vor Genehmigung mit dem Landkreis Uckermark, Amt für Kreisentwicklung, Bau und Liegenschaften ab. Das Fachamt beteiligt die entsprechenden Baulastträger, die untere Verkehrsbehörde sowie die (tmu) Tourismus Marketing Uckermark GmbH. Die tmu gibt ihr Votum (Zustimmung oder Ablehnung) auf dem eingereichtem „Formblatt zur Beantragung eines Objektschildes an Radwegen“ ab. Das Amt für Kreisentwicklung, Bau und Liegenschaften fertigt eine kompensierte Stellungnahme und sendet diese an die/das Gemeinde/Amt. Die/das zuständige Gemeinde/Amt ist bei dem Antragsverfahren die Bewilligungsbehörde.

Die Kosten für Beschaffung, Aufstellung und Unterhaltung für das Schild sind von dem Antragsteller zu tragen. Unberechtigt angebrachte Schilder können von dem Baulastträger kostenpflichtig entfernt werden.

Anlage 4 – Formblatt zur Beantragung der Objektbeschilderung

Knotenpunktwegweisung

Die Knotenpunktwegweisung ist eine Ergänzung zur herkömmlichen ziel- und routenorientierten Radwegweisung. Sie stellt eine Vereinfachung der Orientierung dar und beruht auf der Nummerierung aller Knotenpunkte bzw. Kreuzungen im Radwegenetz. An jedem Knotenpunkt ist, wie in der HBR Brandenburg vorgesehen, ein Zielwegweiser vorhanden. Für die Knotenpunktwegweisung wird dieser Zielwegweiser mit einer Angabe zu seinem und den umliegenden Knotenpunkten sowie einer Übersichtskarte bzw. Informationstafel ergänzt. Die Karte auf den Infotafeln zeigt die Region mit dem umliegenden Netzsystem und den Nummern der Knotenpunkte und deren Entfernung. So ist eine ständige, einheitliche Orientierungshilfe gegeben.

Das aktuelle Leitsystem ist geprägt von einer Vielzahl von unterschiedlichen Einschub- und Befestigungs- sowie Pfostensystemen der Fern- und Nahziele. Zum Teil ist die Beschilderung durch äußere Witterungseinflüsse stark verschlissen. Vandalismus trägt ebenfalls dazu bei, dass Beschilderungen und Informationstafeln zum Teil bis zur Unkenntlichkeit beschmiert sind.

Mit Einführung des Knotenpunktsystems wurde zum einen die wegweisende Beschilderung erneuert und um „Knotenpunkthüte“ und Einschübe zu den umliegenden Knoten ergänzt. Zum anderen wurden an den Pfosten Kartenausschnitte mit der Markierung des eigenen Standorts zur Orientierung installiert sowie weitere großflächige Informationstafeln mit Standard-Informationen zum Knotenpunktsystem aufgestellt.

Anlage 5 – Übersichtskarte Knotenpunktwegweisung Uckermark

2.3.2. Fahrradkarten

Fahrradkarten sind für Radfahrer wichtige Informationsquellen zur Routenplanung und Zielfindung vor Ort.

Von zentraler Bedeutung bei Radwanderkarten ist die Aktualität. Deshalb müssen die Kartenwerke regelmäßig, mindestens alle 5 Jahre, fortgeschrieben werden. Digitale Karten bzw. GPS-Nutzung etc. werden zukünftig gegenüber den klassischen Papierkarten an Bedeutung gewinnen. Wichtig ist insbesondere, dass die so genannten GPX-Tracks von beliebten Themenrouten für Navigationsgeräte und Smartphones angeboten werden (im Landkreis Uckermark noch nicht vorhanden).

Mit der Einführung des Knotenpunktsystems wurde ebenfalls die Radwanderkarte aktuell überarbeitet. Die ADFC-Regionalkarte Uckermark, weitere Rad-, Wander- sowie andere Karten der gängigen Verlage sind in den Touristinformationen, bei touristischen Leistungsträger sowie bei der tmu GmbH erhältlich.

2.3.3. Webbasierte Informationssysteme

In der Vergangenheit lagen für Radfahrer die Informationen zur Routenplanung ausschließlich in Form von umfangreichen Kartenmaterialien und Führern vor. In wachsendem Umfang erfolgt heute eine flexible und zielgerichtete Informationsvermittlung mittels elektronischer Medien. Die Informationsvermittlung über das Internet bietet optimale Voraussetzungen, um Informationen zum Fahrradverkehr stets aktuell und an jedem Ort präsentieren zu können. Dabei spielen auch Verknüpfungen zu anderen mobilen Geräten, wie z.B. Navigationssystemen oder Smartphones eine zunehmende Rolle.

Die Internetseite der Tourismus Marketing Uckermark GmbH (tmu) www.tourismus-uckermark.de sowie die Seiten der Tourismusvereine bietet Informationen zum Thema Radverkehr, zu Radrouten oder zur Fahrradvermietung.

2.4. Kommunikation

Die Kommunikation bildet den zentralen Schlüsselfaktor in allen zukünftigen Handlungsansätzen zur vermehrten Fahrradnutzung, da ein durchgreifender Einstellungs- und Verhaltenswandel ausschließlich über eine positive, aufklärende und motivierende Kommunikation mit dem Bürger erreicht werden kann.

Neben schriftlicher Kommunikation in Form von Flyern, Broschüren und Internetportalen sind Veranstaltungen, welche die Bürger, Interessensgemeinschaften und Touristen in radverkehrsspezifische Belange einbeziehen, ein wichtiger Bestandteil der Kommunikation und somit im Rahmen einer effektiven Radverkehrsförderung unerlässlich. Hierzu gehören die Durchführung von Fahrradaktionstagen und geführten Fahrradtouren ebenso wie die Organisation von Informationsveranstaltungen und Fahrradmärkten (im Landkreis Uckermark noch nicht durchgeführt).

2.4.1. Fahrradtouren

Unter dem Slogan „Brandenburg radelt an“ fand jährlich im April, der landesweite Start in den Fahrradfrühling statt, an welchem sich die touristischen Akteure der Uckermark regelmäßig beteiligen. Das Land Brandenburg verabschiedet sich ab 2018 von dieser Kampagne, hier sollte die Region eine neue „Uckermärkische Lösung“ diskutieren.

Des Weiteren bieten die Tourismusvereine unterschiedliche Touren an, zum Teil geführt, so dass vor allem Pauschalen wie „Radeln ohne Gepäck“ und Angebote unter dem Thema „Fahrtziel Natur“ gut angenommen werden.

2.4.2. Fahrradaktionen

An den Tagen der E-Mobilität, die in den Jahren 2017 und 2018 in Schwedt, Angermünde, Prenzlau und Templin erstmalig stattfanden, konnten interessierte Bürgerinnen und Bürgern, aber auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von

Kommunalverwaltungen und Unternehmen vor Ort verschiedene Pedelecs, E-Bikes und Lastenräder testen.

2.5. Multimodale Mobilität

Unter Multimodalität versteht man die Nutzung bzw. Vernetzung von mehreren Verkehrsmitteln. Der öffentliche Nahverkehr, verknüpft mit dem Fahrradverkehr, könnte als Umweltverbund die Basis des multimodalen Verkehrs im Landkreis Uckermark bilden. Daher ist es im Rahmen der Planungen zur Radverkehrsförderung und überörtlichen Netzgestaltung erforderlich, die Schnittstellen zwischen öffentlichem Nahverkehr und Fahrradverkehr ebenfalls - in Abhängigkeit von der Netzfunktion - zu standardisieren. Dies betrifft auch die Standardisierung der baulichen Vernetzung (Radverkehrsführung, Fahrradabstellanlage, Radstation, Witterungsschutz im Haltebereich).

Die Verknüpfung mit dem ÖPNV erfordert an den jeweiligen Bahnhöfen, Haltepunkten und Haltestellen entsprechende Vorkehrungen. Ebenso auf den jeweils auf solche Verknüpfungsstellen zuführenden Radwegen. (Orientierungshilfen im Wegweisungssystem). Diese Verknüpfung vor dem Hintergrund differenzierter örtlicher Gegebenheiten ist bisher noch nicht erfolgt.

Der Landkreis Uckermark nutzte seine Stellungnahme zum aktuellen Entwurf des Landesnahverkehrsplanes (LNVP) für nachfolgende Hinweise zur Verbesserung der Infrastruktur und der Gestaltung und Aufwertung der Stationen.

„Das Rad wird zunehmend als Alternative zum Busverkehr genutzt. So spielt der Radverkehr daher nicht nur im Tourismus eine wichtige Rolle, sondern auch im Zu- und Abbringerverkehr an den zentralen Bahnhöfen. Der Landkreis Uckermark fordert somit die Förderung von B + R Stationen an Bahnhöfen sowie die Schaffung von Ladeinfrastruktur.“

Die in Anlage 6 dargestellte Abbildung beschreibt die schon vorhandenen sowie geplanten Ansätze zur multimodalen Mobilität in den Kommunen im Landkreis Uckermark.

In gemeinsamer Abstimmung mit den Kommunen wird das Amt für Kreisentwicklung, Bau und Liegenschaften in den kommenden Jahren an der Einwerbung von Fördermitteln arbeiten, um die Schnittstellen als Grundlage zur unkomplizierten Nutzung aller Mobilitätsformen weiter zu entwickeln.

Anlage 6 – Abbildung Ansätze zur multimodalen Mobilität in den Kommunen

3. Wegenetz des Radverkehrs und Maßnahmenkonzept im Landkreis Uckermark

Im Hinblick auf den effektiven Einsatz der Ressourcen und der zielgerichteten Stärkung des Radverkehrs im Landkreis müssen die Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs konzentriert und priorisiert werden. Aus diesem Grund wurde für die Uckermark ein Hauptwegenetz für den Fahrradverkehr ermittelt. Dieses setzt sich aus den bedeutendsten Radwegeverbindungen zusammen (touristischer Verkehr/Freizeitverkehr/Alltagsverkehr).

Dieses Netz wurde durch das Amt für Kreisentwicklung, Bau und Liegenschaften ermittelt und mehrmals mit den Kommunen, den Tourismusvereinen sowie den beteiligten Fachämtern rückgekoppelt und abgestimmt.

Prozess der Ermittlung des Wegenetzes

- schriftliche Befragung der Kommunen zur Ermittlung des Wegenetzes
- Abstimmung der Ergebnisse mit den Kommunen, Fachämtern, Tourismusvereinen
- Verknüpfung der Wege mit den landesweiten Prioritäten

Ziel: Abstimmung in den Ausschussgremien und Beschlussfassung im Kreistag

Anlage 7 - Abbildung Karte – Überblick vorhandenes Wegenetz

3.1. Grundlagen

3.1.1. Verkehrsbelastung, Verkehrsbeziehungen, öffentliche Verkehrsverbindungen

Die weiträumige und kleinteilige Verteilung der Bevölkerung einhergehend mit einer geringen Dichte von Daseinsvorsorgeeinrichtungen sowie großen Entfernungen zwischen den Standorten sind typisch für den Flächenlandkreis Uckermark. Dem Bevölkerungsrückgang der letzten Jahre folgten die räumliche Entdichtung und somit die Konzentration von Versorgungs- und Dienstleistungsstandorten, so dass immer weitere Wege zurückgelegt werden müssen, um beispielsweise zur Schule zu gelangen, den Arbeitsplatz zu erreichen oder um Versorgungs- und Kulturangebote in Anspruch nehmen zu können.

Schüler, Auszubildende, Berufspendler und Senioren haben häufig ähnliche Zielpunkte, sind allerdings zu unterschiedlichen Zeiten auf den ÖPNV angewiesen. Der Schwerpunkt im ÖPNV liegt im Landkreis Uckermark auf der Schülerbeförderung.

Weiterhin werden aktuell bereits alternative Mobilitätsangebote (bspw. KombiBus, Rufbus, UckermarkShuttle) angeboten. Der integrale Taktverkehr sowie der Bedarfsverkehr werden von der Bevölkerung und Gästen in Anspruch genommen und akzeptiert. Bei der Organisation seitens der Uckermärkischen Verkehrsgesellschaft

mbH (UVG) und beim Online-Fahrplan (keine Abstimmung mit Fußwegen/Radwegen, um andere Verbindungen zu erreichen, wenig Informationen zur Funktion des UckermarkShuttles) müssen im Zusammenspiel mit allen regionalen Partnern Nachbesserungen erfolgen.

Das Bahn-Netz ist im Landkreis Uckermark aufgrund von Streckenstilllegungen stark ausgedünnt. Alle vier Mittelzentren sind jedoch an das Schienennetz angebunden.

3.1.2. Topografie

Das geomorphologische Grundmuster des Landkreises Uckermark wird im Wesentlichen vom Baltischen Landrücken (Pommersche Endmoräne) bestimmt, welcher während des Quartärs herausgebildet und geformt wurde. Der westlich – südwestliche Bereich des Landkreises sowie die Region um den Oberuckersee ist durch großräumige Waldlandschaften und zahlreiche eingebettete Seen gekennzeichnet, wohingegen der nördliche und östliche Bereich sich durch weiträumige Offenlandschaften mit welligen Grundmoränen auszeichnet. In einigen Gebieten gliedern, meist bewaldete Erhebungen das Landschaftsbild der Offenlandschaften. Im äußersten Osten bis Südosten befindet sich im Grenzgebiet zu Polen das von der Hochfläche abfallende Untere Odertal.

Das Profil der Jungmoränenlandschaft ist weitestgehend wellig, untersetzt mit flachen Abschnitten, wobei die Steigungen kaum Werte von 5% erreichen. Kategorisierte Anstiege sind in der Uckermark nicht vorhanden, jedoch sind im westlich/südwestlichen Teil der Region einige kurze Anstiege von bis zu ca. 8% zu verzeichnen (z.B. Boitzenburg, Richtung Klaushagen). Höchste Erhebungen sind der Blocksberg (139,5 m) bei Altkünkendorf sowie die Rauhberge (130 m) bei Gerswalde. Die verkehrlichen Bedingungen für den Fahrradtourismus sind als hervorragend anzusehen, da neben den zahlreichen Radwegen die Landes- und Kreisstraßen wenig befahren und auch die Ortschaften für den Fahrradverkehr sehr gut erschlossen sind.

3.2. Potenziale für den Radverkehr im Landkreis Uckermark

Die Uckermark mit ihrer Entwicklung zur nachhaltigen Tourismusregion setzt auf die stärkere Nutzung des Fahrrads. Kurze Distanzen könnten in Zukunft zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, da die Reisezeit im Fuß- und Radverkehr auf kurzen Distanzen zum Teil geringer als mit dem PKW sein kann. Mit einer stärkeren Nutzung des Fahrrads werden zudem positive gesundheitliche und ökologische Effekte (Klimaschutzes, Lärmreduzierung, Luftverbesserung) erzielt.

3.2.1. Zielgruppenbezug

Das vorliegende Radwegekonzept soll die Bedürfnisse der Radtouristen und des Alltagsradverkehrs gleichermaßen ansprechen. Da sich die Anforderungen an das Radwegenetz unterscheiden, mussten zunächst Teilwegenetze betrachtet werden. Die wichtigsten Gruppen von Radfahrern, ihre Anforderungen und Potenziale zeigt die nachfolgende Tabelle.

Zielgruppe	wichtigsten Anforderungen an das Radwegenetz	Potenzial /Zielgebiet im Landkreis Uckermark
Radfernwanderer	Nutzung von Radfernwegen	Oder-Neiße-Radweg, Radfernweg Berlin-Usedom, Tour Brandenburg, Radweg historische Stadtkerne 1
Tagesausflüger mit An- und Abreise	mit Bahnhöfen und Haltepunkten verknüpft Radwegenetz, welches Kombinationen ermöglicht	alle Orte in der Uckermark mit Anbindung an eine RE-Linie – zum Teil Nutzung der Radfernwege bzw. Nutzung der Regionalradwege sowie der Radwege in und um die Kommunen
direkte Tagesausflüger, einheimische Bevölkerung, aber auch Berliner und Stettiner Radfahrer	relativ dichtes Radwegenetz am Wohnort mit der Möglichkeit von Kombinationen	alle Orte in der Uckermark, zum Teil Nutzung der Radfernwege bzw. Nutzung der Regionalradwege sowie der Radwege in und um die Kommunen, Nutzung Knotenpunktwegweisung
Familien (mit kleinen Kindern) mit festem Quartier	relativ dichtes Radwegenetz am Ferienquartier mit der Möglichkeit von Kombinationen	überwiegend in den Orten, deren Zielgruppe auch Familien sind
Erwachsene ohne Kinder mit festem Quartier	relativ dichtes Radwegenetz am Ferienquartier mit der Möglichkeit von Kombinationen, ggf. mit ÖPNV	alle Orte in der Uckermark
Nutzer alltäglicher Verbindungen zur Arbeit, Ausbildung und Besorgungen sowie Freizeitaktivitäten	sehr dichtes Radwegenetz möglichst direkter und sicherer Verbindungen zwischen Wohn- und Arbeitsort	entsprechend dem Quellpotential aus den Einwohnern und dem Zielpotenzial der Orte, größeren Einrichtungen außerhalb dieser und öffentlichen Verkehrsmitteln

3.3. Definition von Netzlücken, Konfliktbereichen und Hindernissen auf dem Wegenetz

Nach der Betrachtung der Anforderungen an die Teilwegenetze wurden diese übereinandergelegt, um Wege möglichst zu bündeln, soweit von den Anforderungen einzelner Zielgruppen dabei nicht zu stark abgewichen wird.

Bei der Bündelung wurde berücksichtigt, dass die radtouristischen Verbindungen ihren thematischen Bezug behalten und das Alltagsnetz möglichst nicht auf touristischen Routen geführt wird, die nicht befestigt oder auf Umwegen verlaufen.

Bei dieser Betrachtung sind folgende Netzlücken, Konfliktbereiche und Hindernisse aufgetreten.

Radweg	Abschnitt	Änderungsvorschlag /Fördermöglichkeit
Radfernweg Berlin-Usedom	Alternativvorschlag in Bandelow - Abzweig des Radfernwegs in Richtung Karlstein über Trebenow zurück auf den ursprünglichen Wegeverlauf	Die Radtrasse zwischen Bandelow und Trebenow ist in sehr schlechtem Zustand, den Radfahrern begegnet landwirtschaftlicher Verkehr. Bis die Radtrasse über eingeworbene Fördermittel saniert werden kann, soll der Radfernweg über eine Alternativstrecke geführt werden. 2021 ist der Straßenausbau durch den Landesbetrieb Straßenwesen avisiert.
Radfernweg Berlin-Usedom	Abschnitt zwischen Stegelitz und Schifferhof	Beschaffenheit des Weges kann als Radfernweg Radfahrern nicht zugemutet werden (fehlende kommunale Unterstützung bei der Finanzierung einer Modernisierung – Förderung über GRW Infrastruktur möglich)
Radfernweg Berlin-Usedom	Abschnitt in Warnitz, Gemeinde Oberuckersee	Beschaffenheit des Weges kann als Radfernweg Radfahrern nicht zugemutet werden, Gemeinde sucht nach

		Lösungsmöglichkeiten - Förderung über GRW Infrastruktur möglich, Teilabschnitt direkt im Ort 2019 schon fertiggestellt, es fehlt die Anbindung bis zum Campingplatz
Oder-Neiße-Radweg	Lückenschluss Abschnitt Mescherin - Staffelde	Der bisherige Wegeverlauf führte über die B 113 mit einem hohen Verkehrsrisiko für die Radfahrer, der zukünftige Wegeabschnitt verläuft zum Teil auf einer Dammlage, welche durch eine Anschüttung für den Radweg erweitert wird, die Breite des Radwegs beträgt 2,50 m. Bau wird gerade durch den Landkreis Uckermark im Auftrag des Landesbetriebes Straßenwesen ausgeführt.
Oder-Neiße-Radweg	Gartzer Schrey	Wurzelverwerfungen auf einem Teilabschnitt lassen die Befahrbarkeit kaum noch zu, hohes Gefährdungspotenzial – Sanierung über Förderung GRW Infrastruktur möglich
Radweg Berlin - Stettin, Abschnitt Staffelde - Grenzübergang Rosow	Ausbau einer Radwegeverbindung direkt auf dem Grenzstreifen – grüne Grenze	Verbindung der touristischen Infrastruktur im Bereich Gartz mit der schon vorhandenen touristischen Infrastruktur der Gemeinde Kolbitzow – Fördermöglichkeiten über INTERREG werden geprüft
Radfernweg Berlin-Usedom / Regionalradweg „Spur der Steine“	Lückenschluss zwischen Haßleben und Gerswalde entlang der L 242 Gerswalde	Straßenbegleitender Ausbau von Haßleben bis Gerswalde. Mit diesem Lückenschluss würde eine Verknüpfung der mittleren Uckermark an die Bereiche der nordwestlichen Uckermark gelingen.

		stattgefunden, noch keine Planung in Vorbereitung.
Straßenbegleitender Radweg L 25 Grünow - Prenzlau	Neubau straßenbegleitender Radweg an einer Landesstraße	Führung der neuen Radtrasse auf dem ehemaligen Bahndamm, um Alltagsverkehr nach Prenzlau zu unterstützen. Planfeststellungsverfahren sind von Seiten des Landesamtes eingestellt. Es muss eine neue Lösung diskutiert werden.
Straßenbegleitender Radweg L 25 Prenzlau - Güstow	Neubau straßenbegleitender Radweg an einer Landesstraße	Führung als straßenbegleitender Radweg, um Alltagsverkehr nach Prenzlau zu unterstützen. Planung im Land in Vorbereitung. Realisierung ab 2021 durch den Landesbetrieb Straßenwesen.

Weiterhin steht das Amt für Kreisentwicklung, Bau und Liegenschaften im regelmäßigen Austausch mit dem Landesbetrieb Straßenwesen (LS), um den Bedarf der Region mit den Umsetzungsmöglichkeiten des Landesbetriebes Straßenwesen bezüglich von straßenbegleitenden Radwegen an Landes- und Bundesstraßen zu besprechen.

Für den Neubau von Außerortsradwegen an Bundes- und Landesstraßen im Land Brandenburg müssen nachfolgende Kriterien erfüllt werden:

- Schulwegsicherung
- Lückenschluss zur Unterstützung von Mobilitätsketten
- Verbesserung der Stadt-Umland-Beziehungen
- Anbindung an Bahnhöfe
- Lückenschluss touristischer Radfernrouen
- Verkehrsbelastung über 2.500 Kfz/24 h.

Die Einordnung der Radwegebaumaßnahmen in sogenannte Bedarfslisten erfolgt nach bestimmten Kategorien:

- indisponible Maßnahmen (in Planung und Umsetzung befindliche Maßnahmen)
- vordringlicher Bedarf
- weiterer Bedarf.

Nach jeweils 5 Jahren werden die Bedarfslisten durch den Landesbetrieb überprüft und bei relevanten Änderungen der Rahmenbedingungen an die dann aktuelle

Entwicklung angepasst. Die dem Landkreis vorliegenden Bedarfslisten haben den Stand 03/2018.

Indisponible Maßnahmen an Bundesstraßen

- B 2 Klosterbrückenweg in Richtung B 198 Puschkinallee Angermünde
- B 109 Malchow in Richtung Landesgrenze
- B 109 Vogelsang in Richtung Hammelspring (2. BA)
- B113 Mescherin – Staffelde – Maßnahme in Umsetzung
- B198 Gramzow – A 11 – Maßnahme fertig gestellt

Indisponible Maßnahmen an Landesstraßen

- L 25 Prenzlau – Güstow
- L 25 Prenzlau – Damme
- L 25 Damme – Drense
- L 25 Drense – Grünow
- L 25 Grünow – Prenzlau

Vordringlicher Bedarf an Bundesstraßen

- B 2 B 198 – Mudrowweg Angermünde
- B 2 Abzweig Henriettenhof – L 284
- B 104 Landesgrenze MV – Landesgrenze MV
- B 109 Prenzlau – Blindow – Maßnahme in Fertigstellung
- B 109 BW Fährkrug/L27 – Kreuzkrug
- B 109 Blindow – Dauer
- B 113 Staffelde – B 2 – Maßnahme in Vorbereitung
- B 158 Angermünde – Neukünkendorf
- B 158 Neukünkendorf – Parstein
- B 166 Herrenhof L 273 – OU Passow
- B 198 Kerkow – Greiffenberg
- B 198 Bietikow – Prenzlau

weiterer Bedarf an Bundesstraßen

- B 109 Dauer – Göritz
- B 198 Hohengüstow – Bietikow
- B 198 Dedelow – L 255

weiterer Bedarf an Bundesstraßen

- L 25 Güstow – Wilhelmshof
- L 100 Milmersdorf – B 109
- L 284 Schwedt/O. – Flemsdorf
- L 284 Felschow – B 2

Weitere Wünsche aus den Kommunen wurden mit Stand 10/2020 ebenfalls zusammengetragen.

Bereich Lychen

Straßenbegleitender Radweg entlang der L 15 von Lychen nach Hardenbeck

Straßenbegleitender Radweg entlang der L 23 von Lychen in Richtung Feldberg

Bereich Gemeinde Nordwestuckermark

Straßenbegleitender Radweg entlang der L 25 von Fürstenwerder in Richtung Göhren (MV)

Bereich Brüssow

Radwegeverbindung von Bagemühl in Richtung Wollin – Penkun (MV)

Lückenschluss straßenbegleitender Radweg Menkin in Richtung Landesgrenze MV

Bereich Prenzlau

Radwegverbindung von Prenzlau nach Wittenhof

Einbindung der Ortsteile Wollenthin/Bündigershof in das Radwegenetz

Radweg in Prenzlau – Süßer Grund

Bereich Amt Oder-Welse

Straßenbegleitende Radwegeverbindung, nutzbar als Weg zur Schule zwischen

Pinnow - Mürow

Pinnow - Frauenhagen (K 7304)

Passow – Briest (K 7312)

Grünow – Passow (L 28)

Bereich Angermünde

Straßenbegleitende Radwege von allen Ortsteilen in die Kernstadt

Regionalradweg Angermünde – Liebenwalde

Regionalradweg Mühlentour

Bereich Schwedt/O.

Straßenbegleitender Radweg PCK in Richtung Passow an der B 166

Straßenbegleitender Radweg Heinersdorf – Niederlandin (Ausbau/Anschluss südlich der Bahnlinie)

Touristische Radwegeverbindung mit Anschluss an den Oder-Neiße-Radweg in Stützkow – Querfahrt zur Schaffung einer Nationalparkrundtour (Grenzübergang Schwedt – Stützkow – Schwedter Querfahrt – Schwedt)

Bereich Gartz(O.)

Radwanderweg auf der historischen Kleinbahntrasse Casekow – Penkun – Oder, anteilig für die Gemeinden Casekow

Anlage 8 - Übersicht – Radwegenetz mit Netzlücken im Landkreis Uckermark

Die hier dargestellte Aufzählung der Änderungen an der Radwegeinfrastruktur beruht keinesfalls auf Vollständigkeit. Es ist angedacht, das vorliegende Radwege- und Unterhaltungskonzept in einen dreijährigen Rhythmus fortzuschreiben. So können weitere Handlungsbedarfe aus Sicht der Kommunen sowie der Kreisverwaltung aufgegriffen und aktualisiert werden.

Der Landkreis Uckermark strebt in diesem Zusammenhang die Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Brandenburg (AGFK BB) an, um von einem Austausch mit verschiedenen kommunalen Partnern beim Thema Radverkehr zu profitieren sowie durch eine gemeinsame Herangehensweise den Herausforderungen rund um das Thema Radverkehr zu begegnen. Die Mitglieder werden bei der Umsetzung des nationalen Radverkehrsplans und der Strategien der Landesregierung zur Entwicklung des Radverkehrsnetzes unterstützt.

4. Handlungserfordernisse für die Unterhaltung des Radwegenetzes im Landkreis Uckermark

Nach Aussage der Kommunen und der beteiligten Akteure besteht das Hauptproblem bei den vorhandenen Radwegen in der nicht überall sichergestellten Unterhaltung der Wege und soweit in kommunaler Zuständigkeit, überwiegend auch der Wegweisung.

Im Ergebnis der schriftlichen Befragung stellte der überwiegende Teil der Kommunen dar, dass kein festes Budget für die Pflege und Unterhaltung der Radwegeinfrastruktur vorhanden ist. Wegereparaturen werden aus der laufenden Straßenunterhaltung bestritten, notwendige Neuanschaffungen, wie z.B. Bänke werden aus anderen Budgets finanziert. Aufgrund von Zerstörung und Diebstahl, vor allem bei der Beschilderung ist eine Steigerung der Unterhaltungsaufwendungen zu verzeichnen.

Die Pflege und Unterhaltung der Wegeinfrastruktur erfolgt in der Regel durch personelle und materielle Möglichkeiten der kommunalen Bauhöfe sowie in begrenztem Maße durch Maßnahmen der Arbeitsförderung. Der sich hier profilierende Sozialbetrieb¹ wird noch nicht von allen Kommunen im Landkreis wahrgenommen.

¹ ein Verbund von Trägern unter Federführung des MUG Brandenburg e. V. (Partner: ABW GmbH, LAFP e. V.) führen ein gemeinnütziges Sozialunternehmen, in welchem Langzeitarbeitslose angestellt

Seitens der touristischen Akteure wurde angemerkt, dass aufgrund der nicht sichergestellten Qualität bestimmte Radwege als touristisches Produkt nicht vermarktet werden können.

4.1. Modelle der Wegeunterhaltung

Die baulastträgerübergreifende Unterhaltung radtouristischer Wegenetze stellt für viele Gebietskörperschaften eine Herausforderung dar. Gesetzlich zuständig für die Unterhaltung der Straßen und Wege ist der jeweilige Baulastträger. Jedoch verlaufen Radwege oft über Streckenabschnitte vieler Baulastträger. Die Herausforderung betrifft sowohl die Finanzierung als auch die Planung und Organisation und die Durchsetzung einheitlicher Standards des Wegemanagements.

Es gibt bundesweit verschiedene Modelle, um diese Organisationsfrage bzw. Teile davon zu lösen, wie die nachfolgend dargestellten recherchierten Beispiele zeigen:

- Landkreis Salzwedel (S-A): Der Landkreis übernimmt die Unterhaltungskosten für eine touristische Radroute.
- Burgenlandkreis (S-A): Der Landkreis baut mit Eigenmitteln der Gemeinden die Wege aus und übergibt diese nach Bauende an die Gemeinde zur Unterhaltung. Der Landkreis liefert also die Personalkapazitäten für Planung und Bau.
- Landkreis Wittenberg (S-A): Der Landkreis baut, bezahlt und unterhält die wichtigsten touristischen Radrouten unter Duldung des Baulastträgers.
- Regionalverband Ruhr (NRW). Der Regionalverband betreibt ein gemeindeübergreifendes Netz von Radrouten und schreibt dessen Unterhaltung Losweise aus.
- Landkreis Müritz (MV): Der Landkreis arbeitet mit einer pauschalen Umlage je Gemeinde und betreibt ein etwa 500 km langes Netz. Zur Umlage gibt der Landkreis eigene Haushaltsmittel hinzu. Beim Landkreis sind zwei Mitarbeiter für die Unterhaltung dieses Netzes angestellt, von denen einer vom Landkreis und der andere aus Mitteln der Gemeinden finanziert wird.
- Erzgebirgskreis (SN): Die Wirtschaftsförderung Erzgebirge GmbH fungiert als Koordinierungsstelle für den Radfernweg Sächsisches Mittelgebirge, verwaltet das Wegweisungskataster und bringt die Schilder vor Ort an. Die Finanzierung erfolgt durch Fördermittel und Mittel der Gemeinden und Kreise.²
- Landkreis Barnim (Bbg): Der jeweilige Baulastträger ist für die Pflege und Wartung der Radwege zuständig. Der Kreiswegewart fährt zweimal jährlich die touristischen Fern- und Regionalradwege ab. Das kreisliche Beschilderungskataster wird den Gemeinden und Städten im Landkreis zur Verfügung gestellt.³

sind. Der Sozialbetrieb agiert mit marktüblichen Preisen am Markt und kann sich an allen relevanten Ausschreibungen beteiligen bzw. Aufträge von Unternehmen umsetzen.

² alle aufgezählten Beispiele - Auszug aus dem regionalen Radwegekonzept für die Region Harz

³ Auszug aus dem Radwegekonzept für den Landkreises Barnim

- Landkreis Märkisch-Oderland (Bbg): Der Landkreis übernimmt die zentrale Pflege der Radwanderwege. Hierzu hat er mit den Städten und Gemeinden eine Vereinbarung zur Pflege abgeschlossen.⁴
- Landkreis Mecklenburgische Seenplatte (MV): Der Landkreis Mecklenburgische Seenplatte übernimmt in Abstimmung mit den Städten und Gemeinden die Unterhaltungspflicht für die im Konzept beschlossenen Radwege mit Ausnahme der straßenbegleitenden Radwege an Bundes- und Landesstraßen.⁵

4.2. Vorschläge für eine zukünftige Unterhaltung der überregionalen Infrastruktur im Landkreis Uckermark

In der Vergangenheit haben sich der Landkreis Uckermark sowie die Kommunen die anfallenden Kosten für Neubau, Sanierung und Beschilderung zu jeweils 50 % geteilt. Für die Pflege und Instandhaltung waren die Kommunen selbst verantwortlich.

Beibehalten werden soll, dass der Landkreis in Absprache mit den Kommunen Fördermittel zum Erhalt sowie zum Ausbau der Radwegeinfrastruktur einwirbt. Der Landkreis übernimmt den Ausbau der Wege und teilt sich den finanziellen Aufwand für die Modernisierung bzw. Neubau mit den jeweiligen Kommunen.

Zukünftig wird vorgeschlagen, dass der Landkreis Uckermark in Anlehnung an die investive Kostenteilung beim Bau der Radwege auch die Kosten für die Unterhaltung der Radinfrastruktur mitträgt. Dies hieße: Der Landkreis beteiligt sich an den Radfernwegen sowie an den Regionalradwegen mit einem Gesamtstreckennetz von 868 Radwegenkilometern anteilig an der Unterhaltung.

Warum die Beteiligung an Radfern- und Regionalradwegen? Die Radfernwege sowie die Regionalradwege sind die Radwege, welche zur wirtschaftlichen Entwicklung des Radtourismus im Landkreis Uckermark in allererster Linie beitragen. Diese werden durch die tmu GmbH sowie die Tourismusvereine mittels Marketing als touristische Angebote und Pauschalen vermarktet und bilden die unmittelbare Grundlage für die weitere wirtschaftliche Entwicklung des Radtourismus in der Uckermark.

Es ist vorgesehen, dass:

1. Der Landkreis Uckermark übernimmt in Abstimmung mit den Kommunen die Koordination und unterstützt die Umsetzung der Pflege und Instandhaltung der Radfernwege sowie der Regionalradwege. Die Gestattung des Baulastträgers muss vertraglich geregelt werden.
2. Die Kommunen übernehmen die Umsetzung der Pflege und Instandhaltung der Radwege in und um die Kommunen.
3. Der Landkreis Uckermark unterhält ein aktuelles Wege- und Beschilderungskataster, welches den Kommunen zur Verfügung gestellt wird

⁴ Auszug aus dem Radwege Konzept des Landkreises Märkisch-Oderland

⁵ Auszug aus dem Radwegekonzept für den Landkreis Mecklenburgische Seenplatte

und Grundlage für Änderungen bzw. Erweiterungen der Radwegeinfrastruktur ist. Die Daten werden durch das Amt für Kreisentwicklung, Bau und Liegenschaften im regelmäßigen Austausch mit den Kommunen aktualisiert.

Diese gesamte Überlegung zur Beteiligungsstruktur fußt auf der Idee, dass die überregionalen Radwege das Fundament der Radwegeinfrastruktur der Uckermark sind, dass die Erhaltung einer dauerhaft hohen Qualität und Sicherheit eine stetige Vermarktung und Zertifizierung ermöglicht und dass die überregionalen Radwege die großen Anreize für Radtouristen darstellen, in oder durch die Uckermark zu fahren. Wenn die Radtouristen dann tatsächlich in der Uckermark verweilen, werden sie auch die thematischen Radwege nutzen und tragen vor allem dann zur echten Wertschöpfung in den Kommunen bei.

Die Kommunen ihrerseits behalten also die Unterhaltung für die weiteren thematischen Radwege in und um die Kommunen mit fast gleichvielen Kilometern – insgesamt 812 km Kilometern Radwege und bleiben so in der Pflicht, für all ihre kommunalen Radwege zu sorgen, denn eine Ausfinanzierung der Pflege und Unterhaltung ist durch den im Landkreis dargestellten Etat nicht gegeben. Der Landkreis stellt so sicher, dass eine Grundqualität und –sicherheit auf den überregionalen Radwegen gewährleistet ist. Es ist erklärtes Interesse des Landkreises, die Infrastruktur und hierzu zählt auch die Radwegeinfrastruktur stetig zu verbessern.

Das Land Brandenburg unterstützt die Modernisierung der Radwegeinfrastruktur, welche im Landesinteresse liegende Entwicklungspotenziale besitzen. Brandenburg geht davon aus, dass der Radtourismus eine leistungsfähige Infrastruktur erfordert. Je mehr die Attraktivität des Radwegenetzes gesteigert wird, umso mehr Synergien, wie verlängerte Aufenthaltsdauer, vermehrte Nutzung der touristischen Angebote, gestärkte Wertschöpfungspotenziale, nicht nur für die Radfahrer, sondern auch für die einheimische Bevölkerung entstehen. Allerdings wurde in der Vergangenheit festgestellt, dass es immer wieder Probleme bei der Unterhaltung der Radwegeinfrastruktur gab.

So hat das Land bei der Neuauflage der Richtlinie zur Förderung der wirtschaftsnahmen kommunalen Infrastruktur festgelegt, dass die Förderung nur an Landkreise erfolgt. Anträge von Kommunen werden somit abgelehnt. Eine Bedingung der Förderung ist für alle Fördermittelnehmer ein kreisumfassendes Radwegeunterhaltungskonzept (RUK), welches - beschlossen durch den Kreistag - dem Land vorzulegen ist. Unumgänglich ist weiterhin der Nachweis, dass eine finanzielle Veranschlagung zum Unterhalt der Radwegeinfrastruktur nicht nur einmalig erfolgt, sondern nachhaltig mit Unterhaltungsmitteln auch für die kommenden Haushaltsjahre im Haushalt des Landkreises Uckermark vorgesehen ist.

Um diesem Ansinnen des Landes Brandenburg Rechnung zu tragen, wird im vorliegenden Radwege- und Unterhaltungskonzept des Landkreises Uckermark vorgeschlagen, die Verantwortung seitens des Landkreises festzuschreiben und

hierfür eine jährliche Summe für die Unterhaltung der Radwegeinfrastruktur (Radfern- und Regionalradwege) als Kostenposition im Haushalt festzuhalten und mit folgendem Arbeitsaufwand zu untersetzen:

1. notwendige jährliche Reinigung per Kehrfahrzeug oder lokal manuell von mindesten 300 km der 868 km des Wegesystems,
2. erforderliche jährlich Mahd der Wegeränder und Bankette aller 868 km,
3. Kontrolle des gesamten Wegenetzes von 868 km im Jahr – vor Beginn der Radsaison im März/April, Mai, Juni, August und Oktober, um die Beräumung von Hindernissen, Pflege der Beschilderung sowie den Ersatz von fehlender oder beschädigter Beschilderung und Markierung abzusichern,
4. Offenhalten des Lichtraumprofils einmal jährlich auf mindestens 300 km des Wegesystems
5. Kleinstreparaturen zur Ausbesserungen der Radinfrastruktur (Asphaltbefestigungen, Fugenverguss, bituminöse Befestigungen etc.)
6. Unvorhersehbare Leistungen, wie die Beseitigung von Wetter- und Vandalismusschäden, Erosionsschäden

Kalkulierte Summe pro Jahr: 100.000 Euro

Für die Kostenkalkulation wurden in Rückkopplung mit dem Sozialbetrieb⁶ und in Anlehnung an den Forschungsbericht „Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus in Deutschland“ des BMWi aus dem Jahre 2009⁷ folgende Überlegungen getätigt: Die kalkulierten Kosten basieren auf einer Mischkalkulation. Alle Aufwendungen, welche mit den notwendigen regelmäßigen Unterhaltungsmaßnahmen zusammenhängen, sind inkludiert. Hierzu gehören Technik, Treibstoffe, Fahrkosten sowie Material für Markierungen und die Durchführung der Kleinstreparaturen. Nicht inbegriffen sind der Ersatz von Landschaftsmobiliar, Leiteinrichtungen und sonstige Hardware.

Mit den Städten, Ämtern und Gemeinden wird eine Vereinbarung über die durch den Landkreis Uckermark zu erbringenden Leistungen bezüglich der Unterhaltungsarbeiten auf den im Gebiet der jeweiligen Region befindlichen Radfern- und Regionalwegen abgeschlossen. Anfang eines jeden Jahres erfolgt eine Abstimmung unter den Vertragspartnern zur aktuellen Situation und eventuell geplanten Änderungen durch die Städte, Ämter und Gemeinden. Ansprechpartner im Landkreis Uckermark ist das Amt für Kreisentwicklung, Bau und Liegenschaften.

⁶ ein Verbund von Trägern unter Federführung des MUG Brandenburg e. V. (Partner: ABW GmbH, LAFP e. V.) führen ein gemeinnütziges Sozialunternehmen, in welchem Langzeitarbeitslose angestellt sind. Der Sozialbetrieb agiert mit marktüblichen Preisen am Markt und kann sich an allen relevanten Ausschreibungen beteiligen bzw. Aufträge von Unternehmen umsetzen.

⁷ Aus „Radwegekonzept für den Landkreis Barnim“ Stand Juni 2016

5. Ausblick

Der Tourismus in der Uckermark befindet sich weiter auf Erfolgskurs. Das Gästeaufkommen mit rund **987.000** Übernachtungen erreichte 2019 einen neuen Höchststand. Gründe für diese positive Entwicklung sind im Image der Uckermark zu sehen, aber vor allem ist das große Engagement der zahlreichen Akteure zu benennen, die tagtäglich den Gästen einen attraktiven Aufenthalt in der Uckermark ermöglichen.

Voraussetzung für die weitere nachhaltige Entwicklung im Tourismus ist die Verzahnung und Abstimmung der verschiedenen Aktivitäten der unterschiedlichen regionalen Akteure (Landkreis, Kommunen, Touristiker etc.). Hierzu gehören:

- Erhalt eines qualitativ hochwertigen Radwegenetzes mit überregionalen und regionalen Radwegen und ergänzende Themen- und Ortsradwege zur Feinerschließung der Uckermark. Darin muss die Sicherung des jährlichen Aufwands für die Unterhaltung und Beschilderung der Wege enthalten sein.
- Mittels finanzieller Unterstützung durch den Landkreis Uckermark vermarktet die tmu GmbH in Zusammenarbeit mit den Tourismusvereinen und den touristischen Leistungsträgern die touristischen Angebote.
- Touristische Leistungsträger sind aufgefordert, vorrangig entlang der Radwege ein attraktives touristisches Angebot aufrecht zu erhalten bzw. neu zu entwickeln.
- Im Sinne einer multimodalen Mobilität ist die Vernetzung des öffentlichen Personennahverkehrs mit dem Radwegenetz zu bedenken. Ein ausreichendes Angebot an Abstellanlagen, Ladeinfrastruktur und Fahrradmietsysteme sind hierbei wesentlich.

Mit dem Bau sowie der Modernisierung der Radwege haben der Landkreis sowie die Kommunen in den letzten Jahren die Grundlage für eine hochwertige touristische Infrastruktur geschaffen. Es konnten hierfür in erheblichem Maße Fördermittel akquiriert werden, die diese Investitionen erst möglich machten. Das vorliegende Konzept dient somit als Grundlage für die Einwerbung neuer finanzieller Mittel, um die Radwegeinfrastruktur vor allem in Richtung des Alltagsradverkehrs und der Multimodalität weiterzuentwickeln.