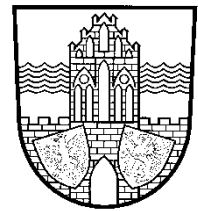


Landkreis Uckermark

- Die Landrätin -



Kreisverwaltung Uckermark, Karl-Marx-Straße 1, 17291 Prenzlau

An das
Mitglied des Kreistages
Frau Wernicke
über Büro Kreistag

Nachrichtlich
alle Mitglieder des Kreistages

Nebenstelle:	Prenzlau
Dezernat:	I
Amt:	Kreisentwicklung, Bau und Liegenschaften
Bearbeiter(in):	Frau Buchholz
Zimmer-/Haus-Nr.:	438, Haus 1
Telefon-Durchwahl:	03984 70-1580
Telefax:	03984 70-4965
E-Mail:	Petra.Buchholz@uckermark.de

Ihr Zeichen	Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen	Datum
		652-Bu	26.02.21

Anfrage AF/040/2021 der Fraktion BVB/Freie Wähler Radwegekonzept des Landkreises Uckermark

Sehr geehrte Frau Wernicke,

In Ihrer Anfragestellung beziehen Sie sich auf die BV/247/2021, so dass ich nachfolgend Ihre Fragestellungen beantworte.

Zu Frage 1: Welche konkreten Maßnahmen sind vorgesehen, um bei welchen Strecken und Streckenabschnitten den Anteil der schlecht befahrbaren Straßen zu verringern?

Aktuelle Maßnahme ist die Vereinbarung zum Lückenschluss auf dem Uckermärkischen Radrundweg (KT BV/89/2011). Der Landkreis hat mit der Gemeinde Passow (Amt Oder-Welse) und der Stadt Schwedt/Oder eine Vereinbarung zur Realisierung unter Kostenbeteiligung des Landkreises Uckermark abgeschlossen.

Zu Frage 2: Welche Strecken sind zur Weiterentwicklung vorgesehen?

Der Schwerpunkt des vorliegenden Radwege- und Unterhaltungskonzeptes liegt auf den radtouristischen Verbindungen. Allerdings wurde auch das Alltagsnetz mit betrachtet. Ab Seite 21 ff. des Radwege- und Unterhaltungskonzeptes (RUK) sind Netzlücken, Konfliktbereiche und Hindernisse beschrieben, an denen zunächst gearbeitet werden soll – vorausgesetzt, die notwendigen Planungsarbeiten und Finanzierungsbedarfe lassen den Bau der Radwegemaßnahme zu.

Konto der Kreisverwaltung:
Kontoinhaber: Landkreis Uckermark
Sparkasse Uckermark
IBAN: DE67170560603424001391
BIC: WELADED1UMP

Steuernummer:
062/149/01062

Telefon-Vermittlung:
03984 70-0

Internet:
www.uckermark.de

Sprechzeiten:
Mo. u. Do.: 08:00 bis 12:00 Uhr
Di.: 08:00 bis 12:00 und
13:00 bis 17:00 Uhr
Fr.: 08:00 bis 11:30 Uhr

Der Landkreis Uckermark stellt für E-Mails mit qualifiziert elektronisch signierten Dokumenten die zentrale E-Mail-Adresse landkreis@uckermark.de zur Verfügung. Für alle anderen E-Mail-Adressen der Kreisverwaltung wird der rechtsverbindliche Zugang ausdrücklich nicht eröffnet.

Zu Frage 3: Wie ist der Stand der Erarbeitung zum Thema „E=MobilxUM“?

Die Vorhabensumsetzung mit Start zum 01.01.2017 wurde von Seiten des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur im Oktober 2017 abgebrochen, so dass nur Teile des Vorhabens aus finanziellen Mitteln des Landkreises Uckermark umgesetzt werden konnten. Hierzu gehörten die Durchführung der Tage der E-Mobilität 2017 und 2018 sowie die Erarbeitung der Grundlagen für ein auf die Radinfrastruktur bezogenes Verkehrsmodell.

Zu Frage 4: Welche Fahrradaktionen fanden nach 2018 statt?

Am 12.04.2019 fand der letzte Tag der E-Mobilität zum Thema Rad vor dem Rathaus in Prenzlau statt. Um die Nutzung des Fahrrades für kurze Strecken nochmals zu verdeutlichen, fuhren die Landrätin sowie der Bürgermeister der Stadt Prenzlau zur Übergabe der neu ausgebauten Radstrecke „Anstau Magnushof“ mit dem Rad.

Zu Frage 5: Welche Vorkehrungen müssen an den jeweiligen Bahnhöfen, Haltepunkten und Haltestellen getroffen werden, um die Verknüpfung des ÖPNV umzusetzen? Schon im Radwegekonzept Stand 30.11.2017 wurde darauf hingewiesen. Warum liegen hierzu noch keine Angaben zu vor?

Die Verknüpfung mit dem ÖPNV erfordert an den jeweiligen Bahnhöfen, Haltepunkten und Haltestellen entsprechende bauliche Veränderungen für Fahrradabstellanlagen, Radstationen oder einen Witterungsschutz im Haltebereich. Diese baulichen Veränderungen können die Kommunen nur Schritt für Schritt umsetzen, auch hier müssen Fördermittel eingeworben werden. Der Landkreis hat für die Neugestaltung des Bahnhofs in Tantow, der P+R-Anlage in der Ortslage Seehausen, der P+R-Anlage in Angermünde, der P+R-Anlage in Warnitz sowie für die P+R-Anlage Bahnhofsvorplatz Zehdenicker Straße in Templin anteilig jeweils einen Zuschuss zu den Baukosten zur Absicherung der Eigenmittel an die Kommunen in den Jahren 2017 bis 2019 ausgereicht.

Der Landkreis Uckermark hat sich beim Bundeswettbewerb Klimaschutz im Radverkehr mit einem Wettbewerbsbeitrag eingebracht, um finanzielle Unterstützung bei der Ausgestaltung von Radabstellanlagen einzuwerben, leider wurde der Beitrag nicht positiv bevotet. Momentan wird an einem erneuten Antrag zum diesjährigen Bundeswettbewerb gearbeitet, welcher bis zum 30.04.2021 eingereicht werden muss. Die noch fehlenden Orientierungshilfen im Wegweisungssystem werden analog der Wegweisung für den UckermarkShuttle Schritt für Schritt ergänzt.

Zu Frage 6: Nach welcher Prämisse und bis wann wird das Amt für Kreisentwicklung in den nächsten Jahren an der Einwerbung von Fördermitteln arbeiten, um die Schnittstellen als Grundlage zur unkomplizierten Nutzung aller Mobilitätsformen weiter zu entwickeln?

Das Sachgebiet 652 des Amtes für Kreisentwicklung, Bau und Liegenschaften prüft regelmäßig die Möglichkeiten zur Einwerbung von Fördermitteln. Momentan wird an einem umsetzungsorientierten Mobilitätskonzept gearbeitet – gefördert über die Richtlinie des Landes Brandenburg zur Förderung Innovativer Mobilität, auch hier sind vor allem der Alltagsradverkehr fester Bestandteil der Betrachtungen.

Aktuell steht das Amt für Kreisentwicklung mit den Kommunen in Verbindung, um Fördermöglichkeiten aus dem Sonderprogramm „Stadt und Land“ zu eruieren. Ebenso offen ist eine Förderung zur Inwertsetzung der Deutschlandrouten – hier bei uns käme der D 12 Oder-Neiße-Radweg in Frage.

Zu Frage 7: Wie erfolgt die Festlegung der Einordnung der Radwegebaumaßnahmen in die sogenannten Bedarfslisten?

Zu Frage 8: Wer entscheidet über die Eingruppierung in indisponible Maßnahmen, Maßnahmen mit vordringlichen Bedarf und Maßnahmen des weiteren Bedarfs?

Zu Frage 9: Welche Kriterien gelten für die Gruppen indisponible Maßnahmen, Maßnahmen mit vordringlichen Bedarf und Maßnahmen des weiteren Bedarfs?

Zu Frage 10: „Indisponibel“ bedeutet laut Duden „nicht verfügbar“. Warum wird „indisponibel“ auf „in Planung und Umsetzung“ verwandt?

Zu Frage 11: Besteht eine Reihenfolge innerhalb der Gruppierungen und wenn ja, wer legt diese fest?

Zu Frage 12: Warum liegen nur Bedarfslisten mit dem Stand 03/2018 vor? Warum wurde sie nicht aktualisiert? Warum gibt es keine Hinweise zu Veränderungen?

Die Beantwortung der Fragen 7 bis 12 möchte ich zusammenfassen.

Das Land Brandenburg investiert seit über 20 Jahren intensiv in den Bau von Radwegen im Zuge des Ausbaus von Bundes- und Landesstraßen. Die konzeptionelle Grundlage für den Bedarfsnachweis von Außerortsradwegen und für die entsprechende Festlegung der Dringlichkeiten des Radwegeneubaus war ein Bewertungsverfahren des Landes Brandenburg aus dem Jahr 2000. Die letztmalige Überprüfung und Fortschreibung dieses Bewertungsverfahrens erfolgte im Zusammenhang mit der Überarbeitung der Bedarfslisten im Jahr 2006 an Bundesstraßen, ebenfalls durch das Land.

Dass im Rahmen aller Überlegungen zur Nachhaltigkeit, Klimafreundlichkeit und neuem Mobilitätsverhalten der Aus- und Neubau von Radwegen eine hohe Priorität im Rahmen der Infrastrukturentwicklung im Landkreis und im Land genießt, ist unstrittig. Nicht nur, dass der Bau neuer Radwege seitens der Kommunen stark nachgefragt wird und sich die allgemeinen infrastrukturellen und verkehrlichen Rahmenbedingungen in den letzten 10 Jahren auch im Land Brandenburg stark verändert haben, auch die Straßenbauverwaltung des Landes Brandenburg hat die Bedarfslisten für Außerortsradwege aus dem Jahr 2006(!) überprüft. Diesbezüglich gab es erstmalig wieder in 2016 eine mit den Landkreisen abgestimmte neue und vereinfachte Methodik, um entlang von Bundesstraßen Radwegeplanungen fortzuschreiben.

Dabei wurden folgende Kriterien zugrunde gelegt:

- 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 die Bedarfslisten erfolgte mittels folgenden Kategorien:

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

Die Bedarfslisten für Außerortsradwege dienen dem Landesbetrieb Straßenwesen (LS) als Arbeitsgrundlage für die Planung und den Bau von straßenbegleitenden Radwegen im Zuge von Bundes- und Landesstraßen. Die Planung der Vorhaben erfolgt grundsätzlich entsprechend dem ermittelten Bedarf. Die Umsetzung ist dann abhängig vom Vorliegen des Baurechts und der zu diesem Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel.

Nach jeweils 5 Jahren werden die Bedarfslisten durch den Landesbetrieb Straßenwesen (LS) überprüft und bei relevanten Änderungen der Rahmenbedingungen an die dann aktuelle Entwicklung angepasst.

Die Methodik zur Erstellung der Bedarfslisten für Außerortsradwege ist auf den Internetseiten des Landesbetriebes Straßenwesens hinterlegt.

Zu den Begrifflichkeiten „indisponibel“ etc.: Wir haben hier lediglich die Fachbegriffe des Landesministeriums in der Einordnung der Straßenbaumaßnahmen übernommen.

Zu Frage 13: Warum wurden die weiteren Wünsche der Kommunen mit Stand 10/2020 als Handlungsbedarf nicht in die Bedarfslisten aufgenommen?

Die von den Kommunen zugearbeiteten Wünsche bezogen sich auf den Ausbau von Radwegeinfrastruktur an Bundes- und Landesstraßen. Diese wurden dem Landesbetrieb Straßenwesen übermittelt.

Die Entscheidungen zur Aufnahme dieser Bedarfe obliegen dem Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung.

Zu Frage 14: Wie entscheidet das Amt für Kreisentwicklung, Bau und Liegenschaften im regelmäßigen Austausch mit dem Landesbetrieb für Straßenwesen, welcher Bedarf der Region mit den Umsetzungsmöglichkeiten des Landesbetriebes für Straßenwesen bezüglich von straßenbegleitenden Radwegen an Landes- und Bundesstraßen in Übereinstimmung und Umsetzung gebracht wird?

Das Amt für Kreisentwicklung, Bau und Liegenschaften hat keine Entscheidungsmöglichkeit zur Aufnahme in die Bedarfsliste des Radwegebaus. Die Auswertung nach den o. g. Kriterien obliegt dem Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung.

Zu Frage 15: Wer entscheidet in welcher Reihenfolge sich das Amt für Kreisentwicklung, Bau und Liegenschaften für die Maßnahmen einsetzt?

Der Baulastträger hat die erforderlichen Entscheidungen zu treffen. Die Methodik nach einer Nutzen-Kosten-Analyse bildet die Handlungsgrundlage.

Zu Frage 16? Welche Vorschläge für eine zukünftige Unterhaltung der überregionalen Infrastruktur im Landkreis Uckermark aus dem Radwegekonzept Stand 30.11.2017 Top 4.2 wurden bisher umgesetzt?

Zu Frage 17: Schon im Radwegekonzept Stand 30.11.2017 wurde der Aufwand für die Unterhaltung der Radwegeinfrastruktur mit sehr konkretem Arbeitsaufwand untersetzt. Waren diese Kosten i.H.v. 102.480,80 Euro im Haushalt des Landkreises Uckermark jährlich berücksichtigt? Wie und in welchem Umfang wurden diese Unterhaltungsmaßnahmen umgesetzt? Bitte tabellarisch und jährlich auflisten.

Beantwortung der Fragen 16 und 17 - das Radwege- und Unterhaltungskonzept wurde bisher noch nicht vom Kreistag beschlossen, so dass auch noch keine Unterhaltungsmaßnahmen erfolgt sind.

Zu Frage 18: Warum wird das Radwegekonzept nicht mehr alle zwei Jahre fortgeschrieben? Welche Gründe sprechen für einen 3-jährigen Rhythmus?

Die Vorbereitung, Planung und Bauausführung von Radwegemaßnahmen nimmt einen erheblichen Zeitumfang in Anspruch. Die Fortschreibung des Radwegekonzeptes alle zwei Jahre würde kaum wesentliche Änderungen dokumentieren, so dass von uns ein 3-jähriger Rhythmus der Fortschreibung vorgeschlagen wurde.

Zu Frage 19: Welche Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Radwegeinfrastruktur sollen mit dem Konzept Stand 31.12.2020 konkret umgesetzt werden?

Das vorliegende Radwege- und Unterhaltungskonzept ist in zwei Richtungen zu verstehen. Zum einen wird in Rückkopplung mit den Kommunen und Touristikern (Anschreiben vom 05.04.2016 sowie 22.06.2020) der Entwicklungsstand zum Radwegesetz (Tourismus und Alltag) abgestimmt. Da bei Radwegebaumaßnahmen von der Planung bis zur Umsetzung eine Zeitspanne von fünf Jahren bzw. noch länger einzuplanen ist, werden diese Maßnahmen mit der entsprechenden Finanzierung/Eigenbeteiligung durch den Landkreis Uckermark (der Landkreis sowie die einzubindende/n Kommune/n tragen den Eigenanteil zu gleichen Teilen) einzeln zum Beschluss dem Kreistag vorgetragen.

Zum anderen geht es um die Entwicklung einer neuen Qualität bei der Pflege und Instandhaltung der überregionalen Radwegeinfrastruktur. Zukünftig trägt der Landkreis Uckermark in Anlehnung an die investive Kostenteilung beim Bau der Radwege auch die Kosten für die Unterhaltung der Radinfrastruktur mit. Das heißt: Der Landkreis beteiligt sich an den vier Radfernwegen sowie an den fünf Regionalradwegen mit einem Gesamtstreckennetz von **866** 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.

Zu Frage 20: Warum ist der Landkreis Koordinator der Radverkehrsförderung?

Die Koordination der Radverkehrsförderung leitet sich aus den vielfältigen Funktionen des Landkreises Uckermark sowohl als Baulastträger, Planungsinstitution und Ansprechpartner für das Land, die Kommunen und Bürgerinnen und Bürger ab. Somit kann der Landkreis Uckermark auf unterschiedlichen Ebenen Einfluss auf die Entwicklung des Radverkehrs in der Region nehmen.

Weiterhin hat das Land Brandenburg festgestellt, dass es immer wieder Probleme bei der Unterhaltung der Radwegeinfrastruktur gab, wobei die verantwortlichen Kommunen aus unterschiedlichen Gründen mit der Übernahme dieser Aufgabe überfordert waren und sind.

So hat das Land bei der Neuauflage der Richtlinie des MWE zur Förderung der wirtschaftsnahen kommunalen Infrastruktur im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ festgelegt, dass die Förderung nur an **Landkreise** erfolgt, da das bisherige System der Rückübertragung an die Kom-

munen zu unterschiedlichen Unterhaltungsintensitäten führt und geführt hat, was wiederum Auswirkungen auf die Qualität der gesamten Radwege hat. Anträge von Kommunen werden somit abgelehnt. Bedingung der Förderung ist für alle Fördermitelnehmer ein kreisumfassendes Radwegeunterhaltungskonzept (RUK), das dem Land vorzulegen ist.

Unumgänglich ist 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. Ein entsprechender Beschluss des Kreistages unterstützt das Engagement der Kreisverwaltung.

Zu Frage 21: Welche Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Radwegeinfrastruktur wurden mit dem Konzept Stand 30.11.2017 konkret umgesetzt werden?
Ich verweise auf die Beantwortung der Frage 6 der Anfrage AF/241/2020.

Mit freundlichen Grüßen

In Vertretung

gez. Frank Bretsch
1. Beigeordneter