



Finanzierung, Planung und Bau von Radwegen und der Radverkehrs- wegweisung

Finanzierung, Planung und Bau von Radwegen und der Radverkehrswegweisung

3



| | | |
|------------|--|-----------|
| 3 | Finanzierung, Planung und Bau von Radwegen und der Radverkehrswegweisung | 2 |
| 3.1 | Planung, Bau sowie Finanzierung und Förderung von Radverkehrsanlagen durch das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg | 3 |
| 3.1.1 | Planung, Bau, Finanzierung und Förderung von straßenbegleitenden außerörtlichen Radwegen | 3 |
| 3.1.2 | Planung, Bau, Finanzierung und Förderung von straßenbegleitenden innerörtlichen Radwegen | 8 |
| 3.1.3 | Kommunale Förderung | 9 |
| 3.1.4 | Technische Regelwerke zur Planung von Radverkehrsanlagen | 9 |
| 3.2 | Förderung von Radverkehrsanlagen durch das Ministerium für Wirtschaft des Landes Brandenburg in der Förderperiode bis 2013 | 11 |
| 3.2.1 | Tourismuskonzeption des Landes Brandenburg (2006–2010) | 11 |
| 3.2.2 | Evaluierung der Handlungsempfehlungen für die Weiterentwicklung des Radtourismus im Land Brandenburg | 12 |
| 3.2.3 | Richtlinie zur Förderung der wirtschaftsnahen kommunalen Infrastruktur im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GA-I) | 13 |
| 3.3 | Förderungen von Radverkehrsanlagen durch das Ministerium für ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg | 13 |
| 3.3.1 | „Entwicklung der Ländlichen Räume Brandenburgs 2007–2013“ | 14 |
| 3.3.2 | Richtlinie des Ministeriums für ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg über die Gewährung von Zuwendungen für die Förderung der integrierten ländlichen Entwicklung (ILE) und LEADER | 16 |

3 Finanzierung, Planung und Bau von Radwegen und der Radverkehrswegweisung



Die Ministerien für Wirtschaft, das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung sowie das Ministerium für ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz unterstützen auf Grundlage verschiedener Richtlinien und Konzeptionen den Radverkehr im Land Brandenburg. Dabei gilt der Grundsatz, dass eine Radverkehrswegweisung integraler Bestandteil einer Radverkehrsanlage ist. Dies ist bei der Vergabe von Zuwendungsbescheiden zu berücksichtigen. Die Kosten für die Wegweisung sind somit Bestandteil der Gesamtbaumaßnahme.

Hinsichtlich der Planung, Baulast sowie Finanzierung und Förderung unterscheiden sich die Zuständigkeiten. Das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung bzw. der Landesbetrieb Straßenwesen sowie die Kommunen und Landkreise erstellen konkrete Planungen und können als Baulasträger fungieren. Vorhaben werden durch direkte Maßnahmenfinanzierungen umgesetzt.

Das Ministerium für Wirtschaft ist für die Erarbeitung eines touristischen Radwegekonzeptes zuständig. Das Ministerium für ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz ist für den ländlichen Wegebau zuständig und unterstützt aber zunehmend auch kleinteiligere Radwegeprojekte und Lückenschlüsse.

Alltags-, Freizeit- sowie touristischer Radverkehr

Die Zuständigkeiten für die Planung, den Bau und die Finanzierung/ Förderung unterscheiden sich auch hinsichtlich der Art des Radverkehrs, an die sich das Vorhaben richtet. Der Radverkehr wird dazu unterteilt in Alltags- und Freizeitradverkehr sowie touristischen Radverkehr.

Alltagsradverkehr

Unter dem Begriff Alltagsradverkehr wird jener Radverkehr zusammengefasst, der mit dem Erreichen alltäglicher Ziele innerhalb von ca. 30 Minuten in Zusammenhang steht. Dazu zählt das Radfahren zum Arbeitsplatz, zur Schule, zu Dienstleistungseinrichtungen und Ähnlichem. Da der Alltagsradverkehr die kürzesten Verbindungen bevorzugt und hauptsächlich straßenbegleitende Radwege an Hauptverkehrs- und Erschließungsstraßen nutzt, sind das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung sowie die Landkreise und Kommunen zuständig.

Touristischer Radverkehr

Der touristische Radverkehr fasst den Ausflugsradverkehr sowie alle Radreisen zusammen, die mit mindestens einer Übernachtung verbunden sind. Hierbei ist das wichtigste Motiv das Radfahren auf touristischen Radwegen unter Vermeidung von straßenbegleitenden Radwegen an Hauptverkehrs- und Erschließungsstraßen. Zuständig sind die Ministerien für Wirtschaft sowie ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz aber auch die Landkreise und Kommunen.



Freizeitradverkehr

Unter dem Begriff Freizeitradverkehr wird jener Radverkehr zusammengefasst, der mit dem Erreichen von Freizeiteinrichtungen in Zusammenhang steht. Ausgehend von einer maximalen Dauer von 45 Minuten für das Erreichen von Freizeitzielen unterscheidet sich der Ausflugsradverkehr in der Dauer von einem halben oder ganzen Tag sowie darin, dass das Radfahren an sich im Mittelpunkt steht. Zuständig sind hier vor allem, unterstützt durch die Ministerien für Infrastruktur und Raumordnung, Wirtschaft sowie ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz, die Landkreise und Kommunen.

3.1 Planung, Bau sowie Finanzierung und Förderung von Radverkehrsanlagen durch das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg

Das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung plant und baut entsprechend der Bedarfsermittlung außerörtliche straßenbegleitende Radwege an Bundes- und Landesstraßen. Innerörtliche straßenbegleitende Radwege werden im Zusammenhang mit dem Ausbau von Ortsdurchfahrten bzw. gemeinsam mit Maßnahmen kommunaler Baulastträger (z. B. beim Gehwegbau) realisiert.

Um die Aufgaben als Planungs- und Infrastrukturressort zu erfüllen, stehen dem Ministerium Landes-, Bundes- und EU-Strukturfondsmittel zur Verfügung. Für die Realisierung von Maßnahmen kann der Einsatz von Fördergeldern aus den europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) unter anteiliger nationaler Kofinanzierung aus Landes- und Bundesmitteln erfolgen. Zudem sind kommunale Förderungen entsprechend dem Entflechtungsgesetz nutzbar.

3.1.1 Planung, Bau, Finanzierung und Förderung von straßenbegleitenden außerörtlichen Radwegen

Die straßenbegleitenden Radwege an Bundes- und Landesstraßen sind integraler Bestandteil des landesweiten Radwegenetzes. Hierfür ist die durch einen Runderlass (Nr. 20/2006) eingeführte „Bedarfsliste für die Radwege außerorts an Bundes- und Landesstraßen im Land Brandenburg“ (2006) verbindliche Planungsgrundlage und grundsätzliche Voraussetzung für Investitionsentscheidungen.

Für die Ermittlung und die Rangfolge des Ausbaubedarfs für straßenbegleitende Radwege wurde eine Nutzen-Kosten-Analyse durchgeführt.

Dazu wurden die Kriterien der vorherigen Bedarfsliste (2000) nach aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen, die im Rahmen der Untersuchung „Methodik zur Ermittlung des Radverkehrspotentials für straßenbegleitende Radwege des Alltags- und Freizeitverkehrs in Deutschland am Beispiel einer Radverkehrsprognose für das Land Brandenburg“ und der Nutzenansätze erarbeitet wurden, angepasst.



Radwege an Bundes- und Landesstraßen haben nicht nur für den Radverkehr sondern auch für den fließenden Kfz-Verkehr sowie für die Fußgänger positive Wirkungen (Nutzen). Dieser Nutzen wird verschiedentlich betrachtet.

- Vorteile für den vorhandenen Verkehr
 - Erhöhung der Verkehrssicherung (Verminderung der Anzahl und Schwere der Verkehrsunfälle)
 - Trennung der Verkehrsarten (Verbesserung der Verkehrsqualität für Radfahrer, Fußgänger und den motorisierten Verkehr)
- Ermöglichung zusätzlichen Verkehrs (Ausschöpfung von Radverkehrspotentialen) durch attraktive Verbindungen für den
 - Schülerverkehr
 - Berufsverkehr
 - Verkehr zu zentralörtlichen Einrichtungen (Einkauf, Besuch) sowie
 - Verkehr zu Freizeitzielen
- Verbesserung der Rahmenbedingungen für den touristischen Radverkehr

Unterteilung der Bundes- und Landesstraßen in Abschnitte

Für die Bedarfsermittlung wurden alle außerörtlichen Abschnitte im Zuge von Bundes- und Landesstraßen mit einer Verkehrsstärke von mindestens 2000 Kfz/24h berücksichtigt. In Einzelfällen wurden auch Streckenabschnitte mit weniger als 2000 Kfz/24h berücksichtigt, wenn beispielsweise aufgrund des hohen Schüleraufkommens oder der touristischen Bedeutung ein Bedarf bestehen könnte.

Datengrundlage der Bedarfsermittlung

Datengrundlage für die Ermittlung und Bewertung des Ausbaubedarfs der Radwege waren:

- Unfallzahlen mit Beteiligung von Radfahrern und Fußgängern an Bundes- und Landesstraßen der Jahre 2002, 2003 und 2004,
- Verkehrsstärken aus der Straßenverkehrszählung 2000 (Kfz-Verkehr insgesamt und Schwerverkehrsanteile),
- Angaben zur Ausbildung des Straßenquerschnitts, insbesondere der Fahrbahnbreite, aus der Straßeninformationsdatenbank des Landes Brandenburg,
- Abschnittslängen der Außerortsstrecken für Bundes- und Landesstraßen,
- modelltechnische Berechnung der Radverkehrsbelastung im Alltagsverkehr differenziert nach Wegezwecken und
- Radverkehrspotentiale für die berücksichtigten Streckenabschnitte (ermittelt im Rahmen einer Untersuchung zur Radverkehrsprognose 2005).

Bewertungsmethodik

Für die Bewertungsmethodik wurden die unterschiedlichen Nutzen sowie die Kosten ermittelt, um anschließend ein Nutzen-Kosten-Verhältnis zu berechnen.



Für die Nutzenberechnungen wurden folgende Nutzenarten berücksichtigt:

- Nutzen aus verbesserter Sicherheit für den vorhandenen Verkehr (Berücksichtigung der Unfallkostendichte durch Straßenverkehrsunfälle mit Radfahrer- und Fußgängerbeteiligung),
- Nutzen aus Trennung der Verkehrsarten für den vorhandenen Radverkehr (Attraktivitätssteigerung für Kfz-, Rad- und Fußgängerverkehr),
- Nutzen durch Erschließung von Radverkehrspotentialen (Steigerung des Radverkehrsaufkommens am Gesamtverkehrsaufkommen),
- Nutzen für Radverkehr zu Schulstandorten (Erhöhung der Radverkehrsnachfrage bei Realisierung eines Radweges um 50 %),
- Nutzen für Radverkehr zu Arbeitsstätten (Erhöhung der Radverkehrsnachfrage bei Realisierung eines Radweges um 20 %),
- Nutzen für Radverkehr zu zentralörtlichen Einrichtungen (Erhöhung der Radverkehrsnachfrage bei Realisierung eines Radweges um 20 %),
- Nutzen für Radverkehr zu Freizeitzielen (Radfahren als Freizeitaktivität, Erhöhung der Radverkehrsnachfrage bei Realisierung eines Radweges um 50 %),
- Nutzen für touristischen Radverkehr (Radfahren als Freizeitaktivität für Ausflüge und Reisen).

Dem pro Jahr berechneten Nutzen wurden die auf ein Jahr bezogenen Baukosten und Unterhaltungskosten gegenübergestellt. Für einen zwei Meter breiten Radweg an Außerortsstraßen wurden Bauausgaben in Höhe von $KB = 90.000 \text{ €/km}$ (Bau- und Grunderwerb) und laufende Kosten für den Unterhalt der Radwege von 600 €/a angesetzt. Für einen Abschnitt ergeben sich damit auf ein Jahr bezogene Baulastträgerkosten von $5.768,70 \text{ €}$.

Das aus dem Quotienten der Nutzen und den jährlichen Baulastträgerkosten ermittelte Nutzen-Kosten-Verhältnis ist ein geeignetes Maß für die Erstellung einer Prioritätenliste des Ausbaubedarfs von Radwegen an Bundes- und Landesstraßen. Je größer das Nutzen-Kosten-Verhältnis ist, desto größer ist der Nutzen und umso höher die Dringlichkeit des Vorhabens.

Für alle Streckenabschnitte wurden im Folgenden die Nutzen-Kosten-Verhältnisse berechnet. Die Nutzen-Kosten-Verhältnisse wurden in mehreren Abstimmungsgesprächen mit den Kreisen diskutiert. Im Nachgang wurden die abgeleiteten Informationen und Ergänzungen in die Datengrundlage eingearbeitet. Die nachfolgende Tabelle gibt die Längen und Baukosten in Abhängigkeit vom Nutzen-Kosten-Verhältnis wieder. Als „indisponibel“ werden solche Streckenabschnitte bezeichnet, an denen ein straßenbegleitender Radweg existiert oder die Planungen für einen Radwegebau zum Zeitpunkt der Prognoseerstellung schon soweit vorangeschritten sind, dass dieser nicht mehr in Frage gestellt wird.

Liegt das Nutzen-Kosten-Verhältnis unter 1, besteht derzeit keine Bauwürdigkeit. Je höher dieser Faktor ist, umso dringlicher besteht die Notwendigkeit eines straßenbegleitenden Radweges. Die Finanzierungsmittel zur Realisierung werden somit auf Streckenabschnitte mit besonders hohem Radverkehrsaufkommen konzentriert.



| Straßenklasse | | | indisponibel* | Nutzen-Kosten-Verhältnis | | | | | Summe |
|---------------|--------|--------|---------------|--------------------------|-----------|-----------|-----------|-------|---------|
| | | | | > 4,0 | 2,0 - 4,0 | 1,5 - 2,0 | 1,0 - 1,5 | < 1,0 | |
| Bundesstraßen | Länge | km | 140,3 | 50,9 | 114,0 | 137,2 | 339,4 | 465,2 | 1.247,0 |
| | Kosten | Mio. € | 12,6 | 4,6 | 10,3 | 12,3 | 30,5 | 41,9 | 112,2 |
| | Anteil | % | 11,3% | 4,1% | 9,1% | 11,0% | 27,2% | 37,3% | 100,0% |
| Landesstraßen | Länge | km | 111,8 | 84,8 | 215,4 | 221,4 | 414,0 | 465,8 | 1.401,3 |
| | Kosten | Mio. € | 10,1 | 7,6 | 19,4 | 19,9 | 37,3 | 41,9 | 126,1 |
| | Anteil | % | 8,0% | 6,1% | 15,4% | 15,8% | 29,5% | 33,2% | 100,0% |
| Summe | Länge | km | 252,1 | 135,7 | 329,4 | 358,5 | 753,3 | 931,0 | 2.760,1 |
| | Kosten | Mio. € | 22,7 | 12,2 | 29,6 | 32,3 | 67,8 | 83,8 | 248,4 |
| | Anteil | % | 9,1% | 4,9% | 11,9% | 13,0% | 27,3% | 33,7% | 100,0% |

* indisponibel sind Maßnahmen, die in der Planung bereits sehr weit fortgeschritten sind

Abb. 3.1: Längen und Baukosten in Abhängigkeit vom Nutzen-Kosten-Verhältnis

In den folgenden Diagrammen sind die Bewertungsergebnisse für Bundes- und Landesstraßen differenziert nach den Landkreisen sowie der Radwegebestand und der Anteil der Streckenlängen dargestellt, die keiner Bewertung unterzogen wurden (indisponible Strecken).

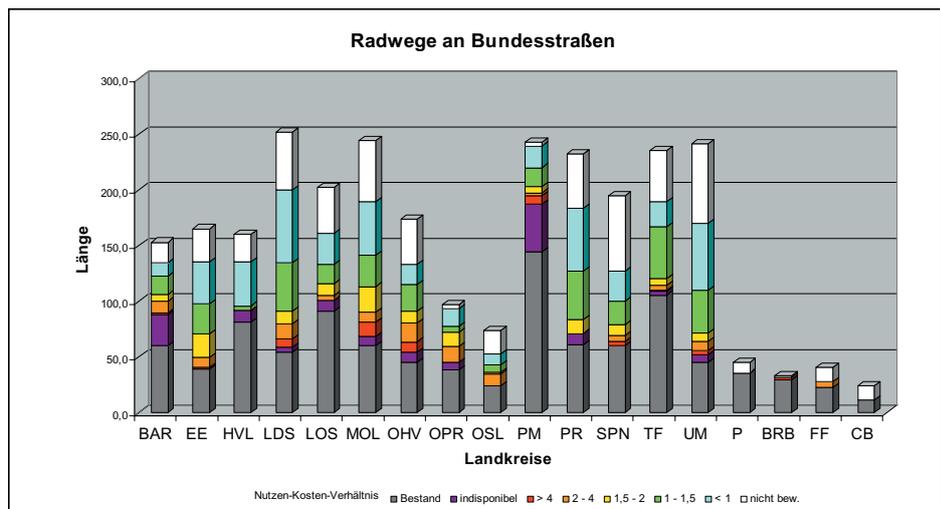


Abb. 3.2 Bewertungsergebnisse für die Bundesstraßen differenziert nach Landkreisen (Stand 2006)

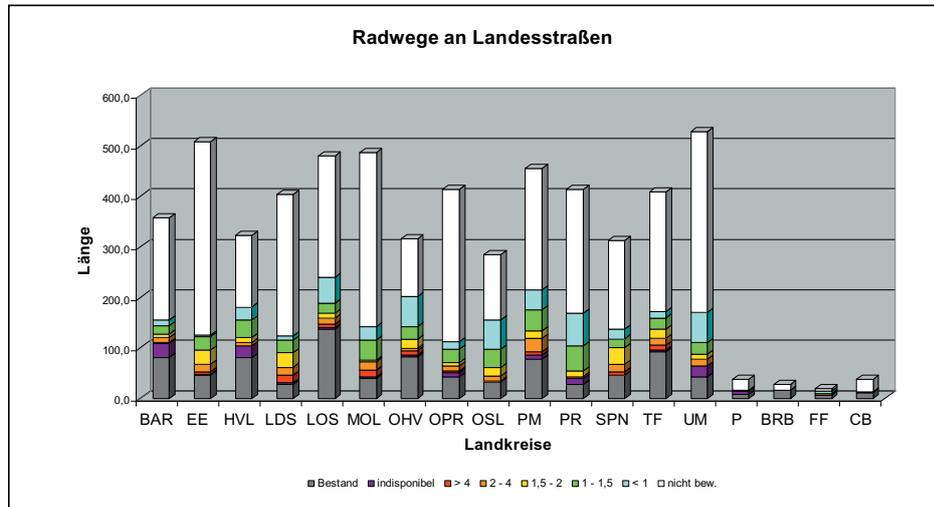


Abb. 3.3: Bewertungsergebnisse für die Landesstraßen differenziert nach Landkreisen (Stand 2006)

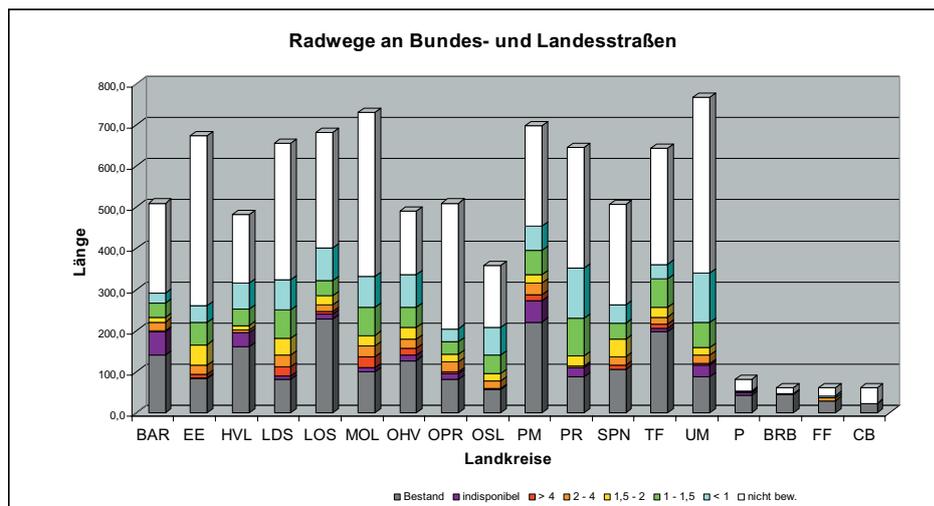


Abb. 3.4: Bewertungsergebnisse für Bundes- und Landesstraßen zusammengefasst differenziert nach Landkreisen (Stand 2006)

Umsetzung des Bedarfs

Die Bundes- und Landesstraßenmaßnahmen des ersten 5-Jahreszeitraumes (2007–2011) sind im Projektprogramm des Landesbetriebs Straßenwesen enthalten und sind entsprechend der in den nächsten Jahren zur Verfügung stehenden Mittel finanziell untersetzt. Der Stand der Maßnahmenumsetzung wird jährlich geprüft. Nach Ablauf des 5-Jahreszeitraumes werden die Bewertungskriterien aktualisiert und die Bedarfsliste überarbeitet.

3.1.2 Planung, Bau, Finanzierung und Förderung von straßenbegleitenden innerörtlichen Radwegen



Für die Realisierung von straßenbegleitenden Radwegen an Bundes- und Landesstraßen in Ortslagen dient die Bedarfsliste „Ausbaubedarf für Ortsdurchfahrten von Bundes- und Landesstraßen im Land Brandenburg“ (MIR 02/2004). Grundlage dieser Bedarfsliste ist, ähnlich der Bedarfsliste für die Radwege außerorts an Bundes- und Landesstraßen, ein gesamtwirtschaftliches Bewertungsverfahren mit Nutzen-Kosten-Vergleich.

Die Dringlichkeit des Ausbaus der Ortsdurchfahrten ergibt sich auch hier aus der Gegenüberstellung aus monetarisierten Wirkungen des Ausbaus der Ortsdurchfahrt und den dafür erforderlichen, auf ein Jahr bezogenen, Kosten. Mit Hilfe dieser Nutzen-Kosten-Verhältnisse wurde die Prioritätenliste des Ausbaubedarfs der Ortsdurchfahrten inkl. der erforderlichen Radverkehrsanlagen erstellt.

Innerorts gibt es folgende finanzierungsrelevante Radverkehrsführungen zu beachten:

Baulastträger Straße

- auf der Fahrbahn,
- als Schutzstreifen,
- als Radfahrstreifen,
- als separater Radweg,
- als gemeinsamer oder getrennter Geh- und Radweg.

Eine Besonderheit ist die Finanzierung von gemeinsamen Geh- und Radwegen an Bundes- und Landesstraßen. Aufgrund unterschiedlicher Finanzierungsregelungen müssen die jeweiligen Flächen differenziert betrachtet werden. Gemeinsame Geh- und Radwege an Bundesstraßen werden hinsichtlich Gehweg- und Radweganteil getrennt finanziert (Gehweganteil von Kommunen und Radweganteil vom Bund). Bei getrennten Geh- und Radwegen trägt der Bund den finanziellen Anteil für den Radweg und die Kommune den Anteil für den Gehweg. Gemeinsame Geh- und Radwege an Landesstraßen sind durch die Kommunen zu finanzieren. Bei getrennten Geh- und Radwegen zahlt das Land den Anteil für den Radweg und die Kommune den Anteil für den Gehweg. Bei der Ermittlung der Nutzen-Kosten-Verhältnisse werden die Kosten der Gehwegflächen nicht einbezogen. Kommunen treten als Baulastträger für Fahrradstraßen und Gehwege, die für den Radverkehr freigegeben sind, auf.



Abb. 3.5: Beispiel für: Radverkehrsführung auf einem Schutzstreifen (oben links), auf einer Fahrradstraße (oben rechts) sowie auf gemeinsamen (unten links) und getrennten Radwegen (unten rechts)

3.1.3 Kommunale Förderung

Entsprechend der „Richtlinie des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg zur Verwendung von Fördermitteln zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden des Landes Brandenburg – Teil kommunaler Straßenbau“ (2007) sind Zuwendungen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden möglich. Ergänzend dazu können aus dem Europäischen Fond für regionale Entwicklung (EFRE) auf Grundlage des jeweils gültigen Operationellen Programms Mittel gewährt werden. Somit kann der Bau, Ausbau sowie die Grunderneuerung kommunaler Straßen und Brücken gefördert werden. Neben verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen oder Zubringern, besonderen Fahrspuren für Omnibusse usw. können auch selbständig geführte Radwege, die überwiegend dem Alltags- und Freizeitverkehr dienen, finanziert werden.

3.1.4 Technische Regelwerke zur Planung von Radverkehrsanlagen

Die Planung von Radverkehrsanlagen erfolgt auf der Grundlage von verschiedenen Bundes- und Landesregelwerken.



Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RAST), Ausgabe 2006

Die FGSV, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, hat die Richtlinien im Juni 2007 veröffentlicht. Die Richtlinien behandeln den Entwurf und die Gestaltung von Innerortsstraßen einschließlich Radverkehrsanlagen.

Richtlinien für die Anlage von Straßen (RAS)

Die Richtlinien untergliedern sich in verschiedene Teile: die Netzgestaltung (RAS-N), die Linieneinführung (RAS-L), den Regelquerschnitt (RAS-Q), die Straßenentwässerung (RAS-Ew) und die Landschaftspflege (RAS-LP). In den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen werden Planungsgrundsätze für Radwege im Außerortsbereich dargestellt. Derzeit befinden sich die Richtlinien in Überarbeitung und werden zukünftig als „Richtlinien für Landstraßen (RAL)“ herausgegeben.

Leitfaden für die Gestaltung von Ortsdurchfahrten in Brandenburg (OD-Leitfaden Brandenburg 2001)

Der Leitfaden gibt Hinweise zur Gestaltung, Funktion und Verkehrssicherheit in Ortsdurchfahrten unter Berücksichtigung der Besonderheiten in Brandenburg. Der OD-Leitfaden 2001 befindet sich derzeit in Überarbeitung.

Gemeindestraßen-Leitfaden Brandenburg (GS-Leitfaden)

Der GS-Leitfaden ist eine Arbeits- und Orientierungshilfe für den Bereich der Erschließungsstraßen in Brandenburg.

Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 1995)

Die ERA wurden in Kooperation der FGSV sowie der Beratungsstelle für Schadensverhütung des Verbandes der Schadensversicherer erarbeitet. Die Empfehlungen sollen die Planung, den Entwurf sowie den Betrieb insbesondere von innerörtlichen Radverkehrsanlagen unterstützen.

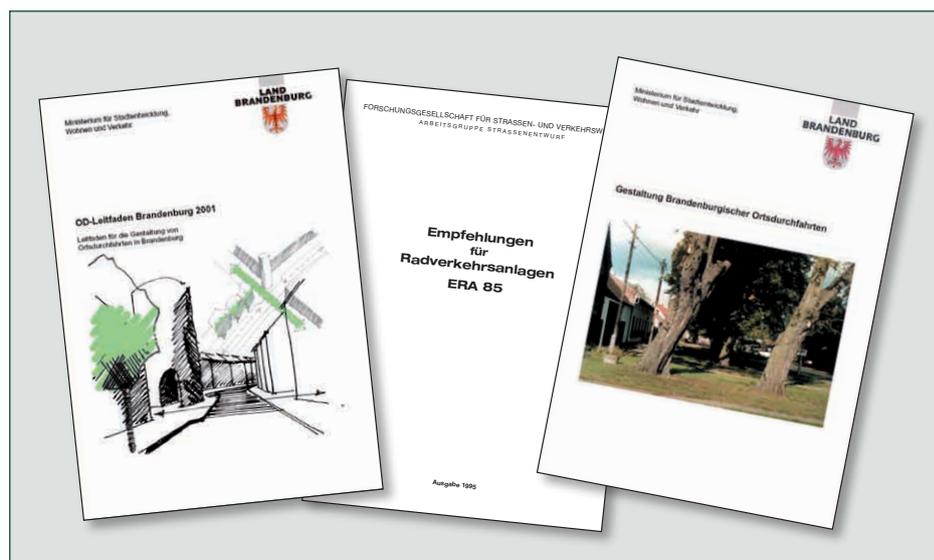


Abb. 3.6: D-Leitfaden, Gestaltung von Ortsdurchfahrten und ERA

3.2 Förderung von Radverkehrsanlagen durch das Ministerium für Wirtschaft des Landes Brandenburg in der Förderperiode bis 2013



Das Ministerium für Wirtschaft des Landes Brandenburg konzipiert und fördert den Bau von Radwegen auf Grundlage der Landestourismuskonzeption, der Evaluierung der Handlungsempfehlungen für die Weiterentwicklung des Radtourismus und entsprechend den jeweils geltenden Richtlinien zur Förderung der wirtschaftsnahen kommunalen Infrastruktur im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GA-I).

3.2.1 Tourismuskonzeption des Landes Brandenburg (2006–2010)

Die „Tourismuskonzeption“ enthält die Entwicklungsziele des Tourismus für das Land Brandenburg und entsprechende Handlungsfelder (Abb. 3.8). Diese Handlungsfelder sind durch konkrete Maßnahmen untersetzt. Im Mittelpunkt stehen die Entwicklung und Vermarktung von zielgruppengerechten und kundenorientierten Angeboten, um langfristig im nationalen und internationalem Maßstab wettbewerbsfähig zu sein.

Die Entwicklung zielt auf thematische Marktsegmente wie dem Erholungs- und Naturtourismus, dem Aktivtourismus (Rad-, Wasser-, Wandertourismus), dem Kulturtourismus, dem Gesundheits- und Wellnesstourismus sowie dem Tagestourismus. Im Vergleich der Zielgruppen kommt den Aktivtouristen, insbesondere den Rad- und Wassertouristen, im Land Brandenburg nicht zuletzt aufgrund seiner naturräumlichen und topographischen Ausstattung die größte Bedeutung zu.

In der Konzeption wird die bereits heute vorhandene und künftig auszubauende Ausrichtung des Tourismus anhand dreier Säulen (Abb. 3.7) beschrieben, um die Positionierung und die entsprechenden Strategien der Tourismuspolitik zu verdeutlichen.

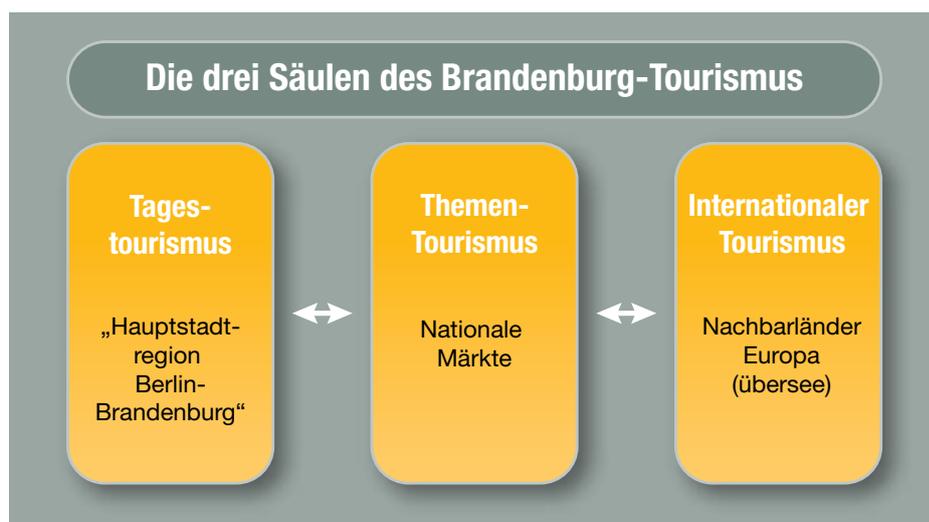


Abb. 3.7: Die drei Säulen des Brandenburg-Tourismus



Die Ziele der Tourismuskonzeption sollen durch fünf Handlungsfelder (Abb. 3.8) mit konkreten Maßnahmen bis 2010 erreicht werden. Im Zusammenhang mit der weiteren Professionalisierung der Themen- und Produktentwicklung sind für den Radtourismus u. a. Maßnahmen hinsichtlich der einheitlichen Beschilderungen der Radwege, der Produktentwicklung an den Routen und der Ausrichtung der Gastgeber auf Radtouristen gefordert.



Abb. 3.8: Die fünf Handlungsfelder

3.2.2 Evaluierung der Handlungsempfehlungen für die Weiterentwicklung des Radtourismus im Land Brandenburg

Die 2007/08 evaluierten Handlungsempfehlungen geben die weiteren Entwicklungsziele für die Ausgestaltung eines vermarktungsfähigen touristischen Radwegenetzes vor. Analog der Landestourismuskonzeption werden Handlungsfelder beschrieben, die Akteure, Zeithorizonte und Prioritäten enthalten. Dabei stehen insbesondere die

- Vervollständigung der Radfernwege,
- Optimierung der Pflege und Instandhaltung der Radfernwege,
- Vereinheitlichung der Beschilderung,
- Ausbau des Serviceangebots,
- Kreative Produktentwicklung und
- Weiterentwicklung der Vermarktung

im Mittelpunkt der Handlungsempfehlungen.

Für die nachstehend aufgezählten neun ausgewiesenen überregionalen Radwege erfolgte bereits die Einschätzung des Standes auf Grundlage der Radfernwegezertifizierungskriterien des ADFC (vgl. Kap. 5.2) durch das Netzwerk „Aktiv in der Natur“:

- Oder-Neiße Radweg,
- Spreeradweg,
- Radweg Berlin-Usedom-Wollin-Stettin,



- Radweg Berlin-Kopenhagen,
- Europaradweg R1,
- Elberadweg,
- Oder-Havel-Radweg
- Gurkenradweg
- Tour Brandenburg

Hierzu werden in der Konzeption die Methodik und die Bewertungskriterien dargestellt. Anschließend werden zum einen die Bewertungsergebnisse der einzelnen Kriterien für die verschiedenen Radwege gegenübergestellt und praxisnahe Handlungsempfehlungen abgeleitet. Für die noch nicht zertifizierten Radfernwege, wie die Radrouten durch die historischen Stadtkerne, sind Handlungsempfehlungen zu entnehmen.

3.2.3 Richtlinie zur Förderung der wirtschaftsnahen kommunalen Infrastruktur im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GA-I)

Grundsätzlich können nur Fördermittel für die in der Evaluierung enthaltenen Radwege der Priorität A-C ausgereicht werden. Die konkreten Förderbedingungen sind den jeweils geltenden Richtlinien zu entnehmen. Hier kommt die Richtlinie zur Förderung der wirtschaftsnahen kommunalen Infrastruktur im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GA-I) zur Anwendung.

Zurzeit sind die Radwege förderfähig, die Bestandteil der Landestourismuskonzeption bzw. der „Evaluierung der Handlungsempfehlungen für die Weiterentwicklung des Radtourismus im Land Brandenburg“ (vgl. Kap. 3.2.1 und 3.2.2) sind.

Die Zuwendung wird gegenwärtig als Anteilsfinanzierung in Form eines Zuschusses an den Träger der Infrastrukturmaßnahme gezahlt. Der derzeitige Fördersatz, der von Richtlinie zu Richtlinie variieren kann, beträgt derzeit bis zu 50 % der zuwendungsfähigen Kosten der Maßnahme. Zukünftig werden die im Kapitel 3.1.1. genannten Richtwerte die grundsätzliche Berechnungsgrundlage für die Bestimmung der förderfähigen Kosten sein. Die Internetfundstelle der aktuellen Richtlinie: www.ilb.de.

3.3 Förderungen von Radverkehrsanlagen durch das Ministerium für ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg

Das Ministerium für ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg fördert die Realisierung von Radwegen in Zusammenhang mit dem Entwicklungsplan für den ländlichen Raum Brandenburgs und Berlins 2007–2013 sowie der Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes. Grundlage zur Umsetzung auf Landesebene ist die „Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für die Förderung der integrierten ländlichen Entwicklung (ILE) und LEADER“ (11/2007). Für die Realisierung der vorgesehenen Maßnahmen stehen Mittel der EU, des Bundes und des Landes zur Verfügung.

3.3.1 „Entwicklung der Ländlichen Räume Brandenburgs 2007–2013“

Die europäische Kommission hat den „Entwicklungsplan für den ländlichen Raum Brandenburgs und Berlins 2007–2013“ im Juli 2007 gebilligt. Mit diesem Programm stehen der Region Brandenburg bis 2013 Mittel für die Entwicklung der ländlichen Regionen zur Verfügung, die über den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung der Ländlichen Räume (ELER) bereitgestellt werden.

Entwicklungsplan für den ländlichen Raum Brandenburgs und Berlins 2007–2013

In diesem Entwicklungsplan werden zu Beginn Stärken und Schwächen des Landes Brandenburg hinsichtlich sozio-ökonomischer Kriterien analysiert. Diese Betrachtung bildet die Ausgangssituation für eine SWOT- Analyse. Sie berücksichtigt verschiedene Themenbereiche, die den Förderaspekten des ELER entsprechen. Im Anschluss werden folgende Ziele bzw. Förderschwerpunkte der ländlichen Entwicklungspolitik für Brandenburg und Berlin abgeleitet:

1. Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Land- und Forstwirtschaft durch Förderung der Umstrukturierung, der Entwicklung und der Innovation
2. Verbesserung der Umwelt und der Landschaft durch Förderung der Landbewirtschaftung
3. Verbesserung der Lebensqualität in ländlichen Räumen und der Diversifizierung der ländlichen Wirtschaft
 - Ländlicher Tourismus
 - Dorferneuerung und Dorfentwicklung
4. LEADER

Die Maßnahmenswerpunkte 3 und 4 sind hinsichtlich der Radverkehrsförderung von Bedeutung. Die Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensqualität in ländlichen Räumen und der Diversifizierung der ländlichen Wirtschaft beziehen sich u. a. auf die Förderung der Schaffung einer Erwerbsbasis außerhalb der Landwirtschaft. Dabei sollen zukunftsfähige Branchen im ländlichen Raum gestärkt werden, um eine dauerhafte wirtschaftliche Basis gewährleisten zu können. Dabei steht auch der Tourismus als Branchenkompetenzfeld im Vordergrund.

Die im Entwicklungsplan für den ländlichen Raum Brandenburgs und Berlins 2007–2013 genannten vier festgelegten Förderschwerpunkte entsprechen der Verordnung des ELERs. Für die praktische Umsetzung wurde der LEADER-Ansatz gewählt. Die Landesregierung wählte diejenigen LEADER-Programme aus, die die Landesstrategie zur Förderung regionaler Wachstumskerne und Branchenkompetenzfelder am besten umsetzen.

Die Möglichkeit der Kofinanzierung im Rahmen des Gesetzes über die Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes“ begründet den Zusammenhang zwischen europäischer und nationaler Förderpolitik zur Entwicklung der Landwirtschaft und des ländlichen Raumes.





Der LEADER-Ansatz ist methodisch geprägt. Das Maßnahmenbündel besteht vordergründig in der Förderung der regionalen Kooperation über lokale Arbeitsgruppen (LAG) und Regionalmanagement sowie innovativen Projekten. Hierzu sind lokale öffentlich-private Partnerschaften zu gründen. Mit einer Ausschreibung der Landesregierung wird ihnen die Möglichkeit gegeben, sich mit einer lokalen Entwicklungsstrategie für eine abgegrenzte LEADER-Region bewerben zu können. In diesen Entwicklungsstrategien spielt der Radwegebau oftmals eine bedeutende Rolle. Aus allen Konzepten werden max. 15 ausgewählt und durch eine Begleitausschuss bestätigt.

Im Land Brandenburg gibt es 14 LEADER-Regionen, deren Entwicklungsmaßnahmen gefördert werden. Dabei vergibt das Ministerium für ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg die Mittel der EU und kontrolliert die zweckgebundene Verwendung. Innerhalb der inhaltlichen Schwerpunktsetzung in den 14 LEADER-Regionen spielt der Radwegebau oftmals eine bedeutende Rolle.

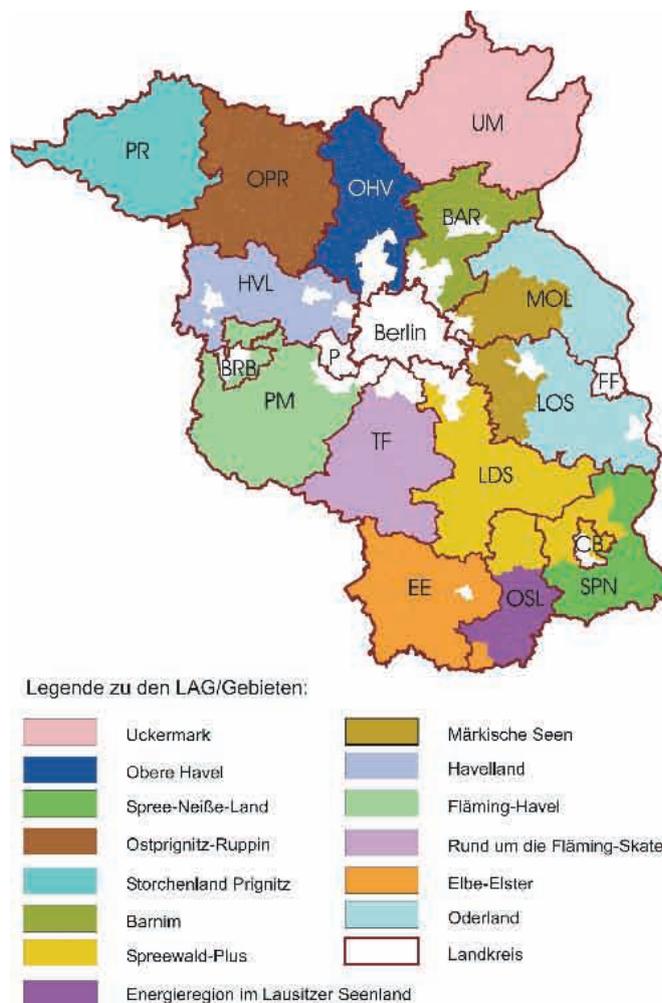


Abb. 3.9: Die LEADER-Regionen im Land Brandenburg

3.3.2 Richtlinie des Ministeriums für ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg über die Gewährung von Zuwendungen für die Förderung der integrierten ländlichen Entwicklung (ILE) und LEADER



Diese Richtlinie bildet in der jeweils aktuellen Fassung die Grundlage zur Umsetzung des „Entwicklungsplans für ländliche Gebiete 2007–2013“ sowie der Gemeinschaftsaufgabe zur „Verbesserung der Agrarstruktur und Küstenschutz“ im Land Brandenburg. So gewährt das Land Brandenburg, auf Grundlage verschiedener Verordnungen und Maßgaben, Zuwendungen zur Förderung von Maßnahmen zur Sicherung und Entwicklung der ländlichen Räume als Lebens-, Arbeits-, Erholungs- und Naturräume.

Als Maßnahmen der wirtschaftlichen Entwicklung zur Erhaltung oder Schaffung von Beschäftigungs- und Einkommensmöglichkeiten können

- die Unterbringung von Feriengästen sowie qualitätsverbessernde oder saisonverlängernde Maßnahmen (z.B. Bett & Bike),
- der Ausbau von kleinen touristischen Infrastruktureinrichtungen etc. gefördert werden.

Im Zusammenhang mit der Radverkehrsförderung ist die „wirtschaftliche Entwicklung zur Erhaltung oder Schaffung von Beschäftigungs- und Einkommensmöglichkeiten“ von Bedeutung. Der Entwicklungsplan für den ländlichen Raum Brandenburgs und Berlins sieht jedoch eine Abgrenzung zum Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) vor. In Abstimmung der Fonds wurde aus diesem Grunde ein Ausschluss der Förderung überregionaler Radwege in der Richtlinie zur Förderung der integrierten ländlichen Entwicklung (ILE) und LEADER vorgenommen. Auch die LEADER-Regionen sind angehalten sich an diese Vorgabe zu halten.

Folgende Zuwendungsvoraussetzungen gelten entsprechend der Richtlinie:

- Für Maßnahmen der wirtschaftlichen Entwicklung, der Gestaltung ländlicher Orte und der Infrastruktur darf die Einwohnerzahl der jeweiligen ländlich geprägten Orte 10.000 nicht übersteigen. Die Ortsteile und bewohnten Gemeindeteile müssen die typischen Merkmale eines Dorfes aufweisen, d.h. erhaltenswerter ursprünglicher Ortskern mit dörflichem Charakter und räumliche Trennung vom städtischen Siedlungsbereich mit einer relativen Eigenständigkeit im Hinblick auf Anlagen bzw. Einrichtungen der Infrastruktur.
- Grundlage der Förderung von Maßnahmen nach dieser Richtlinie sind grundsätzlich die gebietsbezogenen lokalen Entwicklungsstrategien (GLES) der LEADER-Regionen.
- Maßnahmen des ländlichen Tourismus sollen in Einklang mit den in den „Grundsätzen zur weiteren Ausgestaltung des Tourismus im Land Brandenburg“ (Tourismuskonzeption des Landes Brandenburg) definierten Entwicklungszielen stehen.
- Für Maßnahmen, die im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ oder anderer Förderprogramme einschließlich Strukturfondförderung gefördert werden können, ist eine Förderung nach dieser Richtlinie ausgeschlossen.

Zuwendungsempfänger für Maßnahmen des Ausbaus von touristischen Infrastruktureinrichtungen können Gemeinden und Gemeindeverbände sowie natürliche Personen, juristische Personen und Personen des öffentlichen Rechtes sein. Zu beachten ist, dass natürliche Personen und juristische Personen des privaten Rechts nur Zuwendungsempfänger dieser Maßnahmen sein können, wenn die Infrastruktureinrichtungen uneingeschränkt der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen und im Fall von Wegebau dem Schluss von Lücken in Wegenetzen dienen.

Die Anträge sind vollständig und formgebunden beim Landesamt für Verbraucherschutz, Landwirtschaft und Flurneuordnung zu stellen (vgl. Kap. 6.4).

