

Änderungsantrag
zur Sitzung des Kreistages am 11.12.2023

Einreicher:
Fraktion BVB/ FREIE WÄHLER

Betr.: Vorlage Nr. 6-5188/23-IV
Beschluss Radverkehrskonzept für den Landkreis Teltow-Fläming.

Änderungsantrag:
Der Beschlusstext wird wie folgt ergänzt (Ergänzung *kursiv*):

Der Kreistag des Landkreises Teltow-Fläming beschließt das Radverkehrskonzept für den Landkreis Teltow-Fläming *einschließlich der Anlagen 1 bis 10. Die Anlagen 11 und 11a sind teilweise in sich widersprüchlich und sind im Einvernehmen mit den Städten und Gemeinden zu überarbeiten, erneut im Ausschuss für Regionalentwicklung zu beraten und dem Kreistag im ersten Halbjahr 2024 erneut zur Beschlussfassung vorzulegen.*

Begründung für die Ergänzung:

Der vorliegende Konzeptentwurf bietet insgesamt eine schlüssige Grundlage für die Entwicklung des Radverkehrs im Landkreis Teltow-Fläming, so dass er durch den Kreistag beschlossen werden kann und damit ab sofort auch bei der Einwerbung von Fördermitteln, für die ein beschlossenes Radverkehrskonzept Bedingung ist, berücksichtigt werden kann.

Die Anlagen 11 und 11a enthalten die Berechnung für die Priorisierung der Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes. In den Anlagen 11 und 11a sind jedoch offensichtliche Widersprüche enthalten, die dazu führen, dass diese noch nicht beschlussreif sind.

Dies sei exemplarisch an einigen Maßnahmen dargestellt:

Maßnahme 7318 (L70 zwischen Kummersdorf-Alexanderdorf und Sperenberg)

Maßnahme 7346 (L73 zwischen Dobbrikow und Hennickendorf)

Maßnahme 7366 (Radweg durch das Totalreservat auf dem TUP Jüterbog-West zwischen Neuheim und Felgentreu/Frankenförde)

Maßnahme 7375 (L73 zwischen Dobbrikow-Campingplatz und Rieben bzw. Kreisgrenze),

Maßnahme 7378 (K7232 Fahlhorst/Potsdam-Mittelmark - Gröben - L793)

Maßnahme 7396 (Kreisstraße K7219 zwischen Dobbrikow und Nettgendorf)

Kriterium gemäß Radverkehrskonzept, Tabelle 20 (Seite 122)	Gewicht	Anmerkung
Gefährdung durch den Kfz-Verkehr	25 %	7318: Hier werden keine Punkte vergeben, weil keine Verkehrszählung vorliegt. Aufgrund der hohen Wichtung (25 % + 5 %) besteht keine Chance auf eine hohe Priorität.
Gefährdung durch den Schwerverkehr	5 %	7378: Hier werden keine Punkte vergeben, weil keine Verkehrszählung vorliegt. Aufgrund der hohen Wichtung (25 % + 5 %) besteht keine Chance auf eine hohe Priorität.

Kriterium gemäß Radverkehrskonzept, Tabelle 20 (Seite 122)	Gewicht	Anmerkung
Bedeutung als Schulweg	20 %	7375: Hier ist nicht ganz klar, woher die 2 Punkte für den Abschnitt Dobbrikow – Rieben kommen. Welche Grundschule liegt ≤ 4 km oder welche Oberschule ≤ 10 km von Dobbrikow entfernt? <i>Darüber hinaus: Die Bedeutung des Radwegs ist auch stets von der Qualität des Schulbusverkehrs abhängig. Beispiel Holbeck – Hier fährt der Bus 50 Minuten nach Schulschluss Friedrich-Gymnasium in Luckenwalde los. Zur Abfahrtszeit des Busses hat man die 9 km locker mit dem Fahrrad bewältigt. Dies könnte in der Beurteilung der Bedeutung als Schulweg ebenfalls berücksichtigt werden</i> 7366: Hier gibt es 2 Punkte, aber: Welche Grundschule ist in ≤ 4 km oder welche Oberschule in ≤ 10 km entweder von Neuheim, von Felgentreu oder Frankenförde aus über diesen Radweg zu erreichen?
Netzbedeutung im Alltagsradverkehr des Landkreises	10 %	7346, 7375: L73 ist die Verbindung zwischen den Mittelzentren Beelitz und Luckenwalde und gehört daher in die AR II (= 10 Punkte statt 6 Punkten) In der Methodik im Konzept ist nicht beschrieben, dass diese Bedeutung nur bis zu einer bestimmten Entfernung zu den Mittelzentren oder zwischen den Mittelzentren gewertet werden soll. Es ist auch nicht dargelegt, welcher Standort im Mittelzentrum für die Entfernung herangezogen wird (Stadtkern, Gemeindegrenze, nächster Standort einer mittelzentralen Funktion???)
Bedeutung im radtouristischen Netz	5 %	7318: Der Radweg wäre Bestandteil einer Verbindung vom „Wald-und-Wiesen-Radweg“ bei Christinendorf und dem Radweg Berlin-Leipzig bei Sperenberg und erschließt die touristischen Ziele in Kummersdorf-Alexanderdorf (Gastronomie, Kloster). Insofern hätte er eine gewisse Bedeutung im touristischen Netz. Die Methodik zur Berücksichtigung der radtouristischen Bedeutung wird der Funktion des Radweges nicht gerecht. 7346: Durch den neuen Radweg entlang der L73 ist die Maßnahme 7346 prädestiniert dafür, die Radroute historische Stadtkerne aufzunehmen, die bisher über die radweglose L80 geführt wird. Darüber hinaus ist die Strecke als Bestandteil der im Konzept vorgesehenen Route „Neue Route Nuthetal (Siehe Tabelle 17, Seite 115) auch als Anbindung der Landeshauptstadt Potsdam an die Flaeming-Skate (Zielgruppe: E-Bike-Touristen) alternativlos. Bislang sind Potsdam und der Westteil der Metropole Berlin nicht lückenlos über Radwege an die Flaeming-Skate angebunden - diese Maßnahme würde eine der wenigen noch vorhandenen Lücken schließen. Aus all diesen Gründen sind bereits daher mindestens 10 statt 0 Punkten zu vergeben.

Kriterium gemäß Radverkehrskonzept, Tabelle 20 (Seite 122)	Gewicht	Anmerkung
Bedeutung für das Erreichen zentraler Orte	10 %	7346, 7375: Auch hier ist das Problem, dass nicht klar ist, welcher Punkt des Mittelzentrums für die Entfernungsfeststellung herangezogen wird. Es ist nicht nachvollziehbar, warum die Maßnahme 7375 6 Punkte erhält, die Maßnahme 7346 aber 0 Punkte. Wenn die Kernstadt gemeint ist, gäbe es für beide Maßnahmen 0 Punkte, wenn die Gemeindegrenze gemeint ist, würde es für beide Maßnahmen 10 Punkte geben – weil das nahe Rieben zum Mittelzentrum Beelitz gehört. 7396: Es gibt 6 Punkte, obwohl ebenfalls nicht klar ist, welches Mittelzentrum in bis zu 10 km Entfernung angebunden wird. 7366: Hier gibt es 8 Punkte, aber: Welche Mittelzentrum wäre ≤ 5 km von Neuheim, von Felgentreu oder von Frankenförde aus über diesen Radweg zu erreichen?
Bedeutung für das Erreichen einer Haltestelle des Schienenpersonennahverkehrs	5 %	7396: Hier ist unklar, welche Haltestelle des Schienenpersonennahverkehrs von Nettgendorf oder von Dobbrikow über diesen Radweg in weniger als 10 km Fahrtstrecke angebunden werden. Wieso gibt es hier 2 Punkte? 7366: Hier gibt es 8 Punkte, aber: Welche Schienenhaltepunkt wäre ≤ 4 km von Neuheim von Felgentreu oder von Frankenförde aus über diesen Radweg zu erreichen?
Lückenschluss	10 %	7318: Der Radweg würde einen Lückenschluss bilden zwischen Sperenberg und den fahrradtauglichen Waldwegen nach Trebbin und fahrradtauglichen landwirtschaftlichen Straßen nach Saalow und Gadsdorf. 0 Punkte sind demgemäß keine adäquate Würdigung. 7346: Hier ist völlig unklar, warum die Maßnahme 7346 0 statt 10 Punkte erhält. Die Maßnahme schließt in Hennickendorf an den Radweg nach Luckenwalde und in Dobbrikow an die Radwege in Richtung Beelitz und in Richtung Zülichendorf an. 7375: Die Maßnahme schließt die Lücke zwischen dem Radweg Rieben-Zauchwitz und dem Radweg von Dobbrikow bis zum Abzweig Campingplatz. Auch hier sind 10 Punkte zu vergeben.
Kommunenbefragung	5 %	7318: Die Gemeinde Am Mellensee setzt sich seit Jahren für diesen Radweg ein. Es ist nicht klar, warum hier 0 Punkte vergeben werden.
Online-Befragung der Bürger*innen	5 %	Keine Anmerkungen bezüglich der Beispielmaßnahmen

Darüber hinaus bestehen erhebliche Zweifel an der Methodik, da deutliche Abweichungen zur Methodik des Landesbetriebs Straßenwesen bestehen. Der Landesbetrieb Straßenwesen ermittelte im Jahr 2018 für die Maßnahme 7318 „vordringlichen Bedarf“ (Bedarfsliste Radwege an Landesstraßen, März 2018). Für die Maßnahmen 7346 und 7375 wäre nach der Methode des Landesbetriebs „vordringlicher Bedarf“ oder „indisponible Maßnahme“ ermittelt worden. Der Landesbetrieb hatte diese Straßen aber in der Bedarfsermittlung nicht berücksichtigt, weil das Land diesen Abschnitt der Landesstraße 73 zur Herabstufung zur Kreisstraße vorgesehen hat (der nördlich gelegene, nicht zur Herabstufung vorgesehene Abschnitt Stücken - Fresdorf wurde trotz deutlich geringerer Verkehrsbelastung als „indisponibel“ eingestuft). Es ist zu überprüfen, warum der

vorliegende Entwurf des Radverkehrskonzepts so eklatant von der Bedarfsermittlung des Landesbetriebs abweicht.

Fazit: Bereits bei sechs zufällig ausgewählten Maßnahmen treten erhebliche Unstimmigkeiten auf. Deshalb ist der Maßnahmenkatalog – auch aufgrund seiner Bedeutung für zukünftige Förderanträge der Städte und Gemeinden – zurückzustellen, intensiv zu prüfen und zu korrigieren. Die Methodik (zum Beispiel: „Wie wird die Entfernung zu den zentralen Orten gemessen?“) ist zu dokumentieren und zu überprüfen. Auch aufgrund der Differenzen zur Bedarfsliste des Landesbetriebs Straßenwesen ist die angewandte Methodik zu überprüfen.

Ludwigsfelde, den 11.12.2023



Jens Wylegalla

(Vorsitzender der Fraktion BVB/ FREIE WÄHLER im Kreistag Teltow-Fläming)