Der Kreistag
des Landkreises Teltow-Fläming

Änderungsantrag 6-4219/20-KT

für die ö f f e n t l i c h e Sitzung

Kreistag **22.06.2020**

Einreicher: Fraktion Bündnis90/Die Grünen

Betr.: **Änderungsantrag** der Fraktion Bündnis90/Die Grünen
zum Antrag der SPD-Kreistagsfraktion - Den Radverkehr im Landkreis stärken

Beschlussvorschlag:

1. Das Radwegekonzept des Landkreises von 2016 wird bis Mitte 2021 aktualisiert. Dabei
   werden folgende Maßnahmen berücksichtigt:
   - Lückenschlüsse und Attraktivitätssteigerung beim Flämingskate
   - Anbindung an Berlin
   - Anbindung touristischer Zentren
   - Nutzbarmachung für Pendler/Alltagsmobilität
   - Schulwegsicherung
   - Radabstellanlagen an Bahnhöfen

   Der Kreis wird im Zusammenhang damit definieren, nach welchen Standards und Zielen Kreisstraßen mit Radwegen versehen sein sollen.

2. Die Aktualisierung des Radwegekonzeptes soll durch eine Arbeitsgruppe mit Vertretern der kreisangehörigen Städte und Gemeinden, des Landesbetriebs Straßenwesen und des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) fachlich begleitet werden. Zusammen mit dieser Arbeitsgruppe wird für die Realisierung von Radwegeprojekten im Landkreis eine Prioritätenliste erstellt.

   Ergänzung: Die Arbeitsgruppe berichtet dem Fachausschuss jährlich über ihre Tätigkeit.
   Um die Anforderungen und Belange der Pendler*innen zu ermitteln und im Radwegekonzept zu berücksichtigen, sind Vertreter*innen der Wirtschaft (z. B. Industrie- und Handelskammer, Handwerkskammer) und der großen Arbeitgeber*innen (Wirtschaftsunternehmen, große Behörden u. ä.) in geeigneter Form in die Aufstellung des Radwegekonzeptes einzubeziehen.

3. In der Kreisverwaltung wird ein/e Radverkehrsbeauftragte/r benannt, der/die sämtliche Aktivitäten koordiniert, als Ansprechpartner für alle Beteiligten zur Verfügung steht und den Landkreis in der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK Brandenburg) vertritt.

4. Der Kreis wird die Ausbauqualität sowie die Beschilderung und Bewerbung des Fernradwegs Berlin-Leipzig im Landkreis durch Koordinierung der entsprechenden Bemühungen der Kommunen und Unterstützung bei der Fördermittelakquise fördern.

5. Der Landkreis wird sich darüber hinaus auf Landes- und Bundesebene dafür einzusetzen, dass
   ~~a. der klima- und gesundheitspolitisch sinnvolle Bau von Radwegen als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme vollumfänglich anerkannt wird,~~
   ~~b. jedenfalls aber die Verpflichtung zu Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen beim Radwegebau entfällt,~~
   a. die Radwege bei Bundes- und Landesstraßen nicht zwingend direkt neben der Fahrbahn angelegt werden müssen, wenn die zu verbindenden Ortschaften auch über alternative Routen mit besseren Bedingungen für den Alltags- und Freizeitverkehr angeschlossen werden können und
   b. der Ausbau und die Beschilderung der Fernradwege in Brandenburg verbessert werden.

Begründung:

Eine Verstärkung der Radverkehre im Landkreis wird positive Wirkung im Bereich des Klimaschutzes entfalten, den Landkreis touristisch noch attraktiver machen und der Gesundheit seiner Einwohnerinnen und Einwohner, Besucherinnen und Besucher dienen. Unter diesen Maßgaben soll das Radwegekonzept der Kreisverwaltung aktualisiert und ein Konzept mit Prioritäten entwickelt werden, dass die verstärkte Nutzung von Fördermitteln ermöglicht. Auf Landes- und Bundesebene gibt es inzwischen über das MWE und die Kommunalrichtlinie erweiterte Förderungsmöglichkeiten für Radwege, die aber in der Regel eine Grundkonzeption voraussetzen. Allein der Bund wird voraussichtlich in den Jahren 2020-23 mit neuen Programmen aus dem Klimaschutzpaket die Radverkehrsinfrastruktur und Radabstellanlagen an Bahnhöfen mit 900 Mio. € fördern.
Der Fernradweg Berlin-Leipzig führt vom Brandenburger Tor in Berlin bis zum Hauptbahnhof in
Leipzig1. Er hat grundsätzlich ein hohes touristisches Potential und wird inzwischen auch vermehrt von Pendlern genutzt. Der Fernradweg könnte ein Aushängeschild für unsere Region als Tor zum Fläming, zur Elbe und nach Leipzig sein. Er führt in unserem Landkreis durch die Gemeinden Blankenfelde-Mahlow, Rangsdorf, Zossen, Am Mellensee, Nuthe-Urstromtal, die Stadt Jüterbog und die Gemeinde Niedergörsdorf, wo er in Zahna den Landkreis Richtung Lutherstadt Wittenberg verlässt1. Der Fernradweg ist aber in Teltow-Fläming als solcher fast nirgendwo ausgeschildert und in sehr unterschiedlichen Qualitäten ausgebaut. Hier könnte der Landkreis in Abstimmung mit den betroffenen Kommunen koordinierend ein gefördertes Projekt anschieben. Dies wäre kostengünstig in einem ersten Schritt auf der Ebene der Beschilderung, darüber hinaus aber auch bezüglich des Ausbaus möglich. Bezüglich der Kreisstraßen ist der Landkreis selbst Straßenbaulastträger. Er kann Standards definieren und langfristig den Ausbaustandard bestimmen. Radwege und Straßen ermöglichen einen klima- und gesundheitsfreundlichen Verkehr. Sie sind aber durch das Erfordernis, für die Versiegelung Ausgleich und Ersatz zu leisten, in der Herstellung sehr teuer. Die Befreiung von der Verpflichtung würde dem Radwegebau insgesamt zu Gute kommen.

Oft ist es sinnvoller, Radwege nicht direkt neben den Fahrbahnen der Bundes- und Landesstraßen anzulegen. Für den Freizeit- und Tourismusverkehr ist es weniger attraktiv, neben viel befahrenen Straßen zu radeln. Die straßenbegleitenden Wege müssen in der

Regel vollständig neu angelegt werden, dies geht mit Flächenerwerb und Inanspruchnahme von Acker-, Grün- oder Waldflächen einher. Es kann sinnvoll sein, die bestehende sonstige Wegeinfrastruktur zwischen den Ortschaften zu ertüchtigen, dies kann auch dem landwirtschaftlichen Verkehr zugutekommen. Die Finanzierungsanteile von Bund und Land für den Radwegebau sind bei Nachweis einer angemessenen Alternative für diese Wege einzusetzen. Fernradwege sind ein wichtiger Teil touristischer Verkehrsinfrastruktur und machen ein Land auf besondere Weise „erfahrbar". Die Fernradwege in Brandenburg rangieren in der Beliebtheitsskala des ADFC jedoch erst auf Platz 9 und keiner der 10 beliebtesten Fernradwege liegt in oder führt durch Brandenburg. Das sollte sich ändern. Hierzu sind eine gute Sichtbarkeit und Bewerbung, verbundene Gastronomie und Unterkunftsangebote und auch die regelmäßige gute Instandhaltung der Radwege natürlich unabdingbar.

Begründung der Änderungen:

Zu 2.:
Ein wesentliches Entscheidungskriterium für die Nutzung des Fahrrades im Alltagsverkehr (zum
Beispiel auch für die „letzte Meile" vom Bahnhof zum Arbeitsort) ist die Qualität der Radverkehrsinfrastruktur, also der Radwege und der Möglichkeiten, die Fahrzeuge sicher abzustellen.
Um die Probleme und Potenziale zu ermitteln und zu berücksichtigen, erscheint es geboten, die
„Betroffenen" bzw. die „Zielgruppe" einzubinden.
Zu 5:
Die Begründung, dass Radwegebau nicht als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme anerkannt werden
kann bzw. dass die Verpflichtung zu Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nicht entfallen kann, ist in der
Antwort der Landrätin schlüssig dargelegt. Insofern sollte diese Forderung auch aus der Beschlussvorlage gestrichen werden.
Tatsächlich ist es so, dass das Land Brandenburg den besonderen Umständen beim Radwegebau
bereits durch den „Radwegeerlass" Rechnung trägt. Die Aussage im Antragstext, die Radwege seien
durch das Erfordernis, für die Versiegelung Ausgleich und Ersatz zu leisten, in der Herstellung sehr
teuer, ist auch nicht weiter belegt. Radwegebau kann aus den unterschiedlichsten Gründen „sehr
teuer" sein, neben den normalen Herstellungskosten sind beispielsweise ungünstige Baugrundverhältnisse und Querungen von Gräben und Flüssen wesentliche Kostenfaktoren. Für die
Schlussfolgerung, dass die Kosten für die Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen einen signifikanten
Kostenanteil darstellen, legt die Antragstellerin keinen Beleg vor.

Luckenwalde, 22. Juni 2020

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen