

MERKBLATT MODERNISIERUNG VON TOURISTISCHEN RADWEGEN - GRW-I

1 Antragsteller

Antragsteller dürfen ausschließlich Landkreise sein. Zwischen den Landkreisen und den Kommunen sind öffentlich-rechtliche Verträge abzuschließen. Diese sollen im Wesentlichen die Finanzierung der Baukosten, der Folgekosten und die Unterhaltung regeln.

2 Radwege/Fahrradstraßen - Allgemeines

Es werden nur Radwege und Fahrradstraßen gefördert, die sich auf den in der Richtlinie GRW-I benannten Routen befinden und diese ausschließlich durch Radfahrer genutzt werden. Gehwege für Fußgänger und für den Autoverkehr (auch Anlieger) freigegebene Radwege bzw. Fahrradstraßen sind nicht förderfähig. Die einzige Ausnahme bildet die Doppelnutzung durch Land- und/oder Forstwirtschaft. Andere Nutzergruppen sind nicht zugelassen. Zubringer zu touristischen Radwegen sind ausgeschlossen.

2.1 Modernisierung

Eine Modernisierung von Radwegen geht über die bloße Wiederherstellung des Ursprungzustandes hinaus. Zur Modernisierung zählt auch der Einbau von Wurzelschutz. Bei der Umverlegung von touristischen Radwegerouten ist die Stellungnahme der Tourismus Marketing Brandenburg GmbH (TMB) durch den Antragsteller einzuholen. Die Abstimmung mit dem Fachreferat im Wirtschaftsministerium wird im Anschluss durch die ILB vorgenommen.

2.2 Ausbaubreiten

Die überwiegend touristisch genutzten Radwege sind seit Anfang 2019 grundsätzlich mit einer Breite von 3,00 m förderfähig. Hintergrund für diese Festlegung ist die zunehmende Nutzung der Radwege von Familien mit breiten Fahrrad-Kinder-Anhängern bzw. Lastenfahrrädern sowie die Nutzung der immer beliebter und schneller werdenden, elektrisch unterstützten Pedelecs, was aus Sicherheitsgründen eine größere Breite als die bisherigen 2,50 m erforderlich macht.

Die „Handlungsempfehlungen für den Radtourismus im Land Brandenburg“ übernehmen die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club e. V. (ADFC) mit folgender Mindestbreite:

Zweirichtungsradwege einseitig: **2,50 m - 3,00 m**

Die Mindestbreite von 2,50 m darf nicht unterschritten werden. Sollten Teilabschnitte in Einzelfällen die o. g. Mindestbreiten unterschreiten, so ist dies vom Antragsteller entsprechend zu begründen.

Breiten > 3,00 m werden nicht gefördert. Sollten auf Radwegen und Fahrradstraßen größere Breiten realisiert werden, erfolgt die Förderung anteilig auf 3,00 m. Die darüber hinaus gehenden Ausgaben sind vollständig durch Eigenmittel zu finanzieren. Kombinierte Geh- und Radwege werden nur gefördert, wenn diese voneinander abgegrenzt sind. Hier gilt auch die Mindestbreite für den Radweg von 2,50 m.

2.3 Ausbaustandard

Für den Ausbau von Touristischen Radwegen können nur Asphalt, Beton und Vollpflaster verwendet werden. Andere Ausbauarten wie Gitterbausteine oder Schotter sowie wassergebundene Decke können nicht gefördert werden.

Fahrspuren werden nicht gefördert.

Die erhöhte Tragfähigkeit bei Doppelnutzung durch Land- und/oder Forstwirtschaft wird gefördert.

2.4 Rastplätze

Rastplätze werden bei der Modernisierung mit gefördert, wenn diese einen höheren Standard erreichen. Der Modernisierungscharakter ist darzustellen.

2.5 Ausgleichsmaßnahmen

Es werden nur Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gefördert, bei denen klar ist, an welchem Ort und in welchem Zeitraum (im festgelegten Durchführungszeitraum) diese eingesetzt werden. Das "Parken" der Zuwendungsmittel in Fonds mit der Maßgabe, sie an einem bestimmten Ort zu unbestimmter Zeit oder an einem unbestimmten Ort zu einer festgelegten Zeit einzusetzen, genügt den Vorgaben für den zweckentsprechenden Einsatz nicht.

2.6 Beschilderung

Geförderte Radwege sind einheitlich zu beschildern. Die Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr im Land Brandenburg sind zu beachten. Zusätzlich können Straßenrechtliche Anordnungen erforderlich sein. Bei diesen Beschilderungen ist zu beachten, dass nur die Doppelnutzung von land- und/oder forstwirtschaftlichem Verkehr zugelassen ist.

2.7 Eigentum

Die Grundstücke auf denen die geförderten Radwege verlaufen, sollten sich im Eigentum der jeweiligen Kommune oder des Landkreises befinden. Sollte das nicht der Fall sein, sind langfristige Nutzungsverträge über mindestens 15 Jahre Zweckbindenfrist und Bauerlaubnisverträge mit den privaten Eigentümern zu schließen.

3 Radwegeunterhaltungskonzept (RUK)

Für alle touristischen Radwege (nicht nur die zu modernisierenden Abschnitte) ist ein Radwegeunterhaltungskonzept anzufertigen. Das RUK ist vor Bewilligung bei der ILB einzureichen oder wird bis zum Ablauf des hälftigen Durchführungsraumes beauftragt.

4 Dokumentation

Um den Erfolg der Radwegmodernisierung nachzuweisen, sind Bilddokumentationen zu führen. Spätestens mit dem Verwendungsnachweis sind Bilder mit dem Zustand **vor** Modernisierung und **nach** der Modernisierung vom gleichen Standort einzureichen.

5 Besonderheiten

5.1 Gemeindestraßen

Gemeindestraßen sind als Teil der allgemeinen Daseinsvorsorge im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur" nicht förderfähig - auch wenn der Radverkehr die überwiegende Nutzung darstellt. Im Rahmen von Radweg-Modernisierungsinvestitionen sind im Einzelfall bautechnische Ausrüstungen für vereinzelt Anliegerverkehr (Land- und/oder Forstwirtschaft) förderfähig, wenn ansonsten ein Ausbau für den Radverkehr nicht erfolgen würde. Gleiches gilt für Radwegtrassen, die auf land- und forstwirtschaftlichen Wegen - dann mit höherer Tragfähigkeit und verstärkten Seitenrändern/Banketten - geführt werden, wenn sie ohne den Radverkehr nicht für diesen hergerichtet werden würden. Der Durchgangsverkehr muss dabei ausgeschlossen bleiben. Aus diesen Gründen werden in der gängigen Verwaltungspraxis nur Radwege und Fahrradstraßen gefördert.

5.2 Brücken

Brücken auf Streckenabschnitten können im Rahmen der Modernisierung der Radwege mit einer maximalen Nutzungsbreite von 3 m gefördert werden. Eine Doppelnutzung ist nur durch Land- und/oder Forstwirtschaft zugelassen, wobei dann die erhöhte Tragfähigkeit mit gefördert wird.

5.3 Radwege auf Deichanlagen

Die Modernisierung von Radwegen auf/an Deichanlagen ist förderfähig, wenn sie in kommunaler Zuständigkeit realisiert wird. Maßnahmen des Bundes und des Landes sind in der Gemeinschaftsaufgabe "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur" ausgeschlossen. Insoweit ist eine Abstimmung mit dem Eigentümer des Deiches bzw. des Deichgrundstücks über einen in der Verantwortung und Unterhaltungspflicht der Kommune liegenden Radweg erforderlich (Landesamt für Umwelt). Diese sollten **2,00 m** nicht unterschreiten. Die Notwendigkeit muss begründet werden.

6 Hinweis für Digitalisierungserfordernisse bei der Modernisierung der Radwege

Im Rahmen der neuen Radverkehrsstrategie Brandenburg vom März 2023 ist neben der Entwicklung eines einheitlichen Radwegenetzes im Land Brandenburg der Betrieb einer zentralen Datenplattform vorgesehen, in der die Daten des Radwegenetzes baulastträgerübergreifend zusammengefasst und ausgespielt werden sollen. Diese Daten müssen so aufbereitet werden, dass sie Bestandteil der Geodateninfrastruktur Brandenburg werden, die wiederum Teil der Geodateninfrastruktur Deutschland ist. Für diese Datenaufbereitung ist jeder Baulastträger selbst verantwortlich.

Zu diesem Zweck hat das Gremium der Lenkungsgruppe "Digitales Radnetz Deutschland", bestehend aus Bund und Ländern, unter der Leitung des Bundesamtes für Logistik und Mobilität den Beschluss zur Umsetzung eines nationalen Datenschemas für Geodaten von thematischen Radverkehrsinfrastrukturen getroffen. In Zusammenarbeit der Länder wurde ein bundeseinheitlicher Datenstandard für Geodaten zur Beschreibung von Radverkehrsinfrastruktur entwickelt. Dieser Datenstandard wird zuerst für die Radwege des Radnetzes Deutschland (die sogenannten D-Routen) auch in Ihrem Zuständigkeitsbereich Anwendung finden. Durch die direkte oder indirekte Verknüpfung der Deutschland-Routen mit allen anderen Radwegen hat dieser Datenstandard auch für alle brandenburgischen Radwege Relevanz, wobei in jedem Bundesland landesspezifische Datensätze noch zu ergänzen sind. Gleichwohl können bereits jetzt die Daten aller zu erfassenden Radwege soweit möglich nach diesem einheitlichen Datenschema aufbereitet werden. Nur damit können spätere Doppelaufwendungen für die Anpassung unterschiedlicher Datenstrukturen vermieden werden.

Vor diesem Hintergrund werden Sie gebeten, Ihre Daten bereits jetzt - soweit möglich - in der vorgegebenen Form aufzubereiten. Weitere Informationen zum Nationalen Datenschema für Geodaten zur Radverkehrsinfrastruktur entnehmen Sie bitte der Interseite des Bundesamtes für Logistik und Mobilität (https://www.balm.bund.de/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/RadnetzDeutschland/NationalesDatenschema/NationalesDatenschema_node.html).

Die dazu benötigten Codelisten finden Sie unter folgendem Link:

<https://registry.gdi-de.org/codelist/de.bund.balm.radnetz>

Das Datenmodell für das Land Brandenburg - das sich an dem Bundesmodell orientieren muss - wird derzeit erarbeitet und anschließend im Internet zur Nachnutzung veröffentlicht.

Fragen insbesondere zur Geodateninfrastruktur im Land Brandenburg wird Ihnen die Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg (LGB), Heinrich-Mann-Allee 104 B, 14473 Potsdam, oder über GDI-BB@geobasis-bb.de, gern beantworten.