

Anlage zur Drucksache Nr. 2015/037.1

Radwegekonzept

der Gemeinde Nuthe-Urstromtal

(Arbeitsentwurf: Stand August 2015)

Radwegkonzept der Gemeinde Nuthe-Urstromtal (Stand: August 2015)

Bereits in der Vergangenheit hat die Gemeinde mehrfach an einem gemeindeeigenen Radwegkonzept gearbeitet. Aufgrund der sich ständig ändernden äußeren Bedingungen, dem Wegfall der externen Förderung und der sich verlagernden Prioritäten innerhalb der Gemeinde wird ein grundlegend überarbeiteter Entwurf zum Radwegkonzept in die Diskussion eingebracht. Der Arbeitsentwurf orientiert sich maßgeblich an den Kriterien des Radwegkonzeptes des Landkreises Teltow-Fläming und bricht diese auf die Ebene des Gemeindegebietes herunter.

Aus Sicht der Gemeinde wurde die oberste Priorität auf den Bau eines straßenbegleitenden Radweges entlang der Landesstraße 73 (L 73) von Luckenwalde über Berkenbrück, Hennickendorf, Dobbrikow nach Zauchwitz, gefolgt von dem Radweg entlang der Landesstraße 80 (L 80) von Frankenfelde über Frankenförde, Zülichendorf, Kemnitz nach Buchholz (Einmündung Bundesstraße 2). An dritter Stelle ordnet die Gemeinde einen straßenbegleitenden Radweg entlang der Landesstraße 70 (L 70) von Stülpe über Schönefeld nach Kummersdorf (Gemeinde Am Mellensee) ein.

Weiterhin fordert die Gemeinde einen Radweg vom Ortsteil Scharfenbrück nach Kummersdorf Gut über die vorhandene ehemalige Ortsverbindungsstraße.

Nachfolgend erfolgt eine für jeden einzelnen der in Rede stehenden Radwege eine Bewertung auf der Grundlage der vom Landkreis Teltow-Fläming entwickelten Kriterien mit den Ziffern 1-5.

Quasi als vorgezogene Klammer wird im Rahmen dieser Vorbemerkung seitens der Gemeinde auf die Tatsache hingewiesen, dass jeder Radweg unter Zugrundelegung der vom Landkreis Teltow-Fläming entwickelten Kriterien wesentlich zur Mobilitätssteigerung von Menschen beiträgt, die in ihrer Bewegungsfähigkeit eingeschränkt sind (z.B. Rollstuhlfahrer). Auch auf dem Hintergrund des demografischen Wandels sind die geforderten Radwege notwendig. Gerade ältere Menschen, die über kein Kraftfahrzeug verfügen, greifen häufig auf das Fortbewegungsmittel „Fahrrad“ zurück, sofern ihnen ein gefahrloses Radfahren ermöglicht wird. Dies ist nur mittels eines gut ausgebauten vernetzten Radwegenetzes gewährleistet.

Straßenbegleitender Radweg entlang der Landesstraße 73 von Luckenwalde über Berkenbrück, Hennickendorf, Dobbrikow, Rieben nach Zauchwitz (Anlage 1)

Vorbemerkung: Seitens der Gemeinde Nuthe-Urstromtal und der Stadt Luckenwalde wird seit nahezu 20 Jahren der Bau eines straßenbegleitenden Radweges entlang der L 73 von Luckenwalde bis Zauchwitz gefordert. Ein Teilstück zwischen dem Ortsausgang Dobbrikow und der Zufahrt zum Campingplatz „Am Glienicksee“ wurde zwischenzeitlich errichtet. Für den Teilabschnitt zwischen Ortsausgang Dobbrikow und dem Ortseingang Hennickendorf liegt eine bereits mit allen Beteiligten abgestimmte Planung vor. Sowohl für diesen Teilabschnitt als auch für die Teilabschnitte Hennickendorf-Berkenbrück und Berkenbrück-Gemarkungsgrenze Luckenwalde/Nuthe-Urstromtal wurden seitens der Gemeinde die erforderlichen Bauerlaubnisverträge von allen betroffenen Grundstückseigentümern eingeholt. Der Teilabschnitt Ortsausgang Dobbrikow-Ortseingang Hennickendorf wird in der Radwegbedarfsliste des Landes Brandenburg (Stand XII. 2013) mit dem Vermerk „Planung ruht“ unter der Priorität A geführt. Die restlichen Teilstücke werden in die Priorität B eingeordnet.

1. Dient die Maßnahme der Verbesserung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer (Verkehrsbelastung, Radverkehrsaufkommen, Unfallhäufigkeit prüfen) ?

Die Maßnahme dient zweifelsfrei der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer. Die L 73 ist von zahlreichen engen Kurven geprägt und weist ausweislich der von der Gemeinde in der Vergangenheit veranlassten Verkehrszählungen ein hohes Verkehrsaufkommen auf. Das Radverkehrsaufkommen ist aufgrund des Naherholungsgebietes Dobbrikow besonders in den Sommermonaten sehr hoch. Dies betrifft insbesondere Radfahrten zwischen der Kreis-

stadt Luckenwalde und Dobbrikow bzw. umgekehrt. An Wochenenden, insbesondere während der wärmeren Jahreszeit, wird die Strecke zusätzlich von zahlreichen Motorradfahrern genutzt, die u.a. die „Bikerscheune“ in Dobbrikow ansteuern. Die damit entstehende Nutzervielfalt trägt wesentlich zur Steigerung der Unfallhäufigkeit bei. In diesem Zusammenhang darf auch die starke Frequentierung der Strecke durch Landwirtschaftsfahrzeuge nicht unerwähnt bleiben. Dieser Verkehr wird teilweise bedingt durch das Landgut Hennickendorf und den Gemüsehof Hennickendorf.

2. Hat die Maßnahme Bedeutung für

2.1 den Schülerverkehr

Der Bau eines straßenbegleitenden Radweges würde eine immense Bedeutung für den Schülerverkehr nach sich ziehen. Bereits heute fahren zahlreiche Schüler aus den anliegenden Ortschaften, insbesondere in der wärmeren Jahreszeit, zu den weiterführenden Schulen in der Kreisstadt Luckenwalde. Darüber hinaus fahren zahlreiche Schüler mit dem Fahrrad nach Dobbrikow, um von dort mit den Anschlussbussen zu den weiterführenden Schulen nach Luckenwalde, aber auch in Richtung Michendorf (z.B. Gymnasium) zu gelangen. Gerade Fahrten in Richtung des Landkreises Potsdam-Mittelmark werden von Hennickendorf aus kaum bedient.

2.2 den Berufsverkehr

Auch der Berufsverkehr erfährt durch den Bau des Radweges eine deutliche Entlastung. Bedingt durch die zahlreichen unübersichtlichen Kurven und der relativ hohen Verkehrsfrequenz ist häufig zu beobachten, dass Radfahrer nicht überholt werden können und sich so lange und zeitraubende Fahrzeugkolonnen bilden, die ihrerseits wieder erhebliche Gefahrenpotenziale in sich tragen.

2.3 die Anbindung an den ÖPNV/SPNV

Die Anbindung an den ÖPNV/SPNV kann generell im ländlichen Raum als defizitär bezeichnet werden. Für die in Rede stehende Strecke kann hier nur auf die Schienenanbindung in der Kreisstadt verwiesen werden und der damit für Radtouristen eröffnete Möglichkeit, vom Bahnhof Luckenwalde aus u.a. das Naherholungsgebiet Dobbrikow gefahrlos mit dem Rad zu erkunden. Darüber hinaus sind ab Dobbrikow bessere Busverbindungen in den Nachbarkreis Potsdam-Mittelmark anzutreffen.

2.4 den Verkehr zu zentralörtlichen Einrichtungen (Einkauf, Besuch)

Der Bau dieses Radweges hat erhebliche Bedeutung für das gefahrlose Erreichen der zentralörtlichen Einrichtungen in der Kreisstadt Luckenwalde. In diesem Zusammenhang dürfen auch die beliebten Einkaufseinrichtungen im Ortsteil Hennickendorf (Landfleischerei, Thomas Phillipps und Tankstelle) nicht unerwähnt bleiben.

2.5 den Verkehr zu Freizeitzielen?

Wie bereits mehrfach erwähnt ist Dobbrikow ein ausgewiesenes, historisches Naherholungsgebiet der Region um Luckenwalde. Dobbrikow verfügt über mehrere Seen, wovon zwei als offizielle Badeseen geführt werden (Vordersee und Glienicksee). Am Glienicksee befindet sich ein beliebter Campingplatz mit Gaststätte, Badestrand, Freizeiteinrichtungen sowie mehreren „Skaterhütten“, die sich großer Beliebtheit erfreuen. Ebenfalls dürfen die sich rund um Dobbrikow ausdehnenden und geschlossenen Waldgebiete mit dem „Weinberg“ und dem gut ausgebildeten Fläming-Walk-Wegenetz nicht unerwähnt bleiben.

3. Dient die Maßnahme der Verbesserung der Rahmenbedingungen für den touristischen Radverkehr?

Grundsätzlich dient aus Sicht der Gemeinde jeder neue Radweg der Verbesserung der Rahmenbedingungen für den touristischen Radverkehr. Mittels des in Rede stehenden Radweges entsteht zum einen eine direkte Anbindung des nördlichen Kreisgebietes an das Netz

der Fläming-Skate zum anderen erfolgt über Zauchwitz eine unmittelbare Anbindung des Kreisgebietes an das Radwegenetz des Landkreises Potsdam-Mittelmark und damit an die Landeshauptstadt Potsdam.

3.1 Trägt die Maßnahme dazu bei, die Attraktivität des Naturraumes dem Radfahrer besser zu erschließen?

Ab der Kreisstadt Luckenwalde erschließt der Radweg entlang der L 73 ausschließlich Naturräume, z.B. das Seen- und Waldgebiet rund um Dobbrikow.

3.2 Trägt die Maßnahme zur Verbesserung der Erschließung von Sehenswürdigkeiten und touristischen Attraktionen bei?

Mittels des Anschlusses der Kreisstadt Luckenwalde sind die dort befindlichen Sehenswürdigkeiten aus Richtung Norden wesentlich besser und gefahrloser zu erreichen. Aufgrund der Anbindung an das Netz der Fläming-Skate sind die Sehenswürdigkeiten der Orte Kloster Zinna und Jüterbog zu „erfahren“. In Richtung Norden, über Dobbrikow hinaus, ist das Gebiet des „Riebener Sees“ zu erwähnen, der Blankensee mit der angrenzenden Friedensstadt und letztendlich das Wildgehege „Glauer Tal“. Diese Aufzählung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Darüber hinaus ist zu bemerken, dass sich gerade entlang dieses Radweges zahlreiche Reiterhöfe befinden mit attraktiven Freizeitangeboten. Auch finden sich in dieser Region eine Vielzahl von bäuerlichen Anwesen, die an der jährlich stattfindenden Aktion „Offenen Höfe“ teilnehmen, initiiert von der Naturparkverwaltung Nuthe-Nieplitz, die ihren Sitz in Dobbrikow hat. Auch bei der regelmäßig stattfindenden „Landpartie“ ist die in Rede stehende Region sehr aktiv.

3.3 Ist die Maßnahme Bestandteil einer ausgeschilderten touristischen Radroute?

Die Maßnahme ist nicht unmittelbar Bestandteil einer ausgeschilderten touristischen Radroute, doch sie bindet bei einer Fortführung bis Zauchwitz an den europäischen Fernradwanderweg an.

4. Ist die Maßnahme Bestandteil des Radwegekonzeptes aus dem Jahr 2005?

Der geforderte Radweg entlang der L 73 ist Bestandteil des Radwegekonzeptes aus dem Jahre 2005.

5. Dient die Maßnahme der Herstellung von Lückenschlüssen zu Radwegenetzen der Nachbarlandkreise oder Nachbarländer?

Die Maßnahme führt zu einem Lückenschluss zwischen den Radwegenetzen des Landkreises Teltow-Fläming und des Landkreises Potsdam-Mittelmark. Mittelbar werden auch die Landeshauptstadt Potsdam und die Bundeshauptstadt Berlin einbezogen.

6. Bemerkungen (Begleitaktivitäten der Kommune)

Unter Begleitaktivitäten der Kommune werden z.B. finanzielle, planerische oder sonstige Unterstützungen verstanden. Im Falle dieses Radweges hat die Gemeinde die für die Realisierung notwendigen Bauerlaubnisverträge von allen Grundstückseigentümern eingeholt, die von dem Radweg betroffen sind und sich im Hoheitsgebiet der Gemeinde befinden.

Straßenbegleitender Radweg entlang der Landesstraße 80 (L 80) von Frankenfelde (Einmündung Zapfholweg) über Frankenförde, Züllichenholz, Kemnitz bis zur Anbindung an die Bundesstraße 2 in Höhe Buchholz (Anlage 2)

Vorbemerkung: Auch der Bau dieses straßenbegleitenden Radweges wird seit vielen Jahren von der Gemeinde gefordert. Der vordringliche Grund für den Bau des Radweges ist für die Gemeinde der Schulstandort Züllichendorf. Ein gefahrloses Erreichen der Grundschule mittels Fahrrad ist kaum denkbar.

1. Dient die Maßnahme der Verbesserung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer (Verkehrsbelastung, Radverkehrsaufkommen, Unfallhäufigkeit prüfen)?

Unstreitig dient die Errichtung des in Rede stehenden Radweges der Verbesserung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer. Die Verkehrsbelastung auf diesem Teilabschnitt muss als sehr hoch bezeichnet werden, insbesondere der Lastkraftwagenverkehr. Die L 80 wird aufgrund der Mautpflicht häufig als „Verbindungsspanne“ zwischen den Autobahnen A 13 und A 8 genutzt. Auch Landwirtschaftsverkehr bewegt sich auf dieser Strecke, bedingt durch die industrielle Biogasanlage im Ortsteil Felgentreu und den Schweinemastbetrieben in Frankenförde und Kemnitz. Ein Unfallschwerpunkt ist diese Strecke nicht. Eine gesteigerte Unfallhäufigkeit ist auf dieser Strecke nicht zu verzeichnen.

2. Hat die Maßnahme Bedeutung für

2.1 den Schülerverkehr

Zülichendorf ist einer der Grundschulstandorte innerhalb der Gemeinde Nuthe-Urstromtal. Wie z.B. in der benachbarten Ortschaft Felgentreu zu beobachten ist, fahren in der wärmeren Jahreszeit zahlreiche Schüler mit dem Fahrrad zur Schule. Gegenwärtig ist dies aufgrund des fehlenden Radweges für Schüler aus Frankenförde nicht möglich und wird auch nicht vollzogen. Wesentlich gravierender ist jedoch der fehlende Radweg in Richtung Zapfholzweg. In Luckenwalde befinden sich alle weiterführenden Schulsysteme. Diese können gegenwärtig nicht gefahrlos erreicht werden.

2.2 den Berufsverkehr

Aus Sicht der Gemeinde hat jeder Radweg entlang einer stark frequentierten Landesstraße positive Auswirkungen auf den Berufsverkehr. Wie bereits eingangs dargelegt, dient die L 80 zahlreichen Lastkraftwagenfahrern als Verbindungsspanne zwischen den Autobahnen A 13 und A 8. Darüber hinaus bewegen sich zahlreiche landwirtschaftliche Fahrzeuge auf dieser Strecke. Eine Entkoppelung des langsamen Verkehrs (Fahrradverkehr) vom motorisierten schnellen Verkehr kommt dem Berufsverkehr entgegen und gewährt dem Radfahrer eine gefahrlose Fortbewegung.

2.3 die Anbindung an den ÖPNV/SPNV

Erfolgt der Bau dieses Radweges, trägt er wesentlich zu einer verbesserten Anbindung an den ÖPNV, insbesondere jedoch an den SPNV bei. Schwerpunktmäßig finden sich beide Angebote in der Kreisstadt Luckenwalde in Gestalt des Bahnhofes und der Busabfahrtsmöglichkeiten. Gegenwärtig beschränkt sich die Reisemöglichkeit der Bewohner nahezu ausschließlich auf die den Unterrichtszeiten angepassten Schulbusfahrten.

2.4. den Verkehr zu zentralörtlichen Einrichtungen (Einkauf, Besuch)

Mit Hilfe des in Rede stehenden Radweges würde zahlreichen Bewohnern der Ortschaften Kemnitz, Zülichendorf und Frankenförde ein gefahrloses Erreichen der Kreisstadt Luckenwalde (Mittelzentrum) ermöglichen. Dabei ist ebenfalls zu bedenken, dass entlang des Zapfholzweges bereits ein Radweg besteht, dieser jedoch quasi im Nichts endet.

Neben dem Ziel des Stadtzentrums würde der Radweg ein schnelles und gefahrloses Erreichen des Gewerbegebietes „Frankenfelder Berg“ für die Bewohner der genannten Ortschaften gewährleisten.

2.5 den Verkehr zu Freizeitzielen?

Als erreichbare Freizeitziele müssen für diesen Radweg die Freizeitangebote der Stadt Luckenwalde fokussiert werden.

3. Dient die Maßnahme der Verbesserung der Rahmenbedingungen für den touristischen Radverkehr?

Der geforderte Radweg erfüllt aus Sicht der Gemeinde nicht die klassischen Rahmenbedingungen für einen touristischen Radverkehr. Der Radweg dient überwiegend dem Alltagsverkehr zwischen den genannten Ortschaften und dem Mittelzentrum Luckenwalde.

3.1 Trägt die Maßnahme dazu bei, die Attraktivität des Naturraumes dem Radfahrer besser zu erschließen?

Der in Rede stehende Radweg entlang der L 80 führt überwiegend durch das Gebiet des Naturparks Nuthe-Nieplitz, der sich bis ca. 20 Kilometer südlich von Berlin ausdehnt. Vom Bahnhof der Stadt Luckenwalde aus könnte das Gebiet des Naturparks binnen weniger Minuten per Fahrrad auf dem von der Gemeinde geforderten Radweg erreicht werden. Vom Radweg abweichend können zahlreiche Attraktionen des Naturraumes gefahrlos erschlossen werden. Dabei beinhalten insbesondere die Flächen der Stiftung Naturlandschaften Brandenburg ein nicht zu unterschätzendes Potenzial. Bereits ab dem Ende des vorhandenen Radweges am Zapfholweg beginnt ein weitläufiges Wegenetz über die Flächen des ehemaligen Truppenübungsplatzes, die ebenfalls mit dem Fahrrad „erfahren“ werden können.

3.2 Trägt die Maßnahme zur Verbesserung der Erschließung von Sehenswürdigkeiten und touristischen Attraktionen bei?

Der in Rede stehende Radweg trägt wesentlich zur Verbesserung der Erschließung von Sehenswürdigkeiten und touristischen Attraktionen der Region bei. Dabei ist insbesondere die damit gegebene Vernetzung mit dem weitläufigen Netz der Fläming-Skate eröffnet, das sich im Wesentlichen im südlichen Teil des Landkreises befindet und zahlreiche Sehenswürdigkeiten berührt (z.B. Kloster Zinna, Jüterbog, Schloss Stülpe usw.). Landkreis übergreifend führt der Radweg unmittelbar in den Landkreis Potsdam-Mittelmark und damit zu den historischen Stadtkernen Treuenbrietzen und Beelitz. Ein entsprechender Radweg befindet sich entlang der Bundesstraße 2. Weiterführend kann die Landeshauptstadt Potsdam erreicht werden.

3.3 Ist die Maßnahme Bestandteil einer ausgeschilderten touristischen Radroute?

Die Maßnahme ist nicht Bestandteil einer ausgeschilderten touristischen Radroute.

4. Ist die Maßnahme Bestandteil des Radwegekonzeptes aus dem Jahre 2005?

Die Maßnahme ist nicht Bestandteil des Radwegekonzeptes aus dem Jahr 2005.

5. Dient die Maßnahme der Herstellung von Lückenschlüssen zu Radwegenetzen der Nachbarlandkreise oder Nachbarländer?

Die Maßnahme würde zu einem unmittelbaren Lückenschluss zwischen den Landkreisen Teltow-Fläming und Potsdam-Mittelmark führen. Mittelbar ist aufgrund des straßenbegleitenden Radweges entlang der Bundesstraße 2 eine Verbindung des Landes Brandenburg zu Sachsen Anhalt gewährleistet.

6. Bemerkungen

Seitens der Gemeinde wurden bislang keine Unterstützungen geleistet. Denkbar wäre auch hier die Einholung der erforderlichen Bauerlaubnisverträge.

Bau eines straßenbegleitenden Radweges entlang der Landesstraße 70 (L 70) von Stülpe über Schönefeld nach Kummersdorf (Anlage 3)

Vorbemerkung: Dem Bau des genannten Radweges sollte aufgrund der beabsichtigten touristischen Entwicklung des denkmalgeschützten Gebietes der ehemaligen Heeresversuchsanstalt Kummersdorf Gut eine erhöhte Priorität eingeräumt werden.

1. Dient die Maßnahme der Verbesserung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer (Verkehrsbelastung, Radverkehrsaufkommen, Unfallhäufigkeit prüfen)?

Spezifische Untersuchungen zur Frage der Verkehrsbelastung, des Radverkehrsaufkommens und der Unfallhäufigkeit liegen nach Kenntnis der Gemeinde für diesen Streckenabschnitt nicht vor. Daher beschränkt sich die Aussage der Gemeinde auf die Feststellung, dass jeder neu errichtete Radweg zur Verbesserung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer wesentlich beiträgt.

2. hat die Maßnahme Bedeutung für

2.1 den Schülerverkehr

Die Maßnahme hat Bedeutung für den Schülerverkehr. Stülpe ist Standort der Grundschule „Woltersdorf in Stülpe“. In weniger als 5 Kilometer Entfernung befinden sich die Ortschaften Schönefeld und Dümde, etwas weiter entfernt die Ortschaft Gottow. Mittels des Radweges können die dort wohnenden Schüler gefahrlos die genannte Grundschule per Fahrrad erreichen.

2.2 den Berufsverkehr

Wie bereits mehrfach dargelegt, hat der Neubau eines jeden Radweges positive Auswirkungen auf den Berufsverkehr, da der langsam fließende Verkehr vom motorisierten Verkehr entkoppelt wird. Darüber hinaus stellt auch der recht umfangreiche landwirtschaftliche Verkehr auf dieser Strecke ein Gefahrenpotenzial dar.

2.3 die Anbindung an den ÖPNV/SPNV

Auch hier kann wieder die allgemein gültige Aussage getroffen werden, dass grundsätzlich jeder neu errichtete Radweg die Möglichkeit einer Verbesserung der Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr bedingt. Im Fall der Ortschaft Stülpe wird dies insbesondere damit begründet, dass die Landesstraße 73 durch die Ortschaft führt und im Gegensatz zu den Ortschaften Schönefeld und Dümde die Busfrequenz wesentlich höher ist.

2.4 den Verkehr zu zentralörtlichen Einrichtungen (Einkauf, Besuch)

Der geforderte Radweg hat unumstritten für die Bewohner der Ortschaften Schönefeld und Dümde eine hohe Bedeutung für die Erreichbarkeit zentralörtlicher Einrichtungen. So befindet sich z.B. in Stülpe eine Arztpraxis und eine Einkaufsmöglichkeit. Darüber hinaus trifft man an Werktagen zu regelmäßigen Zeiten auf ein breites Spektrum sog. „fliegender Händler“. Unter Berücksichtigung des demografischen Wandels trägt der gewünschte Radweg wesentlich zur Verbesserung des gefahrlosen Erreichens der genannten zentralörtlichen Einrichtungen bei.

2.5 den Verkehr zu Freizeitzielen

Ein für die Region bedeutsames Freizeitziel befindet sich in der Ortschaft Gottow: der Gottower Badeseesee. Hierbei handelt es sich um ein offizielles Badegewässer, das sich in den Sommermonaten großer Beliebtheit erfreut. Aus Richtung Luckenwalde führt ein straßenbegleitender Radweg unmittelbar am See vorbei weiter bis Schönefeld. Im Falle der Errichtung des in Rede stehenden Radweges von Stülpe nach Kummersdorf Gut wäre auch für die Bewohner der Ortschaft Stülpe ein gefahrloses Erreichen dieses Freizeitziels per Fahrrad möglich. Ebenfalls wird die Erreichbarkeit des Endbahnhofes der Draisinenbahn in Schönefeld per Fahrrad ermöglicht. Perspektivisch wird eine radmäßige Verbindung zur ehemaligen Heeresversuchsanstalt Kummersdorf Gut geschaffen, fortführend bis in den Raum Zossen. Umgekehrt bindet der gewünschte Radweg die nördliche Region des Landkreises unmittelbar an das weitläufige Netz der Skaterstrecke an, das von Stülpe aus in Richtung Baruth und in Richtung Petkus führt.

3. Dient die Maßnahme der Verbesserung der Rahmenbedingungen für den touristischen Radverkehr?

Grundsätzlich kann diesem Radweg eine Verbesserung der Rahmenbedingungen für den touristischen Radverkehr zugesprochen werden. In Verbindung mit dem bereits vorhandenen Radweg von Luckenwalde über Gottow nach Schönefeld und dem Skaterweg von Luckenwalde über Janickendorf nach Stülpe würde der in Rede stehende Radweg einen idealen Rundkurs bilden mit interessanten Stationen bzw. Sehenswürdigkeiten. Als Besonderheit ist die Tatsache hervorzuheben, dass er eine optimale Ergänzung der vorhandenen und touristisch genutzten Skaterstrecke darstellt.

3.1 Trägt die Maßnahme dazu bei, die Attraktivität des Naturraumes dem Radfahrer besser zu erschließen?

Dieser Radweg ist dazu geeignet, den Naturraum besser für den Radfahrer zu erschließen. So kann z.B. von diesem Radweg aus die landschaftlich reizvolle Region der sogenannten Fläming Wiesen mit der Horstmühle über das sich hinter Schönefeld anschließende landwirtschaftliche Wegenetz gefahrlos erreicht werden, bzw. in südlicher Richtung das Gebiet des Golmberges. In nördlicher Richtung ist über das ab Kummersdorf Gut bestehende Radwegenetz der Sperenberger Naturraum zu erreichen.

3.2 Trägt die Maßnahme zur Verbesserung der Erschließung von Sehenswürdigkeiten und touristischen Attraktionen bei?

Die Maßnahme trägt deutlich zu einer Verbesserung der Erreichbarkeit der vorhandenen Sehenswürdigkeiten bei. Der geforderte Radweg führt z.B. unmittelbar am Schloss Stülpe mit seinen gastronomischen Einrichtungen vorbei. Durch die Anbindung an den vorhandenen Skaterweg ist das Oskar-Barnack-Museum im Ortsteil Lynow erreichbar und weiterführend die Sehenswürdigkeiten im Raum Baruth. Perspektivisch trägt der Radweg zu Erschließung des Geländes der ehemaligen Heeresversuchsanstalt Kummersdorf Gut bei. Dieses Gebiet unterliegt wegen seiner Einzigartigkeit weitestgehend dem Denkmalschutz, aber auch dem Naturschutz. Sobald die Zugänglichkeit des Gebietes für die Öffentlichkeit gewährleistet werden kann, wird sich dort erfahrungsgemäß ein reger Besucherverkehr entwickeln. Bereits heute befindet sich in Kummersdorf Gut das Museum Historisch-technisches Museum Kummersdorf. Seitens des Fördervereins werden regelmäßig Geländeführungen angeboten.

3.3 Ist die Maßnahme Bestandteil einer ausgeschilderten touristischen Radroute?

Nach diesseitigem Kenntnisstand ist die Maßnahme nicht Bestandteil einer touristischen Radroute.

4. Ist die Maßnahme Bestandteil des Radwegekonzeptes aus dem Jahr 2005?

Die Maßnahme ist Bestandteil des Radwegekonzeptes des Landkreises.

5. Dient die Maßnahme der Herstellung von Lückenschlüssen zu Radwegenetzen der Nachbarlandkreise oder Nachbarländer?

Die Maßnahme dient keinem Lückenschluss zu Radwegenetzen der Nachbarländer. Es erfolgt lediglich ein Lückenschluss zwischen dem nördlichen Radwegenetz im Landkreis und dem Netz der Skaterstrecke.

6. Bemerkungen

Unterstützungsleistungen wurden seitens der Gemeinde bislang nicht erbracht. Denkbar wäre auch hier die Einholung der erforderlichen Bauerlaubnisverträge.

Bau eines Radweges vom Ortsteil Scharfenbrück nach Kummersdorf Gut (Anlage 4)

Vorbemerkung: Von Woltersdorf aus ist Scharfenbrück per Radweg zu erreichen. Dieser führt in der Folge weiter nach Schöneweide und von dort nach Gottow. Innerhalb der Ortslage von Scharfenbrück zweigt eine ehemalige Ortsverbindungsstraße ab in Richtung Kummersdorf Gut. Angesichts der perspektivischen Entwicklung des Geländes der ehemaligen Heeresversuchsanstalt zu einem technischen Museum in der Natur sollte dieser Radweg dauerhaft in das zukünftige Radwegekonzept des Landkreises einbezogen werden.

1. Dient die Maßnahme der Verbesserung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer (Verkehrsbelastung, Radverkehrsaufkommen, Unfallhäufigkeit prüfen)?

Hinsichtlich der genannten Kriterien lassen sich für diesen geplanten Radweg gegenwärtig keine Aussagen treffen.

2. Hat die Maßnahme Bedeutung für

2.1 den Schülerverkehr

Die Maßnahme hat keine erkennbare Bedeutung für den Schülerverkehr.

2.2 den Berufsverkehr

Die Maßnahme hat keine Auswirkungen auf den Berufsverkehr.

2.3 die Anbindung an den ÖPNV/SPNV

Die Maßnahme hat keine Bedeutung für eine Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr.

2.4 den Verkehr zu zentralörtlichen Einrichtungen (Einkauf; Besuch)

Der Radweg entfaltet keine Auswirkungen auf den Verkehr zu zentralörtlichen Einrichtungen.

3. Dient die Maßnahme der Verbesserung der Rahmenbedingungen für den touristischen Radverkehr?

Allgemein dient jeder neue Radweg der Verbesserung der Rahmenbedingungen für den touristischen Radverkehr. Jede touristische Entwicklung lebt von den Sehenswürdigkeiten in der Region und deren Erreichbarkeit. Dabei ist auch die Barrierefreiheit zu beachten. Gerade Radwege ermöglichen es Menschen, die in ihrer Fortbewegungsmöglichkeit eingeschränkt sind, die Natur und Sehenswürdigkeiten eigenständig zu erleben. Es ist beabsichtigt, Teile des Gebietes der ehemaligen Heeresversuchsanstalt Kummersdorf Gut langfristig der Öffentlichkeit wieder unter dem Motto „Museum in der Natur“ wieder zugänglich zu machen. Aufgrund der Weitläufigkeit des Geländes ist dies auch per Fahrrad möglich. Wegen des bereits bestehenden Radwegenetzes kann dieser Radwegeabschnitt z.B. von Luckenwalde aus durchgängig erreicht werden.

3.1 Trägt die Maßnahme dazu bei, die Attraktivität des Naturraumes dem Radfahrer besser zu erschließen?

Die Erlebarkeit dieses relativ unberührten Naturraumes würde durch den Radweg erstmals ermöglicht.

3.2 Trägt die Maßnahme zur Verbesserung der Erschließung von Sehenswürdigkeiten und touristischen Attraktionen bei?

Hier gelten grundsätzlich die unter Pkt. 3 gemachten Ausführungen.

3.3 Ist die Maßnahme Bestandteil einer ausgeschilderten touristischen Radroute?

Die Maßnahme ist nicht Bestandteil einer ausgeschilderten touristischen Radroute.

4. Ist die Maßnahme Bestandteil des Radwegekonzeptes aus dem Jahre 2005?

Die Maßnahme ist kein Bestandteil des kreislichen Radwegekonzeptes.

5. Dient die Maßnahme der Herstellung von Lückenschlüssen zu Radwegenetzen der Nachbarkreise oder Nachbarländer?

Diese Maßnahme begründet keine Lückenschlüsse zum Radwegenetz eines Nachbarkreises.

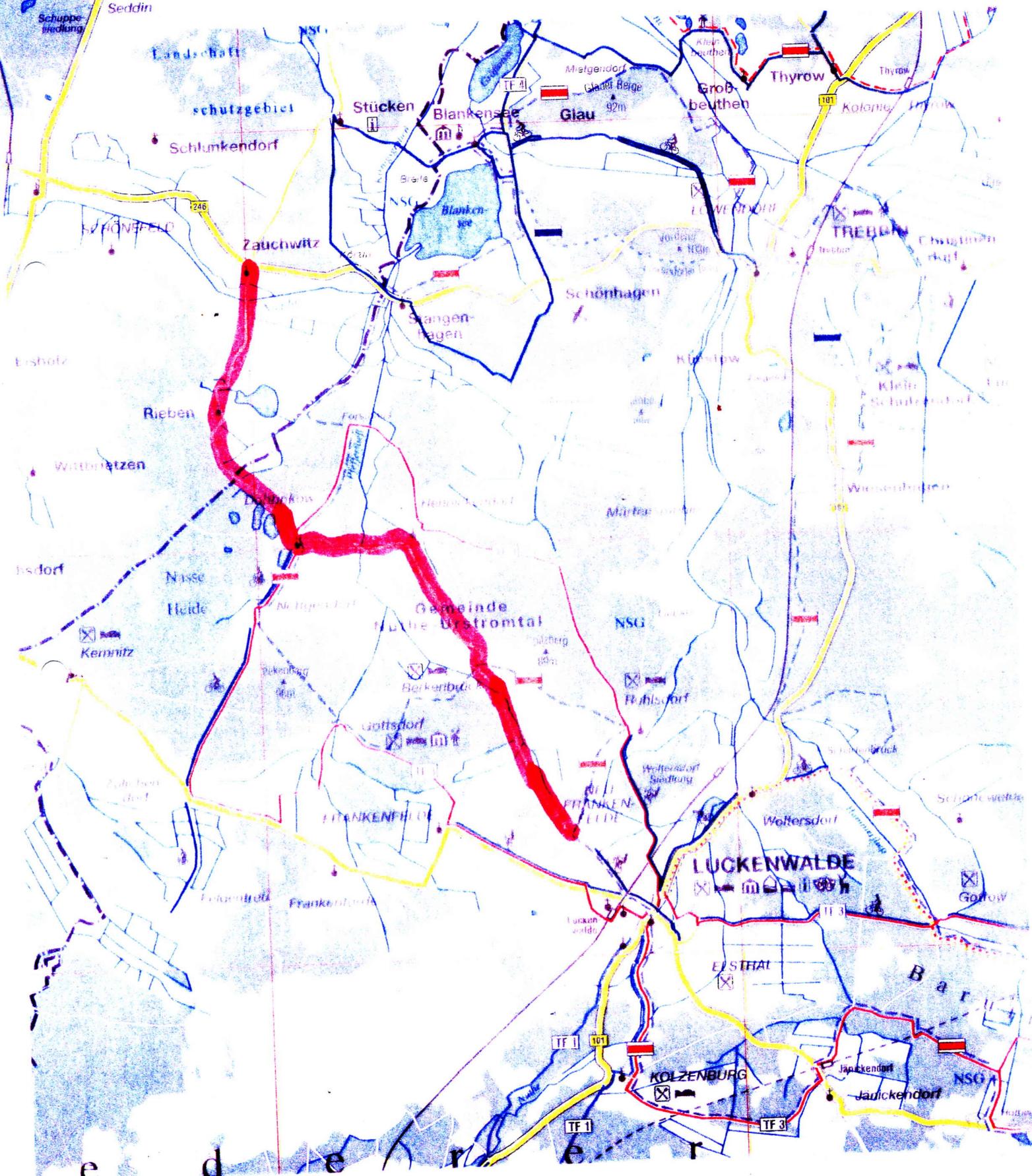
6. Bemerkungen

Unterstützungsleistungen der Gemeinde sind bislang nicht erfolgt.

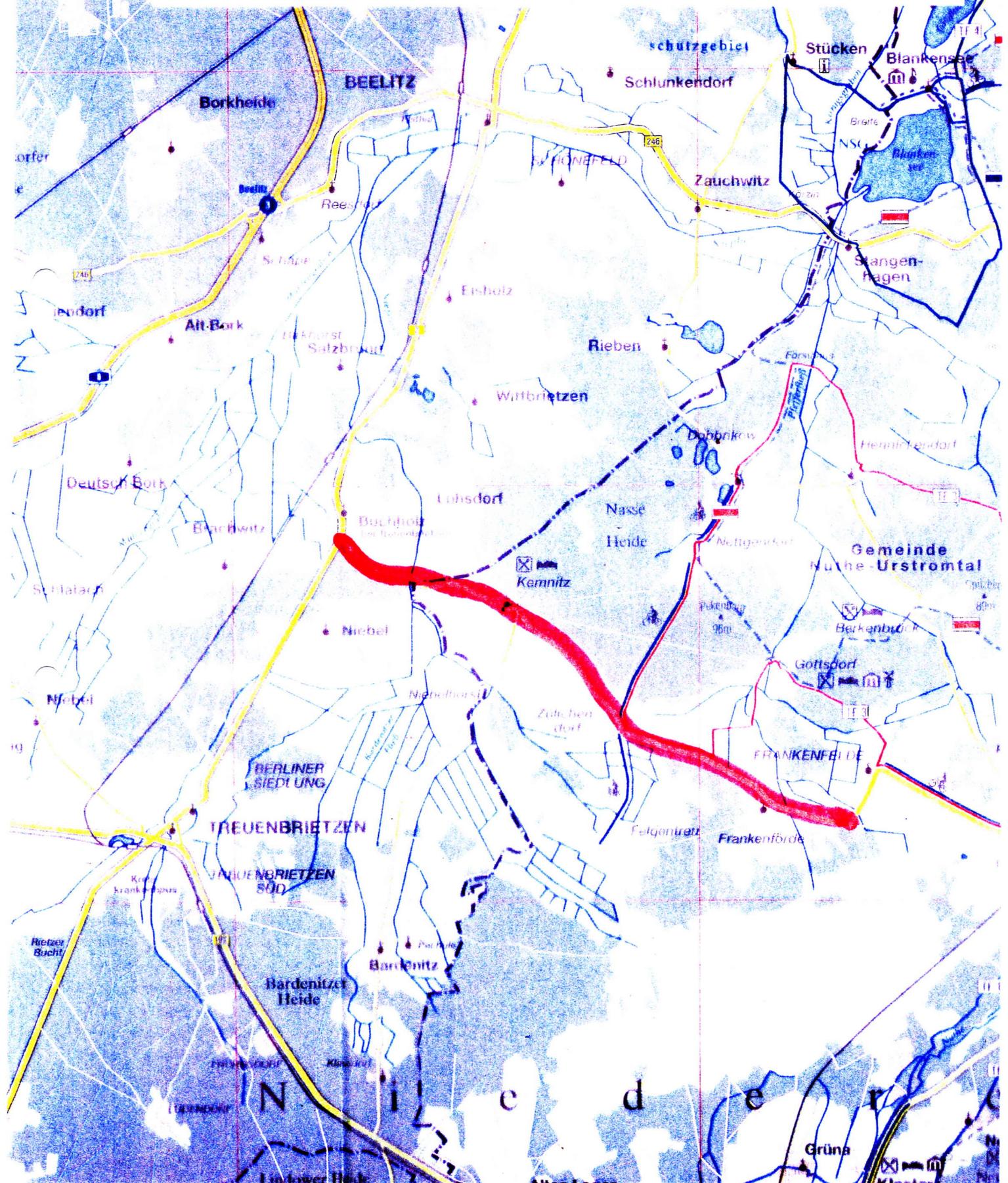
Das Konzept enthält die Anregungen und Hinweise aus der Sitzung des Hauptausschusses vom 11. August 2015.



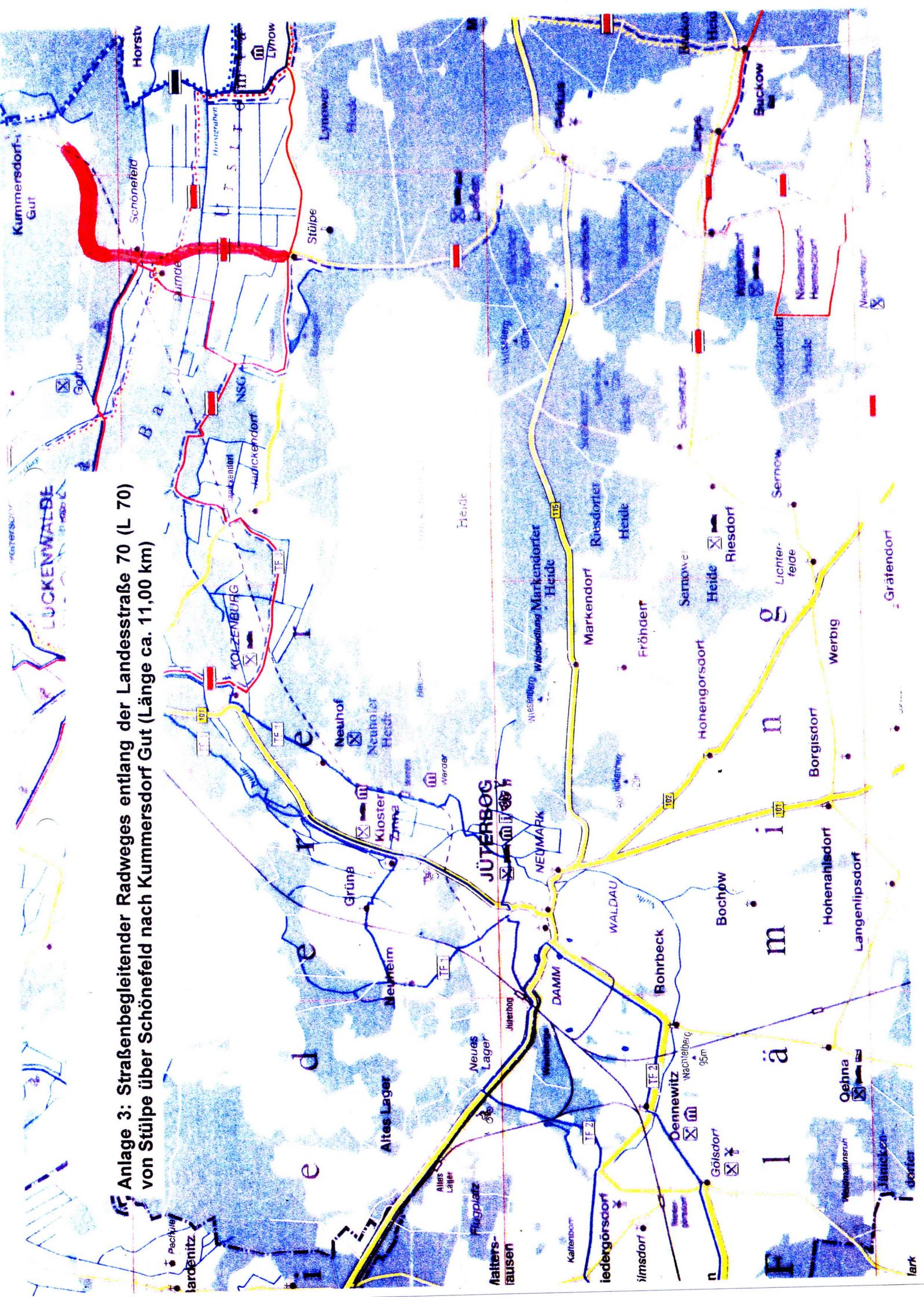
Anlage 1: Straßenbegleitender Radweg entlang der Landesstraße 73 von Luckenwalde über Berkenbrück, Hennickendorf, Dobbrikow nach Zauchwitz (Länge einschl. Teilstück Ortsausgang Dobbrikow-Zufahrt Campingplatz: ca. 19,9 km)



Anlage 2: Straßenbegleitender Radweg entlang der Landesstraße 80 (L80) von Frankenfelde (Einmündung Zapfholzweg) über Frankenförde, Zülichendorf, Kemnitz bis zur Anbindung an die Bundesstraße 2 in Höhe von Buchholz Länge ca. 13,5 km



Anlage 3: Straßenbegleitender Radweges entlang der Landesstraße 70 (L 70) von Stülpe über Schönefeld nach Kummersdorf Gut (Länge ca. 11,00 km)





Anlage 4: Radweg vom Ortsteil Scharfenbrück nach Sperenberg (Länge ca. 10,00 km)

