

Landkreis Märkisch-Oderland

Der Landrat



Landratsamt - Puschkinplatz 12 - 15306 Seelow

FDP-Fraktion im Kreistag Märkisch-Oderland
Herrn Heiko Krause

Fachbereich: Büro Landrat

Amt:

Fachdienst:

Dienstort: Seelow

Auskunft erteilt: Herr Schinkel

Durchwahl: 03346 850 - 6071

Telefax: 03346 850 - 6079

E-Mail: buero_landrat@landkreismol.de

AZ: 10.21.08

Seelow, 05.10.2020

Anfrage gemäß der Geschäftsordnung des Kreistages Märkisch-Oderland: Anteil des Fahrradverkehrs im Kreis vom 16.09.2020

Sehr geehrter Herr Krause,

Ihre Anfrage beantworte ich wie folgt:

1. *Wie erklärt sich der im Verhältnis zu unseren Nachbarkreisen (Barnim 11,2 %, LOS 14,3%) auffallend niedrige Anteil des Fahrradverkehrs im Kreis Märkisch-Oderland?*

Nach gründlicher Recherche auf den Seiten in der von Ihnen angeführten Quelle ist uns aufgefallen, dass der Landkreis Märkisch-Oderland einen Fahrradanteil am Verkehrsaufkommen von 8,15 % hat.

Quelle: Berlin-Institut

<https://www.berlin-institut.org/presse/grafiken/vielfalt-der-einheit/mobilitaet>

Somit ist die Darstellung der Karte auf Spiegelonline nicht korrekt. Die Zahlen der Nachbarlandkreise stimmen auf beiden Seiten überein. Dennoch bleibt festzuhalten, dass die Landkreise Barnim und Oder-Spree mit 11,2 % und 14,3 % einen höheren Anteil am Gesamtaufkommen haben.

Die Gründe hierfür sind sehr vielschichtig. Von entscheidender Bedeutung dürfte die Siedlungsstruktur sein. Es ist sicherlich unstrittig, dass der Anteil des Fahrradverkehrs in Städten in der Regel höher sein wird als in ländlich geprägten Regionen. Die beiden größten Städte im Landkreis Barnim (Bernau und Eberswalde) und im Landkreis Oder-Spree (Fürstenwalde und Eisenhüttenstadt) haben gemessen an der Einwohnerzahl einen Anteil von 43,59 % und 31,16 % an der Gesamteinwohnerzahl in den Landkreisen. In Märkisch-Oderland haben die beiden größten Städte/Gemeinden (Strausberg, Neuenhagen bei Berlin) einen Anteil von 23,17 %. Märkisch-Oderland hat z. B. im ländlichen Raum zwischen Neutrebbin-Letschin-Golzow die im Durchschnitt höchste Pendlerdistanz der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (durchschnittliche Distanz im ländlichen Raum ca. 32 Kilometer, Quelle <https://www.berlin-institut.org/presse/grafiken/vielfalt-der-einheit/mobilitaet>). Für dünn besiedelte Bereiche sind die Entfernungen, um Ziele zur Schule, zur Arbeit, für Alltagserledigungen u. a. zu erreichen mit dem Fahrrad oftmals (zu) weit. Daher wird dem PKW oder dem ÖPNV oft

der Vorzug gegeben. Beim ÖPNV ist der Anteil am Verkehrsaufkommen im Vergleich mit den Landkreisen Barnim und Oder-Spree in unserem Landkreis höher.

Aus touristischer Sicht ist festzustellen, dass die Zahlen an unseren Radzählstellen in den letzten Jahren konstant angestiegen sind. Wies die Messstation in Altlandsberg im gesamten Jahr 2017 noch 63.487 Radler aus, sind es mit Stand 31.07. schon 77.735 Radler in 2020. Ohne eine Studie in Auftrag gegeben zu haben oder auch zu müssen, ist es sicher unstrittig, dass die Zahl derjenigen, die das Rad nutzen, um im Alltagsverkehr oder zu touristischen Zwecken Orte im Landkreis zu aufzusuchen, konstant gestiegen ist.

2. Welche Maßnahmen hat der Landkreis in den vergangenen fünf Jahren unternommen, um den Fahrradanteil am Verkehrsaufkommen zu steigern?

Es bleibt voranzustellen, dass für die Aufgabe den Fahrradanteil am Gesamtverkehrsaufkommen zu erhöhen, allgemein formuliert, sicher Konsens besteht. Konkret kann das nur über kommunale Strategien, der Bereitstellung von Bundes- oder Landesfördermitteln und dem Ausbau der Radinfrastruktur (durch die jeweiligen Träger der Straßenbaulast) geschehen. In den vergangenen Jahren hat der Landkreis über diverse Förderprogramme, wie INTERREG, GRW-I, Radwege modernisiert oder als Lückenschluss neu gebaut. Dies geschieht in Zusammenarbeit mit den Kommunen als Baulastträger. Dazu gehören in letzter Zeit die Radwegeabschnitte:

- Vevais – Bliesdorf
- Neulewin – Kerstenbruch
- Zechin – Wollup
- Ortslage Hoppegarten
- Rathsdorf – Altranft (im Bau)

Weitere Abschnitte sind in Planung.

Der Landkreis beteiligt sich beim Ausbau überregionaler touristischer Radwegwege am Eigenanteil der Kommunen.

Des Weiteren werden außerorts die touristischen Radwege sowie die nicht touristischen Radwege an Kreisstraßen durch die Kreisstraßenmeisterei regelmäßig gepflegt. Hierzu gibt es Verwaltungsvereinbarungen mit den Kommunen. Diese Verfahrensweise hat sich im Landkreis etabliert und trägt maßgeblich zur Erhaltung einer durchgängig gleichmäßigen Qualität der Radwegeinfrastruktur bei und der Landkreis setzt im Landesmaßstab anerkanntermaßen Maßstäbe. Davon zeugt auch die Auszeichnung der gesamten Radreisregion Oderland-Spree als eine von 6 in Deutschland durch den ADFC. Im Rahmen der Pflege durch die Kreisstraßenmeisterei wird auch die Ausschilderung, die sonst die Gemeinden sichern müssten, zentral organisiert. Hier ist der Landkreis der erste seiner Art im Land Brandenburg.

Darüber hinaus nimmt der Landkreis Märkisch-Oderland seit 2017 am jährlich stattfindenden Wettbewerb Stadtradeln teil (außer MOL beteiligen sich nur die Landkreise Dahme-Spreewald, Havelland und Teltow-Fläming). Der Wettbewerb Stadtradeln des Klima-Bündnisses lädt alle Mitglieder der Kommunalparlamente ein, als Vorbild für den Klimaschutz in die Pedale zu treten und sich für eine verstärkte Radverkehrsförderung einzusetzen. Um diese erst einmal plakativ klingende Idee klimafreundlich umzusetzen, gibt es jährlich diesen Wettbewerb zwischen den teilnehmenden Städten und Landkreisen.

Im Team mit Bürgern, Sportvereinen und Freizeitradlern können die Kommunalvertreter möglichst viele Fahrradkilometer für ihre Kommune erradeln. Diese werden zentral erfasst und ausgewertet. Die Kampagne will damit weitere Bürger für das Radfahren im Alltag sensibilisieren sowie die Themen Fahrradnutzung und Radverkehrsplanung stärker in die kommunalen Parlamente einbringen. Weltweit können Städte, Gemeinden und Landkreise die Kampagne an 21 zusammenhängenden Tagen zwischen Mai und September durchführen. Die Mannschaften mit den meisten Kilometern werden

ausgezeichnet – das Wichtigste ist aber eine lebenswerte Umwelt mit weniger Verkehrsbelastungen, weniger Abgasen und weniger Lärm für alle. In diesem Jahr fand der Wettbewerb vom 22.08. – 11.09.2020 statt.

3. Welche Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des Fahrradverkehrs sind mittelfristig geplant?

Wie unter Punkt 2 schon beschrieben arbeitet der Landkreis immer daran, sein Radwegenetz zu erhalten, bei Bedarf weiter auszubauen und zu verbessern. Hierfür werden diverse Förderprogramme in Anspruch genommen und Eigenmittel zur Verfügung gestellt. Momentan werden mit den Gemeinden weitere Anträge zum Ausbau auf Basis der zu erwartende Neuauflage der Modernisierungsrichtlinie des Wirtschaftsministeriums vorbereitet. Auf Basis der Richtlinie des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung zur Förderung von Investitionen ist bereits der Ausbau des Radweges an der Kreisstraße K 6422 angemeldet.

Der Landkreis hat auch den Kontakt zwischen dem Projekt „Bike & Ride“ der Deutschen Bahn AG und den Gemeinden, Hoppegarten und Petershagen/Eggersdorf hergestellt, um zusätzliche Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen zu installieren.

Die STIC-Wirtschaftsfördergesellschaft startet mit einem Pilotprojekt Landmobil, dass Fahrradabstellboxen an Bushaltestellen errichten wird.

Auch die Teilnahme am Stadtradeln wird in den nächsten Jahren beibehalten. Wir hoffen, dass die Teilnehmerzahlen durch gezielte Werbemaßnahmen noch größer werden und sich mehr Kommunen, ggf. auch ein Team des Kreistages daran beteiligen.

Gemeinsam mit dem Landkreis Oder-Spree werden wir im Jahr 2021 die sehr anspruchsvolle Rezertifizierung zur Radreiseregion durchführen. Diese muss alle drei Jahre wiederholt werden.

4. Inwieweit sieht die Kreisverwaltung in der beschlossenen Überarbeitung des Radwegekonzeptes Möglichkeiten, diese Steigerung zu erreichen?

Der Landkreis Märkisch-Oderland hat ein zurzeit gültiges Radwanderwegekonzept aus 2013. Bei dem vom Kreistag beschlossenen Konzept handelt es sich um ein touristisches Radwegekonzept. Hintergrund ist die Stärkung des Radtourismus als Wirtschaftszweig. Mit externem ingenieurtechnischen Sachverstand haben wir eine Aufarbeitung und eine Zustandsfeststellung vorgenommen, ebenso eine finanzielle Bewertung und eine Prioritätenliste aufgestellt. Die Abarbeitung erfolgt wie unter 3. beschrieben.

Es verbleibt aber bei der Aussage, dass der Landkreis nur einen Beitrag leisten kann. Wichtig erscheinen ebenso Maßnahmen auf gemeindlicher Ebene.

Einen eigenen Gestaltungsspielraum hat der Kreistag, ob und an welchen Kreisstraßen in welcher Reihenfolge Radwege gebaut werden sollen. Hierbei sind Aspekte wie Verbindung mit anderen Radwegen oder Verknüpfungspunkten von ÖPNV und Radverkehr zu beachten.

Mit freundlichen Grüßen


G. Schmidt
Landrat