



Foto: Oderbruchbahnradweg, Christoph Creutzburg, tpB

Stand 18.08.22

Touristisches Radwegekonzept für den Landkreis Märkisch-Oderland in Evaluierung/Fortentwicklung des bestehenden Konzeptes

Impressum

Stand: 18.08.2022

Landkreis Märkisch-Oderland

Der Landrat

Wirtschaftsamt

Puschkinplatz 12
15306 Seelow

Telefon: (03346) 850 6071

E-Mail: wirtschaftsamt@landkreismol.de

Internet: www.maerkisch-oderland.de

Sprachgebrauch

Aus Gründen der Lesbarkeit wird bei Personenbezügen die männliche Form gewählt. Die Angaben beziehen sich jedoch immer auf Angehörige aller Geschlechter, sofern nicht ausdrücklich auf ein Geschlecht Bezug genommen wird.

Es werden die gängigen Abkürzungen verwendet. Bei erstmaliger Nennung wird die Abkürzung erklärt. Auf ein Glossar wird verzichtet.

Anhang

Sofern sich Abbildungen und Tabellen im Anhang befinden, wird darauf im Text verwiesen.

Inhalt

Vorbemerkung	4
1. Analyse der Ausgangssituation und Erörterung der Potenziale	5
1.1 Grundlagen und Umfeld	5
1.1.1 Grundlegende Zuständigkeiten und relevante Fachplanungen	5
1.1.2 Förderkulisse.....	11
1.1.3 Markt und Trends, radtouristische Zielgruppen und ihre Anforderungen	13
1.2 Analyse der radtouristischen Situation im Landkreis MOL	19
1.2.1 Konzept 2013 und Abrechnung	19
1.2.2 Angebotsituation und Status quo	22
1.2.3 Nachfragesituation in MOL	35
1.2.4 Marketing.....	36
1.3 Zusammenfassung SWOT	38
2. Konzept und Maßnahmenempfehlungen	40
2.1 Ziele, Leitlinien und Entwicklungsplan	40
2.2 Wegekonzept und Netzplan	42
2.3 Ausbaubedarf und Maßnahmenplanung	45
3. Fazit und Ausblick	51
4. Anhang	52
4.1 Steckbriefe Routen und Wege	52
4.2 Ergänzende Abbildungen und Tabellen	62

Vorbemerkung

Der Fahrradtourismus in Form von Radausflügen und Radreisen ist ein wachsender und wichtiger Wirtschaftszweig im Land Brandenburg. In jedem fünften Urlaub steigen die Gäste aufs Rad. Der Anteil der Tagesausflügler, die das Rad nutzen, ist in Brandenburg bundesweit am höchsten.¹ Auch im Landkreis MOL spielt der Fahrradtourismus eine bedeutende Rolle. Der Landkreis stellt den nördlichen Teil des nach Anzahl der Übernachtungen nachfragestärksten Reisegebiet des Landes, dem Seenland Oder-Spree. Die vom Fahrradtourismus geschaffene Wirtschaftskraft kommt dem ländlichen Raum zugute. Ein attraktives Radwegenetz trägt im Rahmen der Naherholung und Freizeitgestaltung bedeutend zu einer guten Lebensqualität für die Bevölkerung im Landkreis bei. Es ist ebenso Voraussetzung für eine marktfähige Erlebnisqualität im Wettbewerb der Fahrraddestinationen.

Im Jahr 2013 hat der Kreistag des Landkreises MOL ein touristisches Radwanderwegekonzept beschlossen. Vieles aus dieser Konzeption ist inzwischen umgesetzt, einiges noch nicht. Neue Trends, andere radtechnische Möglichkeiten und veränderte Zielgruppenbedürfnisse erfordern eine Überprüfung und Fortschreibung des Konzeptes. Mit dieser Fortschreibung soll der Status quo des Fahrradtourismus mit Fokus auf das Radwanderwegenetz erfasst, die veränderten Rahmenbedingungen und Potenziale beleuchtet und schließlich aktualisierte Leitlinien, Ausbaubedarfe für die Wegeinfrastruktur sowie notwendige weitere Maßnahmen formuliert werden.

Der Kreistag hat beschlossen, nicht nur ein touristisches, sondern ein allumfassendes, integriertes Radwegekonzept zu erarbeiten. Nach intensiver Prüfung wurde im zuständigen Wirtschaftsausschuss entschieden, zunächst das touristische Radwanderwegekonzept fortzuschreiben. Aus touristischen Gründen entstandene Radwege können und sollen im Alltagsverkehr ebenso genutzt werden. Eine Verschneidung mit den Belangen des Alltagsverkehrs (Pendler, Schüler etc.) erfolgt aber zu einem späteren Zeitpunkt. Daher bezieht sich das nachfolgende Konzept weiterhin auf touristische Fragestellungen, die im Kreis Kontext eine Rolle spielen und die kreislichen Aufgaben in Abstimmung mit den Gemeinden, dem Land und den Nachbarregionen in den Fokus nehmen. Weitere Themen, wie zum Beispiel Radverkehrsplanung, Verkehrssicherheit, Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln, Schülerverkehr, Mobilitäts- und Verkehrserziehung, Elektromobilität, Bike & Ride Plätze, etc. bleiben einer umfassenden Betrachtung im Rahmen einer Radverkehrskonzeption vorbehalten.

Die Belange der Gemeinden wurden im Prozess der Fortschreibung entsprechend erfasst und bewertet. Der Wirtschaftsausschuss hat bereits in zwei Sitzungen die wesentliche Ausrichtung des Teils für die touristisch relevanten überregionalen Wege definiert. Dabei sind die kommunalen Stellungnahmen eingeflossen. Ebenso wurde ein Workshop zum Austausch mit den Kommunen im Dezember 2021 durchgeführt.

Die vorliegende Fortschreibung der touristischen Radwanderwegekonzeption soll auch weiterhin die Bedingungen für den Fahrradtourismus im Landkreis verbessern, eine langfristige Investitionsplanung ermöglichen, als Grundlage zur Erschließung von Fördermitteln dienen und die Interessenvertretung bei den unterschiedlichen Baulastträgern unterstützen.

Das Radwegekonzept ist kein starres Gesetzbuch, sondern kann und muss bei sich ggf. verändernden Rahmenbedingungen weiter angepasst werden. Es dient somit als Leitfaden für die zukünftige Entwicklung des Radtourismus im Landkreis MOL.

¹ Quellen: Tourismusnetzwerk Brandenburg, Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus BMVI, Die Potenziale der Knotenpunktwegweisung; Der Gesamtumsatz pro Jahr durch den Fahrradtourismus (Radwanderer, Urlauber die vom festen Urlaubsort Tagestouren per Fahrrad unternehmen, Tagesausflügler aus Brandenburg, Berlin u. Nachbarbundesländern) im Land Brandenburg liegt bei ca. 850 Mio. Euro – dies entspricht etwa 25 Prozent des gesamttouristischen Umsatzes in Brandenburg. Corona bedingt gab es Nachfrageeinbrüche, die laut Branchenerwartungen mittelfristig wieder geschlossen werden.

1. Analyse der Ausgangssituation und Erörterung der Potenziale

1.1 Grundlagen und Umfeld

1.1.1 Grundlegende Zuständigkeiten und relevante Fachplanungen

Zuständigkeiten

Für den Bau, die bauliche Unterhaltung und die Verkehrssicherung von Straßen sind verschiedene Baulastträger zuständig. Die Baulast von Radwegen und kombinierten Geh- und Radwegen umfasst grundsätzlich alle mit dem Bau, dem Unterhalt und der Verkehrssicherheit zusammenhängenden Aufgaben und richtet sich nach dem Bundesfernstraßengesetz bzw. dem Brandenburgischen Straßengesetz.

Baulastträger sind für Bundesstraßen die Bundesrepublik Deutschland (*Bund*), für Landesstraßen das Land Brandenburg (*Land*), für Kreisstraßen die Landkreise (*Kreis*), für Gemeindestraßen und für ausgebaute öffentliche Feld- und Waldwege bzw. Wirtschaftswege die *Städte und Gemeinden* sowie nicht öffentliche Wege und Forstwege grundsätzlich die *Grundstückseigentümer* zuständig. Radwege, die straßenbegleitend verlaufen, werden der Baulastträgerschaft der jeweiligen Straße zugeordnet. Wenn Radwanderwege über derartige Straßen geführt werden, ändert sich die Baulastträgerschaft durch diese Mitbenutzung nicht.

Während der Landkreis für Kreisstraßen entsprechend seiner Baulastträgerschaft eigenständig gemäß der Haushaltslage Festlegungen zum Bau von straßenbegleitenden Radwegen treffen kann, besteht gegenüber allen anderen Baulastträgern nur die Möglichkeit der Meinungsäußerung im Rahmen von Beteiligungen bei Bedarfsplanungen bzw. von empfehlenden Hinweisen, bspw. zum Bau von Radwegen. Dementsprechend kann bei der Planung und Umsetzung von touristischen Radwanderwegen nur eine Realisierung im Dialog und Konsens aller beteiligten Träger erfolgen. Hierbei ist die Etablierung einer touristischen Radroute auch an ein entsprechendes wirtschaftliches Interesse und damit an politische Bekenntnisse der den Baulastträgerschaften zugeordneten Ebenen gebunden.

Der Landkreis Märkisch-Oderland sichert im Verbund mit den kommunalen Partnern als Träger der Straßenbaulast die radtouristische Wegestruktur, von der Planung, über Ausbau und Pflege der überregionalen touristischen Radwege. Dabei übernimmt der Landkreis vorrangig die Planung des Wegesystems und akquiriert eine Förderung des Ausbaus. Die Baulastträger setzen in eigener Verantwortung den Ausbau um. Die Pflege wiederum sichert der Landkreis für die neu erbauten Radwege² auf Grund vertraglicher Regelung mit den Gemeinden als Dienstleistung um.

Der Landkreis Märkisch-Oderland bildet den nördlichen Teil der Destination Seenland Oder-Spree. Der Tourismusverband Seeland Oder-Spree e.V. (TVSOS) nimmt für die Destination das Management und die Vermarktung wahr. Dazu zählen auch Aspekte der fahrradtouristischen Angebots- und Produktentwicklung, Bedarfsmeldung für (begleitende) Infrastruktur und die Bewerbung des **Radtourismus** inkl. Information für Einheimische, Naherholer und Gäste. Die Gästeeinweisung und die Kontaktpflege zu den touristischen Leistungsträgern sichert der Verband in der Fläche u.a. mit dem Netzwerk der regionalen, kommunal getragenen Touristinformationsstellen ab.

² für Streckenabschnitte von Radwegen außerhalb geschlossener Ortschaften

Fachplanungen

Zu den das Radwegekonzept tangierenden Fachplanungen gehören schwerpunktmäßig die nachfolgend aufgeführten Planungen und Entwicklungskonzepte sowohl im radverkehrlichen als auch touristischen Kontext:

Nationaler Radverkehrsplan³:

Der Nationale Radverkehrsplan (NRVP) fungiert als übergeordneter Rahmen. Es werden Leitziele und Leitlinien formuliert. Zu den spezifischen Themen im Radtourismus gehören u.a.:

- Im Handlungsfeld „Fahrrad & Wirtschaft“ orientiert der NRVP neben der Ausweitung des Routennetzes vor allem auf die **Verbesserung der Qualität der bestehenden Radrouten** – einschließlich der radwegebegleitenden Infrastruktur (Infotafeln, Abstellmöglichkeiten etc.).
- **Ziel ist es, den Radtourismus** in ländlichen und strukturschwachen Regionen als wichtigen **Teil der regionalen Wirtschaftsförderung** voranzubringen. Auszug aus den Zielen für 2030:
 - Länder und Kreise verfügen über qualifizierte Radnetzplanungen und setzen diese konsequent um.
 - Netze sind untereinander sowie mit den Städten und Gemeinden abgestimmt. Radfahrende kommen in der Stadt und auf dem Land, auf miteinander verknüpften Alltags- und touristischen Wegen sowie inner- und außerorts auf durchgängigen Radverkehrsnetzen sicher und komfortabel zu ihren Zielen.
 - Der Anteil der mit Radwegen ausgestatteten Bundes-, Landes- und Kreisstraßen ist signifikant gewachsen.
- Ein weiteres Handlungserfordernis ist die **Verbesserung der Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme** und dadurch zur Kombination verschiedener Verkehrsmittel. Fahrräder sollen in öffentlichen Verkehrsmitteln grundsätzlich mitgenommen werden können, sofern dies bauartbedingt möglich ist.
- Folgende **Leitlinien** gelten:
 - **Touristische Radverkehrsinfrastruktur aufwerten und ausbauen:** Das Radnetz Deutschland, die Radnetze der Länder, die deutschen Abschnitte des EuroVelo-Netzes und die weiteren Radfernwege werden nach einheitlichen Standards ausgebaut und beschildert. Die Möglichkeiten der Digitalisierung werden u.a. für Planung und Routing genutzt.
 - **Serviceangebote ausweiten:** Die Tourismusorganisationen stellen Beratungsangebote, Leitfäden und Best Practices zur Verfügung. So können sich mehr Unternehmen, z.B. aus den Bereichen Einzelhandel, Gastronomie und Beherbergung, auf die Bedürfnisse von Radtouristen einstellen. Zudem können sich neue Unternehmen und Dienstleistungen entlang von Rad(fern)wegen ansiedeln.
 - **Marketing verstärken:** Die Tourismusorganisationen vermarkten ihre radtouristischen Angebote zielgerichtet, z.B. durch Kampagnen.
 - **Radtourismus in Städten und Gemeinden fördern:** Städte und Gemeinden unterstützen die Schaffung radtouristischer Angebote. Sie richten die Angebote (z.B. Fahrradverleihsysteme) so aus, dass diese auch für touristische Zielgruppen interessant und nutzbar sind. Ein Beispiel ist die Ausleihe und Rückgabe von Fahrrädern über Gemeindegrenzen hinweg.
 - **Zur Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln motivieren:** Bund, Schienenverkehrsunternehmen und Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs richten das Angebot zur Fahrradmitnahme stärker auf die touristischen Bedürfnisse aus. Informationen zur Fahrradmitnahme für die Bahnfahrenden werden über Apps und Internetauftritte leichter zugänglich. Die Länder und Aufgabenträger fördern regionale Fahrradbusssysteme und Mietradsysteme.
 - **Datengrundlagen schaffen:** Der Bund führt in regelmäßigen Abständen Studien zum Radtourismus in Deutschland durch. Die Tourismusregionen und Landkreise ergänzen diese durch regionale Untersuchungen und Radverkehrszählungen. Die Kommunikation der Daten steigert die Wahrnehmung des Fahrradtourismus als Wirtschafts- und Standortfaktor.

³ Nationaler Radverkehrsplan 3.0 Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), 2021

Auswirkungen und Anforderungen für den Radtourismus MOL:

- Nicht bindend, aber wichtiger Rahmen zur Gestaltung in den nächsten Jahren
- Fokus auf Fortführung der Verbesserung der Netzqualität im Landkreis, Lückenschlüsse, Qualitätsausbau
- Ergänzende Infrastruktur: Förderung guter Rahmenbedingungen für Anbieter von Verleihsystemen anregen
- Fahrradmitnahme im ÖPNV als wichtige Ergänzung zum Routennetz beachten
- Ausbau der fahrradtouristischen Angebotsgestaltung: Weiterentwicklung zielgruppeneeigneter Touren und Vermarktung dieser über den TVSOS

Radverkehrsstrategie des Landes Brandenburg 2030

Die Strategie der Landesregierung zur Förderung des Radverkehrs bildet die konzeptionelle Grundlage der Radverkehrsförderung in Brandenburg. Das Ziel ist eine umweltverträgliche, gesunde und sichere Bedienung der Mobilitätsbedürfnisse in städtischen und ländlichen Räumen. Die Umsetzung der Radverkehrsstrategie 2030 als Steuerungselement und Wegweiser für die Weiterentwicklung Brandenburgs als fahrradfreundliches Bundesland. Explizite Aussagen zum Radtourismus werden nicht getätigt. Es wird aber u.a. auf den Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) 3.0 verwiesen (s.o.). Die Strategie wird derzeit aktualisiert.

Es soll darauf verwiesen werden, dass das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung eine Analyse vorgestellt hat, in welchen Korridoren im Land Brandenburg **Potenziale für Radschnellverbindungen** und Radvorrangrouten bestehen. Diese sollen mit in die neue und derzeit in Entwicklung befindliche Fortschreibung der Radverkehrsstrategie des Landes integriert werden. Es wird mit Berlin einen Lenkungsreis geben, da dort Radschnellverbindungen bis an die Landesgrenze zu Brandenburg schrittweise umgesetzt werden (siehe Erläuterungen im Kapitel 1.1.2). Für den Bereich MOL sind folgende Potenzialtrassen für Radschnellverbindungen in Brandenburg benannt: Marzahn-Hellersdorf – Hoppegarten, Marzahn-Hellersdorf – Neuenhagen, Treptow-Köpenick – Hoppegarten.

Mit den **Nachbarregionen** (LOS, Frankfurt (Oder), Barnim etc.) ist sich bezüglich der Anbindung und der überregionalen Routen abzustimmen. Zu nennen ist v.a. das aktuelle Radverkehrskonzept für die Barnimer Feldmark (Fortschreibung 2021). Das Thema Radschnellverbindungen in Berlin wird nochmals detailliert im Kapitel 1.2.2 erörtert.

Auswirkungen und Anforderungen für den Radtourismus MOL:

- Fortwährende Abstimmungen mit den Anrainern und dem Land Brandenburg

hbr – Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr im Land Brandenburg

Für die Wegweisung an touristischen Radwegen und Radrouten ist die Anwendung der hbr eine wichtige Grundlage. Sie sichert eine durchgängige und regional übergreifende Orientierung. Der Landkreis unterstützt die Beschilderung und Markierung von Radwegen und -routen nur unter der Voraussetzung, dass die hbr angewendet wird.

Der Landkreis ist zudem Mitglied der **Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen (AGFK Brandenburg)**, die sich auf dem Nationalen Radverkehrskongress in Potsdam 2015 gegründet hat.

Landestourismuskonzeption Brandenburg und touristische Marke Land Brandenburg⁴

Auf Landesebene ist das Thema Rad eines der touristischen Schwerpunktthemen. Dies ist der aktuellen Landestourismuskonzeption und den Ausführungen zur touristischen Dachmarke des Landes zu entnehmen. Brandenburg gehört zu den Top-Raddestinationen. Viel Geld ist in den letzten 20 Jahren v.a. in die Infrastruktur geflossen. Im erweiterten Kontext wird u.a. ausgeführt, dass die im Radtourismus durch die Infrastruktur generierten Wertschöpfungseffekte bei Weitem die Kosten, die mit Errichtung, Unterhaltung bzw. Modernisierung verbunden sind, übersteigen⁵. Zu beachten ist, dass derzeit (Juli 2022) beide Fachkonzepte überarbeitet werden. Trotzdem sollen in Kurzform die noch gültigen Aspekte mit Relevanz für den Radtourismus in MOL kurz beleuchtet werden:

- Rad ist eines von fünf die Tourismusmarke Brandenburg unterstützenden Profilthemen.
- Brandenburg ist eine der attraktivsten Radregionen Deutschlands. Damit dies weiter so bleibt, werden leistungsfähige Infrastrukturen und vernetzte Mobilitätsangebote benötigt.
- Ziel: v.a. bestehende Infrastruktur auf einem modernen und qualitativ hochwertigen Stand erhalten und weiterentwickeln.
- Ab 2022 ff. sind für Radreisende durch die Landesmarketinggesellschaft TMB geplant

Auswirkungen und Anforderungen für den Radtourismus MOL:

- Weitere Förderung des Radtourismus. „Stärken weiter Stärken“
- Stützung der Landesmarke durch qualitativ hochwertige Radinfrastruktur, attraktive Produkte und Tourenempfehlungen im Seenland Oder-Spree / MOL

Seenland Oder-Spree: Markensystem und Entwicklungskonzept für den aktivorientierten Naturtourismus⁶

2019 wurde ein neues Markensystem und Entwicklungskonzept für den aktivorientierten Naturtourismus für die Destination Seenland Oder-Spree und seine Teilregionen bzw. Erlebnisräume⁷ verabschiedet - mit entsprechenden Konsequenzen u.a. für die Infrastrukturentwicklung und Angebotsentwicklung. Das Konzept:

- ist Grundlage für die Infrastrukturentwicklung, Produktentwicklung und Vermarktung,
- beschreibt die Positionierung mit einer Leitgeschichte und Kernbotschaft (Metastory „Echte Größe“) und differenziert sich gegenüber anderen Destinationen über die Produktmarken „Höhenflüge“ und „Wasserreich“ (vgl. Abb. 15 in Kapitel 4.2 im Anhang),
- bespielt u.a. die Themen: Radfahren, Wandern, Wasserwandern (Kanu / Kajak) und die behutsame Erschließung von Kleinoden.



Abbildung 1: Radtourismus im Land Brandenburg

⁴ Landestourismuskonzeption 2015-2021; Tourismus. Marke. Brandenburg (Markenkonzept)

⁵ Die Ausgaben übermachtender Radreisender im Land Brandenburg übersteigen die Kosten für die von ihnen genutzten Radwege um ein Vielfaches (5,7- bis 11,1-fach je nach zugrunde gelegtem Szenario), wobei in den Berechnungen Radausflüglerinnen und Radausflügler sowie einheimische Radfahrerinnen und Radfahrer im Alltagsverkehr noch gar nicht berücksichtigt sind. Quelle: 2. Bericht zum Stand der Umsetzung der Landestourismuskonzeption, 2019)

⁶ Marken- und Produkthandbuch Seenland Oder-Spree (2019)

⁷ Zu den relevanten Erlebnisräumen im Landkreis MOL gehören: Märkische Schweiz, Berliner Umland („Gartenachbar“), Flußlandschaft Oder, Flußlandschaft Spree, Oderbruch

- definiert klare Zielgruppen (Basis: Sinus-Milieus), die teils eine sehr hohe Radaffinität vorweisen:

Sechs Zielgruppen für das Seenland Oder-Spree: alle auch mit Radmotiven, aber mit untersch. Schwerpunkten: Genussradler, sportlich, Natur- und kulturinteressiert...

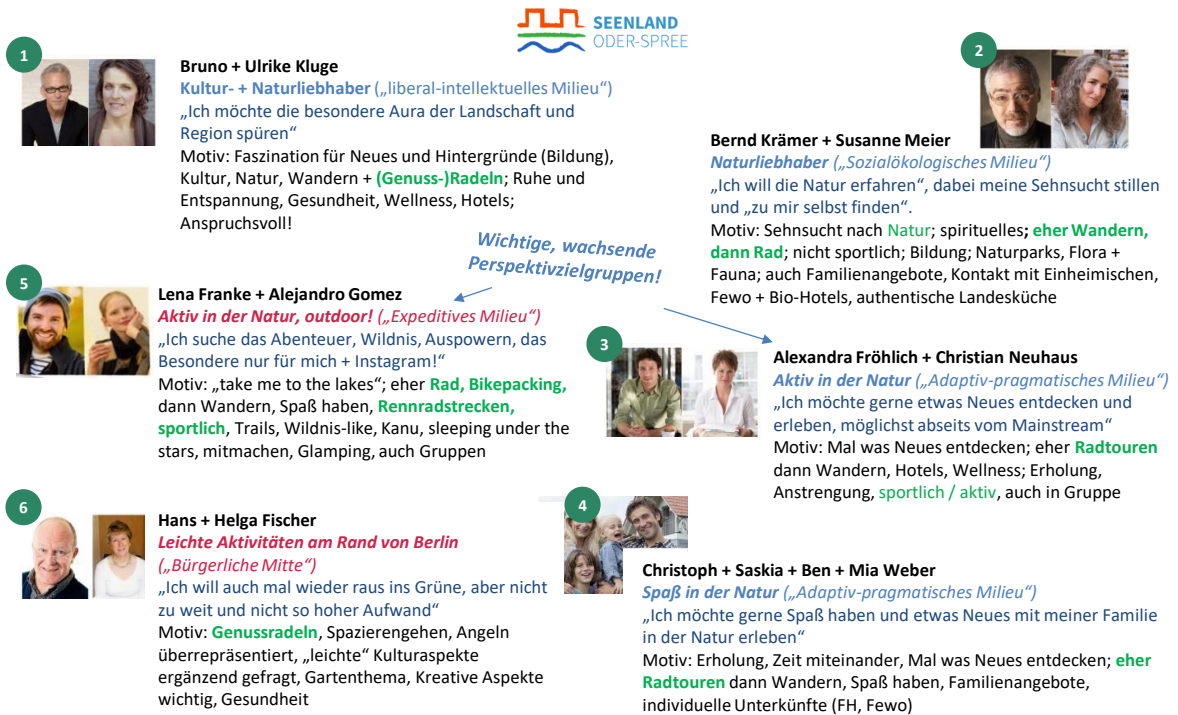


Abbildung 2: Touristische Zielgruppen Seenland Oder-Spree mit Radaffinität

- sieht neben den Gästen auch die Bevölkerung als Profiteur (rad)touristischer Entwicklung (Naherholung, Lebensqualität etc.),
- verfolgt einen „Best of Strategie“ mit Fokus auf Qualität statt Quantität und
- legt „Premiumwege“ fest. Im Bereich MOL betrifft dies 4 Radwege sowie die überregionalen Routen „R1“, „Historische Stadtkernroute“, „Tour Brandenburg“ und 3 Wanderwege, die ebenso prioritär in der Vermarktung stehen. Sie sind das infrastrukturelle Rückgrat für beide Produktmarken und darauf aufzusattelnde Leitprodukte. Premiumwege bieten neben einer notwendigen Basisqualität ebenso die beste Passung zur Marke „Echte Größe“.

Im Markenkonzept sind vier Premium-Radwege im Bereich MOL definiert. Hierfür wurden Qualitätskriterien beschrieben, die diese Wege erfüllen müssen. Eine Basisqualität nach gängigen Marktstandards (ADFC) ist wichtig, aber auch spezielle Kriterien, die die Marke Seenland Oder-Spree widerspiegeln und die Angebote spezifisch aufladen:

Premiumwege	Regionale Substory / Markencheck	Produktmarke
Radfahren		
Märkische Schlössertour (180km)	Echte Größe über höchste Dichte an Schlössern und Adelshäusern auf engstem Raum; Nordbereich: Oderbruch , Gefühl von Weite, Raum und Größe; Südbereich LOS: Spreeperlen, der Spree folgend, unzählige idyllische Orte, Energie im Fluss, kultiviert, entspannend, ruhig, natürlich	„Wasserreich“
Rundtour Gartennachbarn (64km)	Berliner Gartennachbarn: Über die Gartenzäune gucken, Sprung in den See, authentisch, Echte Größe über gärtnerische Weltreise	„Wasserreich“
Oder-Neiße-Radweg (282 km)	Der wilde Strom: Gefühl von Weite, entspannend, wasserreich, Echte Größe über die größte menschliche Umformung eines Naturraums im östlichen Brandenburg, anerkanntes Europäisches Kulturerbe, aktiv: Länge (Potenzial für Rennrad)	„Wasserreich“ („Höhenflüge“ sportlich)
Oderbruchbahn-Radweg (142km)	Neue Weiten sowie Der wilde Strom: Gefühl von Weite, Raum und Größe, viel Wasser, Energie im Fluss, Kultur/ Geschichte (kultiviert)	„Wasserreich“

+ die überregionalen Routen „R1“, „Hist. Stadtkernroute“, „Tour Brandenburg“, die ebenso prioritär in der Vermarktung stehen.

Basisqualitäts-Kriterien	SEENLAND ODER-SPREE	Marken-Kriterien
Orientierung an den markterprobten Standards des ADFC		Seenland Oder-Spree
<ul style="list-style-type: none"> ▪ ÖPNV-Anbindung ▪ Gute Wegebeschaffenheit (natürliche bzw. asphaltierte Wege mit geringer Verkehrsbelastung) ▪ Wandergastgeber bzw. Bett+Bike-Betriebe ▪ Gastronomie ▪ Einheitliche Ausschilderung 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Spiegeln den Markenkern (Echte Größe), die regionale Story und die Markenwerte wider; Es kann mind. 1 Hochgefühl potenziell erzeugt werden ▪ Zahlen in die Produktmarken „Wasserreich Seenland Oder-Spree“ bzw. „Höhenflüge Seenland Oder-Spree“ ein ▪ Sprechen die definierten Zielgruppen an

Abbildung 3: Avisierte Premiumwege und Qualitätskriterien Radtourismus im Seenland Oder-Spree

Auswirkungen und Anforderungen für den Radtourismus MOL:

- Stützung und aktive Ausgestaltung der Best-of-Strategie der Destination auch im Radtourismus: mehr Qualität denn Quantität.
- Fokus auf Pflege und Qualitätsverbesserung v.a. der Seenland Oder-Spree-“Premium-Wege“ und überregionalen Routen, wo Leitprodukte andocken können. In MOL sind dies: Oder-Neiße-Radweg, Oderbruchbahn-Radweg, Märkische Schlössertour, Rundtour Gartennachbarn und ergänzend als überregionale Achsen und Basis für weitere Touren R1, Hist. Stadtkernroute, Tour Brandenburg ebenso weiter stützen.
- Stützung der Marke und der beiden Produktmarken: Erlebbarkeit für Gäste und Einheimische v.a. auf diesen Routen sicherstellen und verbessern.
- An die Wege Leitprodukte andocken und thematische Tourenempfehlungen vermarkten. Diese stehen bereits im Mittelpunkt der Vermarktung durch den Tourismusverband Seenland Oder-Spree.
- Weitere Ergänzungsrouten mit Bedacht fördern (Ressourcenbündelung).

1.1.2 Förderkulisse

Für den Bau, die Modernisierung und die weitere Ausstattung der Radwegeinfrastruktur bestehen grundsätzlich mehrere Fördermöglichkeiten. Zu beachten ist, dass bei den meisten Richtlinien Radwege als Nebeneffekt oder als Mittel zur Erfüllung eines primär anderen Zwecks erkannt und genutzt werden müssen. Die Erschließung von Finanzierungsmöglichkeiten hängt damit sehr von der konkreten Maßnahme ab und ist im Einzelfall und zum jeweiligen Zeitpunkt immer individuell zu prüfen. Die nachfolgende Übersicht über Fördermöglichkeiten erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Sie soll aber einen groben Überblick über die Anknüpfungsmöglichkeiten darstellen:

- **Förderung Radtouristische Infrastruktur:** Unterstützung und Weiterentwicklung der touristischen Produkte mit besonderem Potenzial im Land Brandenburg: u.a. Radwander-, Wasser-, Natur-, gesundheitsorientierter und barrierefreier Tourismus. Im Rahmen des **GRW-I-Förderprogrammes** können überregionale touristische Radwege hinsichtlich Wegebreiten, Oberflächenbeschaffenheit, Möblierung und Beschilderung modernisiert werden. Um den Ansprüchen von E-Bikes (Geschwindigkeit) sowie von Fahrrädern mit Anhängern (Breite) gerecht zu werden, sind seit 2019 bis zu drei Meter breite Wege förderfähig. Generell: 60 % Basisförderung, maximal 80 % Potenzialförderung.
- **LEADER** (über Landesamt für Ländliche Entwicklung, Landwirtschaft und Flurneuordnung (LELF): Fördergegenstand ist die Umsetzung von v.a. investiven Vorhaben im Rahmen der regionalen Entwicklungsstrategie, die zur Schaffung von Einkommens- und Beschäftigungsmöglichkeiten sowie der Verbesserung der Attraktivität und Lebensqualität in den ländlichen Räumen beitragen. Hier ist anzumerken, dass die *beiden für den Landkreis MOL relevanten LEADER-Regionen „Märkische Seen“ und „Oderland“* relevant sind und schon in der Vergangenheit Projekte gefördert haben, die auch den Radtourismus betreffen. Beide Regionen haben aktuell für die kommende Förderperiode 2023-2027 im Rahmen der Bewerbung um eine (Wieder)Anerkennung als LEADER-Region neue Entwicklungsstrategien eingereicht. Nachhaltig orientierte Tourismusvorhaben sollen wieder gefördert werden. Dies kann für Tourismusprojekte, radbegleitende Infrastruktur, ggf. auch kleinere Lückenschlüsse für Gemeinden, Vereine, Leistungsträger etc. eine mögliche Option bieten.
- **INTERREG** (über Euroregion Pro Europa Viadrina und das Ministerium der Finanzen und für Europa des Landes Brandenburg (MdFE): In der derzeit laufenden Förderperiode 2021-2027 (Programmstart wird Ende 2022 erwartet) werden Mittel zur Verfügung stehen, die u. U. zur Ergänzung bestehender grenzüberschreitender Radverkehrsverbindungen nutzbar sind.
- **Förderung von Modellvorhaben Radverkehr des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV):** Es werden fortlaufend Projekte aus Mitteln des Bundesverkehrsministeriums für innovative Modellprojekte im Radverkehr gefördert. Für das Förderprogramm stellt das BMVI von 2020 bis 2026 insgesamt bis zu rund 155 Millionen Euro zur Verfügung. Bei diesem Programm werden Projekte gefördert, die zur *Verbesserung der Verhältnisse für den Radverkehr beitragen, etwa durch richtungsweisende infrastrukturelle Bauwerke*, wie Fahrradbrücken, Unterführungen, vollautomatische Fahrradparkhäuser oder fahrradgerechte Kreuzungslösungen an großen Knotenpunkten und / oder die eine *nachhaltige Mobilität durch den Radverkehr sichern*, etwa durch urbane oder quartiersbezogene Mobilitätskonzepte und -maßnahmen zum Radverkehr einschließlich seiner Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln und dem Fußverkehr. Gefördert werden die Planung sowie die bauliche Umsetzung von Hoch- und Tiefbaumaßnahmen. Die Projekte sollen Erkenntnisse aus der Praxis, aber auch Ideen und Konzepte für weitere Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs liefern und damit bundesweit Strahlkraft entfalten.
- Eine **Förderung von Bike+Ride- sowie Park+Ride-Anlagen** (B+R, P+R) kann von Landesseite erfolgen. Auch der Landkreis MOL unterstützt mit der "**Richtlinie zur Förderung von Fahrzeugen, Fahrzeugausstattungen und kommunaler ÖPNV-Infrastrukturanlagen** vom 08.12.2021" die Kofinanzierung und B+R-Anlagen an Bahnhöfen.
- Über das BMDV werden Maßnahmen zur **Weiterentwicklung des „Radnetz Deutschland“ für überregionale Radwege** gefördert. 45 Millionen Euro stehen dafür bis 2023 bereit. Es geht v.a. um den Ausbau der D-Routen (in MOL R1 und Oder-Neiße-Radweg). Ziel des Förderprogramms ist es, länderübergreifend ein sicheres, lückenloses und at-

traktives Netz aus national bedeutenden Radfernwegen auszubauen. Die Radwege sollen sich außerdem in das europäische Veloroutennetz einfügen. U.a. werden folgende Maßnahmen gefördert: Bau von neuen Radwegen, mit denen Lücken im Netz geschlossen werden sollen, Maßnahmen zur Verbreiterung der Radwege und Verbesserung der Oberflächen, Schaffung von sicheren Querungsmöglichkeiten, Bau von modernen Raststätten und Fahrradabstellanlagen, sowie Maßnahmen, die die Strecken und Angebote des Radnetzes Deutschland bei den Bürgern bekannt machen. Antragsberechtigt sind Kommunen oder andere Institutionen. Die Maßnahmen werden mit bis zu 75 Prozent, bei finanzschwachen Kommunen und strukturschwachen Regionen mit bis zu 90 Prozent der förderfähigen Kosten unterstützt. Parallel dazu wird eine Grundlage für ein digitales Radnetz Deutschland geschaffen. Die Datenbank soll zukünftig nicht nur Informationen zu Streckenverläufen enthalten, sondern vor allem Aufschluss über die Qualität und die Art der Radrouten geben (z.B. zur Barrierefreiheit, Wegequalität und -beschaffenheit, Baustellen etc.)

- **Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie, Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz):** Läuft bis Ende 2022. Kombination mit Drittmitteln, Zuschussförderungen, Förderkrediten ist möglich. Förderschwerpunkte u.a. Nachhaltige Mobilität z.B. Mobilitätsstationen, Verbesserung des Radverkehrs z.B. Wegweisungssysteme, Schutzstreifen, Radabstellanlagen, Fahrradparkhäuser; Bau neuer Radwege, Radfahrstraßen. Die Förderquoten liegen je nach Förderschwerpunkt zwischen 20 % und 90 %
- **Klimaschutz durch Radverkehr (BMUV):** Bis Oktober 2023. Kombination mit Drittmitteln, Zuschussförderungen, Förderkrediten ist möglich. Förderschwerpunkte: u.a. investive regionale Maßnahmen mit Modellcharakter zur klimafreundlichen und radverkehrsgerechten Umgestaltung des Straßenraumes, zur Errichtung notwendiger und zusätzlicher Radverkehrsinfrastruktur. Diese sollten einen klaren klimarelevanten Zusatznutzen haben und sich somit von ohnehin geplanten Investitionen abgrenzen. Die Förderquote beträgt bis zu 75 %, für finanzschwache Kommunen bis zu 90 %. Mindestzuwendung 200.000 € bzw. für Verbundprojekte muss die Zuwendung für jedes einzelne Projekt mindestens 50.000 € ergeben.
- **Sonderprogramm Stadt und Land (BMDV):** Der Bund stellt den Ländern im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 durch das „Sonderprogramm Stadt und Land“ Finanzhilfen für Investitionen in die **Radverkehrsinfrastruktur** in den **Städten und Gemeinden** zur Verfügung. Sie erhalten die Förderung vorzugsweise für interkommunale Maßnahmen und hier besonders für Stadt-Umland-Verbindungen einschließlich Maßnahmen zur Bildung interkommunaler Radverkehrsnetze, die ohne eine finanzielle Beteiligung des Bundes erst nach dem Jahr 2023 oder überhaupt nicht durchgeführt würden. Es gibt bis zu 75% Zuschuss.
Aus dem neuen „Sonderprogramm Stadt und Land“ des Bundes stehen Brandenburg rund 30 Millionen Euro bis Ende 2023 zur Verfügung. Die Fördergelder sollen in kommunale Projekte für den Ausbau der Radinfrastruktur fließen. Für die Umsetzung wurden verschiedene Richtlinien entsprechend angepasst. Mit der aktuellen Richtlinie Kommunaler Straßenbau (KStB) werden folgende Vorhaben durch den Landesbetrieb Straßenwesen (LS) gefördert:
 - Radwege (inkl. Planung, Grunderwerb)
 - Radfahr- und Schutzstreifen
 - Fahrradstraßen und Fahrradzonen
 - Radwegebrücken und -unterführungen
 - Umbau von Knotenpunkten, Bau von Schutzinseln und vorgezogenen Haltelinien
 - Wegweisung, Beleuchtungsanlagen
 - Optimierung des Radverkehrs beispielsweise durch Koordinierung von Lichtsignalanlagen
 - Erstellung von kommunalen Radverkehrskonzepten.

Sich aus den Förderprogrammen ergebende Auswirkungen und Anforderungen für den Radtourismus MOL:

- Chancen durch Förderung nutzen, Unterstützung der Kommunen durch den Landkreis
- Prüfung der Förderpotenziale, v.a. in touristischer Hinsicht, sind im Einzelfall näher zu beleuchten

1.1.3 Markt und Trends, radtouristische Zielgruppen und ihre Anforderungen

Übergeordnete Trends und Entwicklungen

Es ist wichtig, übergeordnete, gesellschaftliche Entwicklungen im Blick zu haben, die Auswirkungen auf den Radtourismus haben und damit auch Konsequenzen für die Radwegeplanung und die radtouristische (begleitende) Infrastruktur sowie Produktentwicklung bedeuten können. Auf ausgewählte Trends soll im Folgenden kurz eingegangen und mögliche Handlungspotenziale für MOL angerissen werden.

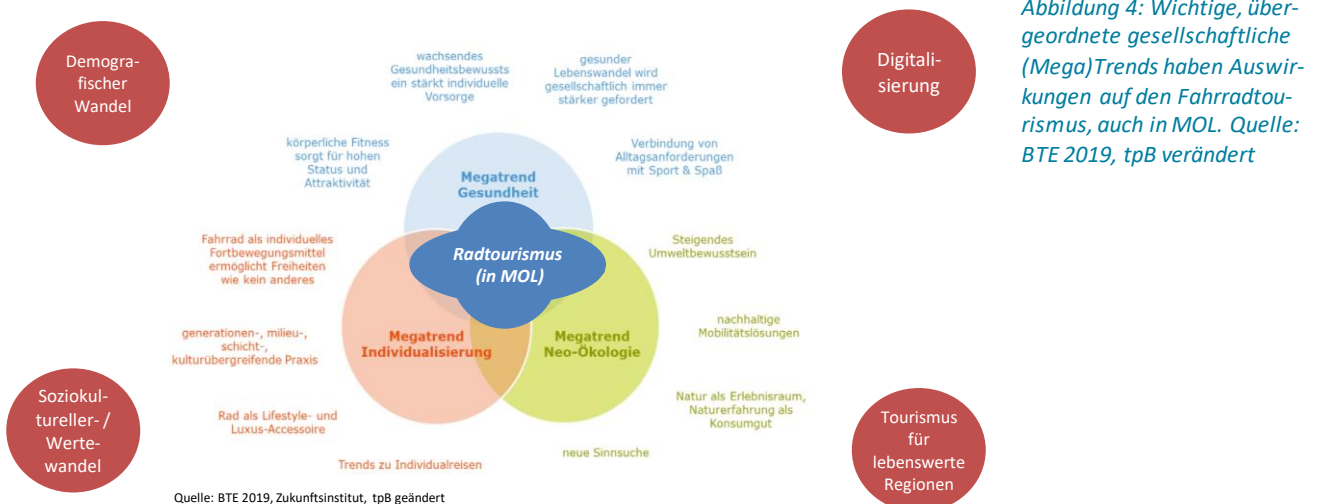


Abbildung 4: Wichtige, übergeordnete gesellschaftliche (Mega)Trends haben Auswirkungen auf den Fahrradtourismus, auch in MOL. Quelle: BTE 2019, tpB verändert

- **Demographischer Wandel:** Radreisende werden immer älter. Mobil bis ins hohe Alter: v.a. Radfahren ist bei den Älteren immer beliebter. Durch elektrifizierte Fahrräder sind höhere Reichweiten und längere Touren auch für ältere Semester möglich. Der ADFC beschreibt den Altersdurchschnitt bei Radreisenden 55 Jahre. Am stärksten vertreten ist die Altersklasse ab 65 Jahren mit 38 %, gefolgt von den 45 bis 64-Jährigen: 35 %. Auffällig ist auch, dass immer mehr Radausflügler und Radreisende ihr Fahrrad mitnehmen: teils per Auto, aber oft auch in Caravans. Sie starten dann von günstig gelegenen Parkplätzen entlang der Routen, von den Übernachtungsbetrieben oder von Caravan-Stellplätzen aus.

Auswirkungen und Anforderungen für den Radtourismus MOL:

- Qualität, Sicherheit und Komfort entsprechend der (altersbedingten) Ansprüche
- Verbesserung Komfort & Barrierefreiheit
- Verbesserung der erweiterten Radinfrastruktur auch über Ausbau von Caravan-Plätzen für Radreisende
- **Radtourismus als Qualitätsmerkmal im Rahmen eines „Tourismus für lebenswerte Regionen“:** U.a. aufgrund der Corona-Pandemie, Sicherheitsaspekten und hinsichtlich gestiegener Kosten für Energie und Mobilität ist eine Erhöhung des Reisevolumens im Binnenlandtourismus festzustellen. Auch bisher unbekannte Regionen in Deutschland werden touristisch stärker durch die Nachfrage erschlossen und viele Menschen erkunden in ihrer Freizeit die eigene Region. Gleichzeitig steigt die Relevanz nachhaltiger Reiseformen und kann helfen, den individuellen motorisierten Verkehr zu reduzieren. Investitionen ins Radwegenetz kommen dabei der Bevölkerung ebenso zugute. So können zum einen in Bezug auf die Naherholung und zum anderen in Bezug auf den Alltags- und Radtourismusverkehr zumindest in Teilbereichen die gleichen Wegeverbindungen genutzt werden. Berufspendler etwa profitieren davon, dass das außerörtliche Radwegenetz für Fahrradreisen und Ausflüge weiter verdichtet wird.

Auswirkungen und Anforderungen für den Radtourismus MOL:

- Verknüpfung Alltags-, Freizeit- und touristischer Radverkehr: Synergien nutzen, wo es Sinn macht (Schüler, Pendler etc.)
- Pflege und Ausbau der Radwege kommt der einheimischen Bevölkerung entgegen und bedeutet Lebensqualität in MOL.

- „Grüner Konsum“ und Nachhaltigkeit bei Reise- und Ausflugsverhalten immer wichtiger: Die Nachfrage nach intakter Umwelt und naturnahen Ausflugs- und Urlaubserlebnissen treibt auch den Radtourismus weiter an. Klimafreundliche und nachhaltige Mobilität sind zunehmend gefragt. Das Rad übernimmt dabei ebenso eine tragende Rolle. Ein attraktiver SPNV (Schienenpersonennahverkehr) und eine Verknüpfung mit Radwegen werden zunehmend wichtiger. Der „Resonanztourismus“ rückt in den Fokus: gefragt sind Orte und Erlebnisse, die einen wieder in Einklang bringen, v.a. mit sich selbst. Denn die Digital-Moderne produziert immer mehr rein funktionelle Orte und austauschbare Räume. Es wächst eine Sehnsucht nach Tiefe, Natur, Hintergrundgeschichten und besonderen Orten („magic places“). Diese werden gerne auch über Radtouren aufgesucht.

Auswirkungen und Anforderungen für den Radtourismus MOL:

- Qualitätsniveau weiter ausbauen.
- SPNV / Modal-Split mit Rad verknüpfen (Mitnahme, Verleihstationen etc.) fördern.
- Einbindung attraktiver Orte und „magic places“ gemäß der Markenphilosophie des Seenlandes in ausgewählte Routen und Tourenempfehlungen.

- *Digitalisierung der Angebote, Dienste & Prozesse auf dem Vormarsch:* Open Data als digitale Dateninfrastruktur. Die Öffnung touristischer und anderer Daten (z.B. Mobilität, Wege...) ist Gebot der Stunde und wird sich schrittweise, auch unter Beachtung von Lizenzvereinbarungen, durchsetzen (Konzept der freien Verfügbarkeit beziehungsweise das Lizenzmodell der Informationen). Daher wird ein professionelles Datenmanagement fachübergreifend notwendig sein. Das Modell des Content Network Tourismus Brandenburg geht genau in diese Richtung. Die Digitalisierung organisiert z.B. die Vermischung von Nutzern von Verkehrsmitteln (Pooling) und ermöglicht mehr intermodalen Verkehr durch die Kombination von Verkehrsmitteln. E-Bikes, Leihräder, auch in Kombination mit ÖPNV. Auch das Wegemanagement in Verbindung mit der touristischen Produktplanung und Marketing können profitieren, indem Daten in Echtzeit aktualisiert und ausgespielt werden (z.B. im Zuge Bauarbeiten, Sperrungen etc.)

Auswirkungen und Anforderungen für den Radtourismus MOL:

- Synergien prüfen und Austausch: Radinfrastrukturmanagement (z.B. auch Mängelmelder, Sperrungen, Bautätigkeit etc.) zwischen Kommunen, Kreis, Tourismusverband Seenland Oder-Spree etc. ausweiten
- Schulung der Kommunen und Touristinfos über die Datenbereitstellung für Navigationstools (Komoot, Outdooractive etc.), um die Besucher- / Nutzerlenkung zu beeinflussen. Beispiel: Unterbindung einer unerwünschten Nutzung bestimmter Wegeabschnitte eines Waldweges durch „digitale Sperrung“. Hierfür sind OpenStreetMap-Daten zu editieren, die u.a. als Grundlage für die o.g. Plattformen dienen
- Weitere Angebotsdigitalisierung
- Langfrist: Besuchertracking ausweiten (siehe Zählstellen) und -lenkung

Radtouristische Zielgruppen und ihre Anforderungen

Grundlegende Nachfragetrends im Radtourismus: Radtourismus ist kein Nischenthema, sondern ist durch ein stetig wachsendes Volumen sowie beachtlichen Marktanteil gekennzeichnet. Das belegen u.a. folgende Zahlen:

- Rund 80 Mio. Fahrräder sind im Jahr 2020 in Deutschland in Gebrauch - so viele wie nie zuvor. Der Anteil von Pedelecs / E-Bikes nimmt dabei fast 40% ein (Quelle: Zweirad-Industrie-Verband).
- Die ADFC Radreiseanalyse konstatiert: bezogen auf das Vor-Corona Niveau fahren 77% der Deutschen gelegentlich oder regelmäßig Fahrrad. In 2019 haben **43,4 Mio. Radausflügler 330 Mio. Tagesausflüge in der Freizeit und weitere 63 Mio. Radausflüge während des Urlaubs** gemacht. Hinzu kommen 6,8 Mio. Kurzreisende mit dem Rad mit bis zu 2 Übernachtungen und 5,4 Mio. Radreisende mit mehr als 2 Übernachtungen. Die Zahl der Radreisen ist im ersten Coronajahr 2020 um 35 Prozent gesunken, die Anzahl der Tagesausflüge per Rad aber um 40 Prozent gestiegen: 34,4 Mio. Radausflügler mit 464 Mio. Radausflügen in der Freizeit. Dieser Trend wurde auch an den Zählstellen in MOL deutlich (vgl. Kapitel 1.2.3).

- Hinsichtlich des Covid bedingten Einbruchs erwartet die Branche, dass in 2023 / 24 das 2019er Niveau langsam wieder erreicht wird. Grundsätzlich sind auch wetterbedingte Einflüsse zu beachten (siehe 2017).



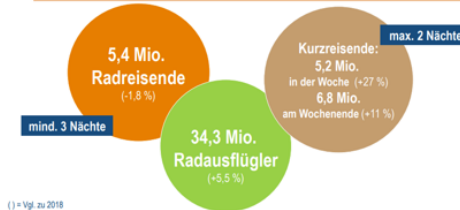
Abbildung 5: Radreiseintensität der Radreisenden ab 2 Übernachtungen, Quelle ADFC 2022

Allgemeine Fahrradnutzung

82 % der deutschen Wohnbevölkerung fährt gelegentlich bis regelmäßig mit dem Rad.



Kürzer, spontaner, vielfältiger – Fahrradboom geht weiter



() = Vgl. zu 2018

Quelle: ADFC Radreiseanalyse 2020, 2021, 2022

Abbildung 6: Fahrradnutzung, Radreisen. Quelle: ADFC

Auswirkungen und Anforderungen für den Radtourismus MOL:

- Wachstum/ Regenerierung wird nach Corona weitergehen
- Aber: hoher Wettbewerb bei Radregionen
- Intensive Vermarktung über TVSOS und TMB v.a. mit Bezug auf Radreisen und -ausflüge

Das Zielgruppenmodell des ADFC gibt gute Anhaltspunkte für eine praxisgeeignete Segmentierung und Beschreibung des Reise- und Ausflugsverhaltens der Radreisenden. Es zeigt Bedürfnisse und resultierende Anforderungen auf, die bei der Entwicklung des Radtourismus zu berücksichtigen sind. Grundsätzlich ist festzustellen, dass für Brandenburg die Radausflügler eine besonders hohe Relevanz haben. Diese ist v.a. durch den nahen Quellmarkt Berlin definiert. Dies gilt umso mehr für den Landkreis MOL, der direkt an die Metropole angrenzt. Ca. 40% nutzen in Brandenburg dabei sogar den ÖPNV, wenn sie einen Radausflug machen!

In fast jedem fünften Brandenburg-Urlaub steigen die Menschen aufs Rad: Brandenburg 18%, Deutschland 11% (GfK DestinationMonitor Deutschland, 2019). Aber der Schwerpunkt in Brandenburg liegt eindeutig bei den Radausflüglern, die als Tagestouristen im Zuge der Naherholung unterwegs sind. Der Tagestourismus hat nicht nur im Bundesvergleich überdurchschnittliche Bedeutung, sondern ist mit Abstand das umsatzstärkste touristische Marktsegment⁸.



⁸ Quellen: Radreiseanalyse 2020 mit vorpandemischem Bezug, Leitfaden Knotenpunktsystem Land Brandenburg

Die relevantesten Zielgruppen aus Sicht Brandenburg und MOL sind:

Radausflügler	Radreisende
<p>Tagesausflügler sind ganztägig, oder zumindest 2 Stunden, mit dem hauptsächlichsten Reismotiv Radfahren auf Thementouren mit Erlebniswert und abwechslungsreichen Streckenführungen unterwegs. Zu unterscheiden sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Freizeitradelnde (Ø 46 Jahre, v.a. aus dem Quellmarkt Berlin / Brandenburg) unternehmen in der Freizeit Radausflüge, jede(r) 2. startet über 60 km von zuhause entfernt und 40% reisen mit dem ÖPNV an. 64% der Radelnden vertrauen auf Ausflugsstipps von Freunden und 44,5% nutzen während der Tour Apps. In Brandenburg sind das häufig die Gäste, die sehr gut vorbereitet und oft digital vollausgestattet in die Reiserregionen kommen. Tourenoptionen sind entscheidend, etwas weniger die Ausschilderung. ▪ Sich im Urlaub befindenden kulturinteressierte Aktivtourist*innen (Ø 49 Jahre), die unter anderem Radausflüge unternehmen; 44% von ihnen informieren sich zu ihrem Ausflug bei der Tourismusinformation (TI) vor Ort. ▪ Nicht nur durch den E-Bike-Anteil von rund 40% bei den Radreisenden, sondern generell wird der Ausflugsradius immer größer – auch die Verknüpfung mit dem ÖPNV wird dadurch immer relevanter. 	<p>Radreisende betreiben Fahrradfahren als Hauptmotiv und sind mindestens zwei Übernachtungen unterwegs. Die Radreisenden werden in Regioradler und Reiseradler / Streckenradler (Radwanderer) unterschieden. Auch diese beiden Zielgruppen bevorzugen attraktive, ruhige, abwechslungsreiche Streckenführungen fernab von Verkehr mit hohem Erlebniswert.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Regioradler*innen (Ø 53 Jahre) erkunden eine Region auf Sternrouten von einer festen Unterkunft aus und fahren durchschnittlich 56 km pro Tag. Sie machen 28% aller Radreisenden aus (die anderen 72% sind Streckenradler*innen). ▪ In Brandenburg sind Regioradler*innen eher offline unterwegs, das heißt, sie verlassen sich primär auf die Beschilderung und sind froh, wenn sie unterwegs nicht auf das Handy schauen müssen. Diejenigen, die Apps nutzen, greifen meist auf Komoot (44%) oder GoogleMaps (27%) zurück.

Hinsichtlich der Ansprache für das Marketing ist zu beachten, dass die Zielgruppen des ADFC mit den definierten Zielgruppen des Seenland Oder-Spree (siehe Kapitel 1.1.1) zu verschneiden sind. Das Basisangebot mit Wegen und Routen in MOL kann die Bedürfnisse dieser Zielgruppen grundlegend erfüllen.

Hier unberücksichtigt bleibt der sportliche Radverkehr mit dem Mountainbike (abseits der herkömmlichen Radverkehrsinfrastruktur im Gelände). Da sich die Anforderungen der Nutzenden an das Radwegekonzept, deren Motive zur Fahrradnutzung sowie deren infrastrukturelle Ansprüche sehr deutlich von dem hier beschriebenen Radverkehrsgeschehen unterscheiden, sind diese separat zu betrachten.

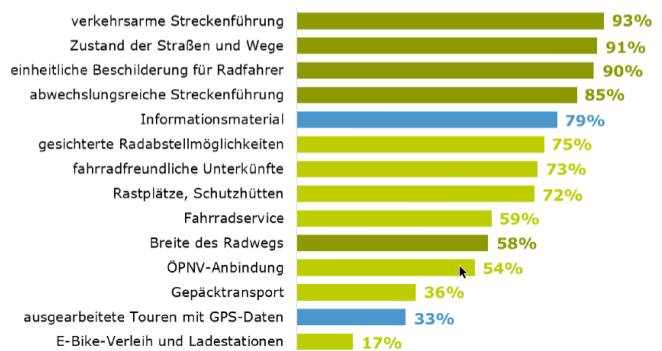
Erwähnt werden soll aber die Gruppe der Rennradfahrer, die sowohl gerne Touren zwischen 50 und 200 km z.B. im Rahmen von Ausflügen vornehmen. Rennradtouristen sind keine homogene Zielgruppe, denn sie unterscheiden sich deutlich in ihrem persönlichen Leistungsniveau und den damit verbundenen Ansprüchen. Sie nutzen gerne auch Radwege, die weniger stark frequentiert sind und gute Asphaltqualität bieten. In MOL sind dies bspw. Teile des ZR1 und der Oder-Neiße-Radweg (siehe auch Kap. 1.2.3). Ansonsten werden wenig befahrene Straßen genutzt. Im Rahmen von Tagesausflügen, z.B. ab Berlin oder i.V.m. dem SPNV werden auch Ausflugs-gaststätten genutzt und so Wertschöpfung erzielt. Der TVSOS hat einige Tourenvorschläge für diese durchaus leicht wachsende Nebenzielgruppe, auch grenzüberschreitend, im Angebot. Dazu zählen auch die Gravelbike-Fahrer, die neben Radwegen und Straßen auch gerne naturnahe Wege nutzen.⁹ Bei Letzteren stehen Abenteuer und Erlebnis im Vordergrund. Ausgewählte, vorhandene Wege können gezielt als Routen für Graveler zusammengestellt und vermarktet werden, auch mit Blick auf Besucherlenkung und Konfliktvermeidung.

⁹ Marktdaten des Zweirad-Industrie-Verband (ZIV)

Auswirkungen und Anforderungen für den Radtourismus MOL:

- Der nahe und zunehmend bedeutende Quellmarkt Berlin wird in der Nutzung des ZR1 / R1 bereits deutlich und wird mit Ausbau der Radschnellwege in Berlin mit Anschluss nach Brandenburg (für MOL in Hönow relevant) nochmals bedeutender.
- SPNV-Mitnahme Rad stärker angehen: VBB Einflussnahme, Intermodaler Ansatz über Verleihsysteme an mobilen Knotenpunkten, wie Bahnhöfe, fördern etc.
- Unterschiedliche Bedürfnisse und Nutzungsarten innerhalb des Themas Radfahren in Freizeit und Urlaub sind noch stärker in der Produktgestaltung und Vermarktung zu beachten (TVSOS).
- Potenzialprüfung Touren Rennrad und Gravelbike in Anlehnung bestehender, erster Aktivitäten des TVSOS

- **Anforderungen an die Routenführung¹⁰:** Eine attraktive Routenführung ist entscheidend für das Raderlebnis der Gäste. Als wichtigster Aspekt werden hierbei eine verkehrsarme und sichere Routenführung gesehen. Daher gilt es, Führungen im Mischverkehr und Straßen begleitende Radwege und damit einhergehend Gefahrensituationen, Lärm, Geruchs- oder Staubbelastung sowie ungesicherte Straßenquerungen möglichst zu vermeiden. Aber auch landschaftlich monotone, unattraktive oder unplausible Routenführungen, unnötige Umwege oder Höhenmeter sowie eine komplizierte, winklige Wegeführung werden von Radfahrern negativ aufgenommen.



© BTE 2019: Wichtige Aspekte beim Radurlaub bzw. -ausflug;
Daten: Trendscape 2019: Radreisen der Deutschen; n=1.023; Mehrfachnennung möglich

Abbildung 7: Motive / Aspekte beim Radurlaub bzw. -ausflug. Quelle: Trendscape, BTE 2019

Auswirkungen und Anforderungen für den Radtourismus MOL:

- In der Kriterieneinstufung für den Ausbaubedarf MOL sind Routenführung und Sicherheit abgebildet (vgl. Kapitel 2.3)
- Handlungsbedarf besteht bspw. in Teilbereichen der Märkischen Schlössertour (siehe Angebotsbewertung weiter hinten); Klärung erforderlich, welche Bereiche konkret optimiert werden könnten (Gemeinden und Touristinformationen einbinden)
- Auch in den Berlin-nahen Bereichen mit starkem KFZ-Verflechtungsverkehr möglichst Straßenferne der Radwege anstreben (auch wenn oftmals schwer umsetzbar wegen höherer Verdichtung).
- **Anforderungen an Wegequalität steigen weiter:** Allwettertaugliche Oberflächen mit geringem Rollwiderstand wie glatter Asphalt oder Beton sind der Standard. Gut verdichtete und glatte wassergebundene Wegdecken können bei besonders naturnahen Routen (sensible Bereiche, Landschaftsschutzgebiete, Naturschutzgebiete etc.) auch zum Einsatz kommen, da sie sich gut in den Naturraum einfügen. Grober Schotter, Kopfsteinpflaster, Schlaglöcher, starke Wurzelaufbrüche sowie sandige Abschnitte sind nicht nur unkomfortabel, sondern können auch Gefahrenstellen bedeuten und sind zu vermeiden.
- **Radtrend Elektrifizierung / Pedelec Boom:** E-Räder¹¹ sind mittlerweile technisch ausgereift, zuverlässig und für breite Bevölkerungskreise erschwinglich. Die Handhabung in Bezug zum herkömmlichen Fahrrad ändert sich nur geringfügig. Entfernte Ziele, Gegenwind, anspruchsvolle Topographie oder fehlende Fitness stellen mit dem E-Rad kein Hindernis mehr dar. Letztendlich werden dadurch neue Zielgruppen ermutigt, das Fahrrad zu nutzen. Das merkt man

¹⁰ Quellen: Radreiseanalyse ADFC, Trendscape, BTE 2019

¹¹ Pedelecs werden oftmals synonym mit E-Rädern oder E-Bikes genannt, wenngleich sie sich doch unterscheiden. Pedelecs werden mittels Muskelkraft angetrieben und bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h durch einen elektrischen Motor unterstützt. E-Bikes dagegen ermöglichen das Fahren ohne Einsatz von Muskelkraft, sondern mit einem Elektromotor. E-(Fahr)-Räder wird als Überbegriff für die erwähnten motorgestützten Fahrräder verwendet.

auch im Tourismus. Die zukünftige und bestehende Radverkehrsinfrastruktur muss daran angepasst werden. Qualitätserwartungen an die Wegequalität steigen vor allem hinsichtlich höherer Geschwindigkeiten, z.B. bei engen Kurvenradien sowie durch schlechte Oberflächenqualitäten kann Gefahrenpotenzial (Höheres Eigengewicht & Schwerpunkt höher) entstehen. Dies beinhaltet insbesondere gesicherte Abstellanlagen und Lademöglichkeiten. Durch die gesteigerte Anzahl von E-Bikes, Pedelecs und Lastenrädern im Verkehrsraum müssen zukünftige und bestehende Abstellanlagen sowie Verkehrswege an die neuen Ansprüche angepasst werden. Es müssen demnach nicht nur die Kapazitäten von Abstellanlagen infolge der Erhöhung des Radverkehrsanteils erhöht werden, sondern auch deren Gestaltung (z.B. Abstellbügel anstatt einfacher Ständer) inkl. Ladeinfrastruktur für die Elektrofahrräder. Für den Umgang mit Elektrofahrrädern im Tourismusbereich hat der ADFC Informationen für Beherbergungs- und Gastronomiebetriebe veröffentlicht.

Auswirkungen und Anforderungen für den Radtourismus MOL:

- Optimierung möglicher Gefahrenstellen, Monitoring und weitere Qualitätsoptimierung
 - Anpassung (E-)Radinfrastruktur prüfen; Skizzierung in Leitfaden, die Kommunen und Unternehmen nutzen können
- **Digitalisierung und Wegweisung:** Bei den Anforderungen an benötigte Informationsquellen der Radreisenden und an die Wegweisung ist festzustellen, dass die digitale Verfügbarkeit immer wichtiger wird, wenngleich die korrekte Wegweisung an den Strecken aber noch knapp vorne liegt bei den geäußerten Bedürfnissen der Nutzer. Während der Radreise nutzten 2021 75 % (2019: 72 %) die Wegweisung vor Ort als Informationsquelle, gefolgt von Apps 61 % (2019: 51 %), gedruckten Radkarten 47 % (2019: 51 %) und mobiler Internetrecherche 58 % (2019: 56 %). 73% wünschen sich Tourenvorschläge. Die meistgenutzten Apps während einer Radreise sind Komoot mit 66 % (2019: 44%) und Google Maps mit 63 % (2019: 32 %). „85 % der Tageausflügler*innen fahren individuell zusammengestellte Strecken ab. Allerdings wünschen sich 79 % dieser Personen grundsätzlich schon fertige Tourenvorschläge.“ (ADFC, 2020)

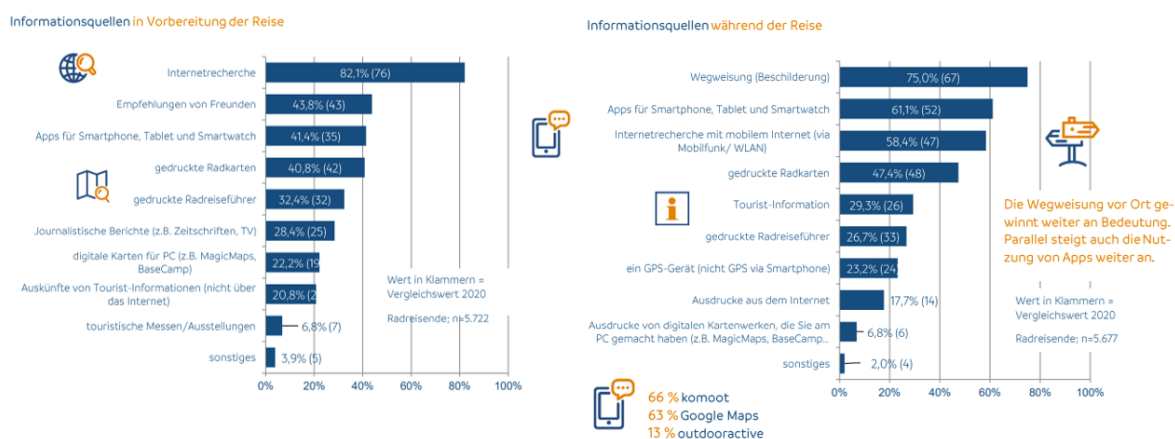


Abbildung 8: Anforderungen an Informationsquellen und Wegweisung. Quelle: ADFC 2022

Auswirkungen und Anforderungen für den Radtourismus und das Radwegekonzept MOL:

- Sicherstellung ausgezeichneter Datenqualität über Routen, mögliche Sperrungen / Umleitungen und Aufbereitung qualitativ guter Inhalte (Content)
- Tourenvorschläge auch digital und „instant“ zugänglich über TVSOS / Contentnetzwerk Brandenburg
- Auspielung auf Landesebene, über die Destination Seenland Oder-Spree und Implementierung bei den Gemeinden: die Daten liegen über das landesweite DAMAS vor und können genutzt werden.
- Noch engere Abstimmung und Datenaustausch zwischen Kommunen, Kreis, TVSOS

- **Klimafolgen:** Verlängerung der Saison aufgrund der höheren Temperaturen im Frühjahr und Herbst, dies zeigt sich auch in Umsatzsteigerungen in der Gastronomie. Hitzetage werden zunehmen: Pausenstationen, Trinkwassermöglichkeiten, Wege auch im Schatten / Wald. Der Klimawandel bewirkt eine Zunahme von Extremereignissen (Starkniederschlag, Hochwasser, Sturm, Hitze...) sowie eine Zunahme von morphodynamischen Prozessen.¹²

1.2 Analyse der radtouristischen Situation im Landkreis MOL

1.2.1 Konzept 2013 und Abrechnung

Infrastruktur

Der Maßnahmeplan aus 2013 konnte wie folgt erfüllt werden (Abrechnung, Stand 15.07.2022):

Tabelle 2013 definierter Ausbaubedarf an den Fernradwanderwegen Landkreis Märkisch-Oderland

Abkürzungen: R1/ZR1: Europaradweg 1; RPR-RuB: Regionalparkroute „Rund um Berlin“; OBBRW: Oderbruchbahn-Radweg; TB: Tour Brandenburg; OH: Oder-Havel-Radweg; TFRW: Theodor-Fontane-Radweg; MST: Märkische Schlössertour

Lfd. Nr.	Priorität	Radweg	Ausbaubedarf	Ausbau km	Baulast	Erfüllung	Bemerkung
1	I	R1/ZR1	Hönow L33-Feuerwehr	0,350	Gemeinde	erledigt	
2	I	R1/ZR1	Hönow Alte Dorfstraße	0,400	Gemeinde	erledigt	
3	I	R1/ZR1	Altlandsbg. Putenf. - Bernauer Straße L30	1,200	Gemeinde	erledigt	
4	I	R1/ZR1	Altlandsberg Scheunenviertel	0,550	Gemeinde	erledigt	
5	I	R1/ZR1	Rehfelde Schule bis Kreisel	0,761	Landkreis	erledigt	
6	I	R1/ZR1	Buckow Neue Promenade	0,288	Gemeinde	erledigt	
7	I	R1/ZR1	Letschiner Loose	1,268	Gemeinde	erledigt	
8	I	R1/ZR1	Letschin - OL Voßberg	0,394	Land	erledigt	
9	I	R1/ZR1	Wollup Eichenallee	1,000	Gemeinde	erledigt	
10	I	R1/ZR1	Küstriner Vorland Tunnel - Oderdamm	0,367	Gemeinde	erledigt	Verlegung nötig
11	I	R1/ZR1	Küstriner Vorland Tunnel - Bahnhof	0,450	Gemeinde	erledigt	Verlegung nötig
12	I	TFRW	Gielsdorf – L 23 Abzweig Wilkendorf	1,500	Land	erledigt	
13	I	RPR-RuB	Strbg Bahnübergang – Torfhaus - Hennickendorf	3,500	Land	erledigt	

¹² Folgen des Klimawandels für den Tourismus in den deutschen Alpen- und Mittelgebirgsregionen und Küstenregionen sowie auf den Badetourismus und flussbegleitende Tourismusformen; Umweltbundesamt 2021

Lfd. Nr.	Priorität	Radweg	Ausbaubedarf	Ausbau km	Baulast	Erfüllung	Bemerkung
14	I	OBBRW	Müncheberg – Dahmsdorf (B 168)	0,900	Bund	erledigt	
15	I	R1/ZR1	Trebnitz – Wulkow	3,300	Land	offen	Planfeststellung
16	I	R1/ZR1	Platkow – L 334 Platten-Beton-Weg Wirtschaftsweg	4,200 P 2950 L 1250	Gemeinde	offen	keine Priorität in der Gemeinde
17	I	R1/ZR1	Wollup-Eichenallee Sophienthal	4,000	Land	offen	
18	I	R1/ZR1	Sophienthal Ortslage	1,483	Gemeinde	offen	
19	I	TB = OH	Hohensaaten-Oderberg / Bralitz	2,500	LfU	offen	Abhängig vom LfU-Deichbau
20	I	TB = OH	Bralitz	3,000	Gemeinde	offen	In der Folge abhängig vom LfU-Deichbau
21	I	RPR-RuB	Hennickendorf – B1 Rüdersdorf	3,500	Land	0,9 km sind noch offen	Landstraße L233
22	I	RPR-RuB	Rüdersdorf Straße der Jugend	0,700	Gemeinde	ja	Abmarkierung auf Fahrbahn
23	I	RPR_RuB	Rüdersdorf – Seebad – KG MOL	3,000	Gemeinde	Jein	In Planung, Bau 2022 / 23
24	I	TFRW	Falkenberg Bhf – Wendtshof	5,000	Gemeinde	offen	Förderung über LEADER abgelehnt, neu: Bau entlang Bahnlinie / B 167
25	I	TFRW	Lebus - Mallnow	2,500	Gemeinde	offen	
26	I	TFRW	Neuhardenberg – B167 - Altfriedland	3,500	Bund	offen	Planfeststellung
27	II	TFRW	Heckelberg – Brunow	2,500	Land	erledigt	Gebaut durch Gemeinde
28	II	RPR-RuB	Altlandsberg - Ort	0,800	Gemeinde	jein	In Planung, Bau durch LS ggfs. 2022 / 23
29	II	OBBRW	Alt Tucheband – Golzow (Teilbereich Golzow – Golzow Bahnhof)	3,5000	Land	offen	Eigentum ist geklärt, Förderung ist beantragt, Bau durch Gemeinde
30	II	OBBRW	Alte Oder Neukietz - Neumädewitz Alternativ Alte Oder-Bahndamm	2,000 1,800	Land Gemeinde	offen	

Lfd. Nr.	Priorität	Radweg	Ausbaubedarf	Ausbau km	Baulast	Erfüllung	Bemerkung
31	II	MST	Falkenhagen-Luisenhof-Georgenthal-KG	3,000	Gemeinde/Bund B5	offen	Keine Priorität in der Gemeinde / fehlende Eigenmittel
32	II	TFRW	Cöthen – Dannenberg Alternativ Cöthen-Dannenberg	2,500 2,000	Land Gemeinde	offen	Landstraße L 35 Wirtschaftsweg
33	II	TFRW	Krüge - Ortslage	1,000	Gemeinde	offen	Gemeinde
34	II	TFRW	Krüge – Heckelberg	3,500	Land	offen	L 29
35	II	TFRW	Freudenberg - Beiersdorf	2,500	Land	offen	L 236
36	II	TFRW	Beiersdorf–KG MOL	1,000	Land	offen	L 236
37	II	TFRW	KG MOL–Wegendorf – Wesendahl – Gielsdorf alternativ Werneuchen – Hirschfelde - Gielsdorf	8,000 9,000	Land Bund / Land	offen	L 235 L 230
38	III	RPR-RuB	Buchholz - Wesendahl	2,500	Gemeinde	offen	Gemeinde alternativ ZR1
39	III	RPR-RuB = TFRW	Wesendahl - Gielsdorf L 235	4,500	Land	offen	L 235 =Theodor Fontane
40	III	TFRW	Falkenberg - Bralitz LK BAR Anbindung	3,500	Gemeinde	offen	Gemeinde
41	III	OBBRW	Zechin - Sophiental	4,000	Gemeinde	offen	Wirtschaftsweg Instandsetzung
42	III	OBBRW	Heinrichsdorf - Beaugard	2,500	Landkreis	offen	K 6411, wegen Platzmangel alternative Wegeführung auf dem Deich notwendig
43	III	RPR-RuB	Altlandsberg– Buchholz K 6427	4,500	Gemeinde	offen	LK alternativ ZR1

Damit sind knapp 2/3 der Maßnahmen aus Priorität I, 10 Prozent der Maßnahmen mit Priorität II und noch keine Maßnahmen der Priorität III umgesetzt.

Zusätzlich wurden noch folgende touristischen Radwege ausgebaut:

Was	Bereich	Ausbau km	Baulast	Erfüllung	Anmerkung
Verlegung Tour Brandenburg auf Historische Stadtkernroute	Altranft-Rathsdorf-Altgaul	2,900	Landkreis	2020 / 2021 ausgebaut	Verlegung TB, über „Modernisierung von Radwegen“ finanziert
Tour Brandenburg / historische Stadtkernroute	Vevais-Bliesdorf	0,900	Gemeinde	2020 ausgebaut	Über „Modernisierung von Radwegen“ finanziert
OBBRW	Neulewin – Kerstenbruch	0,850	Gemeinde	2020 ausgebaut	Gemeinde, Über „Modernisierung von Radwegen“ finanziert

OBBRW	Neulewin innerorts	0,300	Gemeinde	2021 ausgebaut	Gemeinde, Über „Modernisierung von Radwegen“ finanziert
R1/ZR1	Hönow-Anschluss OL an RW Richtung Altlandsberg	0,650	Gemeinde	2021 gebaut	Lückenschluss, Finanzierung über INTERREG IVa
R1/ZR1	Letschin Eichenallee	1,700	Gemeinde	2021 gebaut	Erneuerung, über „Modernisierung von Radwegen“ finanziert
ZR1 / OBBR-Verbin-der W	Wollup-Zechin	3,000	Land L 33	2020 / 21 gebaut	Bau durch Gemeinden Letschin und Zechin, Finanzierung über INTERREG IVa

1.2.2 Angebotssituation und Status quo

Nachfolgend wird die radtouristische Angebotssituation im Landkreis mit Schwerpunkt Infrastruktur erörtert. Folgende Aussagen können getroffen werden:

Radwanderwege

Hinweis: für die einzelnen Routen werden nachträglich noch Steckbriefe veröffentlicht. Diese werden dem Wirtschaftsausschuss als ergänzende Information zum nächsten Termin gesondert vorgelegt und später im Anhang dieses Konzeptes aufgeführt.

Haupttrouten: Radfernwege und Premiumwege

Die teils über mehrere Destinationen bzw. Regionen verlaufenden längeren Fernradwege werden über den Tourismusverband ins regionale Marketing eingebunden. Wegeführung und Basisausstattung dieser Wege sind grundsätzlich gut. Es sind keine größeren Mängel vorhanden. Im Detail sind dies:

- **Oder-Neiße-Radweg, D12-Route:** Märkisch Oderland ist auf 83 km an diesen wichtigen Radfernweg mit überregionaler Bedeutung angebunden (Gesamtlänge ca. 630 km). Der Oder-Neiße-Radweg, auch Deutschland-Route D12, ist seit 2019 allerdings nicht mehr unter den Top10 der in Deutschland bekanntesten Radfernwege vertreten. Zwar sind die Nutzerzahlen an der Zählstelle Groß Neuendorf in den letzten Jahren gestiegen, andere Routen sind in den Köpfen der Radreisenden aber derzeit besser verankert. Es erfolgt keine überregional abgestimmte zentrale Vermarktung. Das Seenland Oder-Spree unterhält allerdings eine Kooperation mit dem Tourismusverband Oberlausitz-Niederschlesien (Sachsen). In Mecklenburg-Vorpommern wird dem Radweg derzeit eine geringere Priorität eingeräumt. Die TMB und der TVSOS bewerben die Teilbereiche für Brandenburg bzw. im Seenland Oder-Spree. Der Radfernweg ist landschaftlich sehr reizvoll und hat eine sehr gute Wegequalität. Die gastronomische Versorgung stellt sich teils als zu gering heraus bzw. es sind Teilstrecken vorhanden, wo lange keine Angebote kommen, was nicht den Erwartungen der Radreisenden auf dem gut frequentierten Radweg entspricht. Mit der Oderquerung über die Europabrücke wurde im Sommer 2022 ein weiterer attraktiver Anschluss nach Polen (Fernradweg 20) hergestellt (siehe eigener Punkt weiter unten).



Auswirkungen und Anforderungen für den Radtourismus MOL:

- Vermarktung durch Tourismusverband Seenland Oder-Spree, TMB und Anrainerddestinationen in den drei Bundesländern Sachsen, Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg fortführen, stärker bündeln, verzahnen und intensivieren
- Potenzialerweiterung mit in Aussicht stehender Oderquerung: aufgreifen in Vermarktung

- Der **Europaradweg R1 / Eurovelo 2 / D3-Route** durchquert MOL auf ca. 130 km den südlichen Kreisbereich. Es werden attraktive Highlights und POI an der Strecke bis Kostrzyn tangiert. Die gute ÖPNV-Anbindung ans Schienennetz ist gegeben, wobei an Wochenenden in den Sommermonaten Überlastungserscheinungen bei der Radmitnahme im RB26 regelmäßig auftreten. Eine Vermarktung findet sowohl über den TVSOS und die TMB statt. Der **Zubringerweg ZR1** aus Richtung Hönow stellt eine wichtige Anbindung an Berlin sicher, wird stark frequentiert und ist in „Tourprodukte“ des Tourismusverbandes (Tour Gartennachbarn etc.) eingebunden.



Auswirkungen und Anforderungen für den Radtourismus und das Radwegekonzept MOL:

- Weitere Qualitätssicherung
- Primär Wirken auf Lösungen SPNV-Nutzung RB26 i.V.m. Touren auf dem R1-Weg zur verbesserten Radmitnahme; ergänzend Unterstützung bei Etablierung von Verleihstationen, z.B. an Mobilitätsknotenpunkten (Verbesserungen der Rahmenbedingungen, Wirtschaftsförderung etc.)

- Die **Tour Brandenburg** und die Route Historische Stadtkernroute sind in großen Teilen in MOL deckungsgleich und stellen ein wichtiges Angebot dar. Die Tour Brandenburg ist ein überregional bedeutender Fernradweg und gleichzeitig längster dieser Art in Deutschland. Die Tour deckt in MOL auf ca. 126 km den nordwestlich / mittleren Bereich ab. Die Vermarktung erfolgt auch hier über den TVSOS, die TMB bzw. die AG Historische Stadtkerne in Brandenburg. Es liegen derzeit keine Informationen über Qualitätsmängel vor. Die **Historische Stadtkernroute** ist als thematisch fokussierter Radweg auch überregional bedeutend und als Fernradweg eingestuft. In MOL ist er auf den 115 km im Kreis zu 80% deckungsgleich zur Tour Brandenburg und stellt den Anschluss nach Berlin über den ZR1 dar. Die Vermarktung wird über die TMB realisiert. Es gibt keine Informationen zu gravierenden Qualitätsmängeln.



Auswirkungen und Anforderungen für den Radtourismus und das Radwegekonzept MOL:

- Weitere Qualitätssicherung und Ausbau gemäß den bestehenden Planungen

- Die „**Märkische Schlössertour**“ stellt ein thematisch interessantes Angebot dar, das aber in Teilbereichen qualitative Schwächen aufweist. Die Vermarktung erfolgt über den Tourismusverband Seenland Oder-Spree. Die Schlössertour soll als Premiumweg perspektivisch zu einem touristischen Leitprodukt ausgebaut werden. Die Einbindung der Unternehmen in die Marketingaktivitäten verlief bislang teils schwierig bzw. es lag wenig Interesse vor. Hier sind weitere Schritte nötig. Die Wegeausschilderung ist meist gut und eindeutig, ebenso die Wegebeschaffenheit. An einigen Stellen besteht leichter Nachbesserungsbedarf, bspw. im Bereich Seelow-Diedersdorf. Schwächen bestehen derzeit noch im Bereich der Inszenierung als echtes Leitprodukt inkl. der Informationsvermittlung im Raum: es ist kein eindeutiger Start definiert, es existiert ein nicht abgestimmter „Wald“ aus Infoschildern entlang der Strecke. Es werden keine Informationen zur Strecke der Schlössertour und zu weiterführenden Inhalten und Hintergrundgeschichten, wie es bestimmte avisierte Zielgruppen erwarten, gegeben. Es sind nur wenige Schlösser und Herrenhäuser begehbar. Bezüglich der Zielgruppeneignung (Ruhe, Naturverbundenheit, wenig Verkehr...) ist festzustellen, dass einige Streckenabschnitte recht lange auf Straßen bzw. als straßenbegleitender Weg verlaufen (z.B. Neuhardenberg - Platkow – Gusow, Einfahrt nach Seelow, Ausfahrt Seelow – Diedersdorf), was die Erlebnisqualität in Teilbereichen ebenso mindert. Eine unklare Streckenführung gibt es derzeit zwischen Falkenhagen und der Bundesstraße B5¹³. Bad Freienwalde und Altranft (jeweils Schlösser vorhanden) bieten weiteres Potenzial, die Tour auf der „Nordschleife“ künftig noch zu verlängern.



¹³ Laut Karte des TVSOS biegt die Route auf halbem Weg Richtung Wilmersdorf ab, auf anderen Karten (u.a. Kompass) geht sie geradeaus auf Kopfsteinpflaster weiter auf die B5. Zwischen Falkenhagen und Alt-Madlitz im ersten Streckenabschnitt bis zur B5 ist Kopfsteinpflaster vorhanden (ggf. Änderung Routenführung); ebenso erfolgt ein kurzer Abschnitt auf B 5 (500m lang, noch zumutbar). Fehlende Eindeutigkeit: in Gusow ist der Abzweig zum Schloss (auf Route) schwer erkennbar.

Auswirkungen und Anforderungen für den Radtourismus MOL:

- Weitere Prüfung, Konzept zur Qualitätsoptimierung notwendig (Infrastruktur, Erlebnisinszenierung etc.)
- Einbindung Altranft / Bad Freienwalde prüfen

- Der „**Oderbruchbahn-Radweg**“ ist ein regionaler Themenradweg, der die Landkreise MOL und LOS durchläuft. In zwei Routen wird einerseits die Märkische Schweiz, v.a. aber das mit dem Europäischen Kulturerbesiegel ausgezeichnete Oderbruch erschlossen. Der Oderbruchbahnradweg wird weit weniger frequentiert als die Fernradwege, bietet aber interessante, weite und stille Einblicke in die Kulturlandschaften und ist umsäumt von vielen, teilweise auch seltenen Obstbaumarten und -sorten. Der Weg ist gut ausgebaut, an einigen Stellen besteht Handlungsbedarf zur Ausbesserung von Rissen. Das Leitthema wird in der Vermarktung über den Tourismusverband Seenland Oder-Spree gut transportiert, eine Inszenierung im Gelände mit Möglichkeiten, Hintergründen und Geschichten nachzuerleben findet nur bedingt statt. Perspektivisch hat der Premiumweg Potenzial für ein Leitprodukt. Auch hier wird eine bessere Beteiligung der touristischen Unternehmen an den Marketingaktivitäten für den Weg benötigt. Das Teilstück Wriezen bis zur neuen Oderquerung über die Europabrücke erlangt durch die Anbindung an die Tour Brandenburg sowie den polnischen Radfernweg eine Bedeutungssteigerung auch für Radreisende auf der Achse Berlin - Oderbruch - Naturpark Pommersche Schweiz (Drawski Park Krajobrazowy) in der Wojewodschaft Westpommern.



Auswirkungen und Anforderungen für den Radtourismus und das Radwegekonzept MOL:

- Weiterentwicklung des im Seenland Markenkonzept definierten Premiumweges zu einem echten Leitprodukt
- Einbindung grenzüberschreitender Touren bzw. Potenzial mit Anbindung Fernradweg 20 auf polnischer Seite

- Seitdem zur Internationalen Gartenausstellung Berlin 2017 (IGA) die Radrundtour „**Gartennachbarn**“ eingeführt wurde, erfreut sich dieser einer guten Nachfrage. Sie erschließt das unmittelbare Berliner Umland im Osten und ist gut an den ÖPNV angebunden. Die Tour ist im Markenkonzept Seenland Oder-Spree als Premiumroute mit Leitproduktpotential vermerkt. Teils erfolgt der Verlauf deckungsgleich mit der Regionalparkroute „Rund um Berlin“ und dem ZR1. Die Wegführung geht teils in Wohngebiete, ist aber weitgehend verkehrsarm. Optimierungspotenzial besteht noch hinsichtlich der Vollständigkeit der Beschilderung bzw. Wegweisung. Eine Verlängerung des derzeitigen Abstechers nach Rüdersdorf bis Erkner ist grundsätzlich aus touristischer Sicht sinnvoll und überlegenswert: die POI Woltersdorf und Erkner bieten weiteres Potenzial und passen ebenso zur Leitgeschichte der Tour. Erkner würde mit dem S-Bahn-Anschluss einen weiteren bequemen Ein- oder Ausstiegspunkt darstellen.



Auswirkungen und Anforderungen für den Radtourismus und das Radwegekonzept MOL:

- Qualitätsoptimierung Wegweisung
- Weitere Vermarktung über TVSOS, Platzierung / Weiterentwicklung als Leitprodukt
- Prüfung Routenverlängerung nach Erkner als Ein- / Ausstieg. Wegequalität dafür prüfen.
- Ggf. Thematisierung auf einer Arbeitsgruppe i.V.m. Regionalparkroute „Rund um Berlin“ (s.u.)

Ergänzungsrouten

- Die Regionalparkroute „**Rund um Berlin**“ weist derzeit noch Mängel auf. Vor Jahren als Regionalparkroute eingeführt hat die Berlin-umrundende Tour lange ein eher nachrangiges Dasein gefristet und wird nun wieder verstärkt durch die Regionalparks beworben. Im Radwanderwegekonzept MOL 2013 wurde der Weg noch als Radfernweg deklariert (67km verlaufen im Landkreis). Der Weg hat aber das Potenzial, das Berlin-nahe Pendant zur Tour Brandenburg zu werden, die einen größeren Radius beschreibt. Derzeit bestehen größere Qualitätsmängel in der Wegführung (Bsp. Wesendahl, Buchholz, Altlandsberg mit ungeeigneten Feldwegen als Radwege deklariert) und hinsichtlich fehlender Ausschilderung, z.B. im Bereich



Strausberg - Erkner (siehe auch Nutzmeldungen im Anhang 4.2., Abbildung 17). Der Dachverband der Regionalparks hat ein Projekt begonnen, das die Umsetzung des Konzeptes zum Routenmanagement für den Radrینگ zum Ziel hat. Im Herbst 2022 soll ein Finanzierungsmodell für das Routenmanagement stehen und folgend ein dauerhaftes Routenmanagement beginnen.

Auswirkungen und Anforderungen für den Radtourismus und das Radwegekonzept MOL:

- Im derzeitigen Netzplan als funktionierende Fernradroute bedingt geeignet
 - Aber: Potenzial klar vorhanden. Kreisübergreifende Prüfung und Koordinierung anregen. Arbeitsgruppe mit Kommunen initiieren
 - Teilregionale Bedeutung: Könnte v.a. die „Lücke“ Strausberg-Erkner schließen, die die Berlin-nahen POIs Strausberg, Rüdersdorf, Woltersdorf, Erkner verbindet
 - bis Rüdersdorf auch für Rundtour Gartennachbarn relevant
 - Qualitätsmängel beheben
- Teile des „**Theodor-Fontane-Radwegs**“ verlaufen auch im Bereich MOL. Allerdings sind die Rolle und Bedeutung des Radwegs nicht klar. Der Radweg existiert mehr auf dem Papier denn im Gelände und in der Vermarktung. Im Konzept 2013 wurde dieser noch als regionaler, themenbezogener Radwanderweg mit 3 Teilrouten in MOL ausgeführt. Teils ist die Routenführung unklar¹⁴, in der Vermarktung wird derzeit nur der Bereich S5 / Märkische Schweiz dargestellt, aber auch nicht durchgängig. Festzustellen ist zudem eine lückenhafte Beschilderung, es erfolgt derzeit keine Koordinierung und Vermarktung. Auch inhaltlich ist kaum ein Bezug zu Fontane erkennbar, es erfolgt keine Inszenierung. Das Thema wird eher über den Bereich Wandern in der Region gespielt. Zu beachten ist, dass eine ausgereifte und neu eröffnete FONTANE.RAD-Route als überregionales Kooperationsprojekt in anderen Regionen gestartet wurde. Es verbindet die Fontaneroute die vier Landkreise Ostprignitz-Ruppin, Havelland, Oberhavel und Potsdam-Mittelmark sowie Potsdam und Brandenburg an der Havel miteinander.

Auswirkungen und Anforderungen für den Radtourismus und das Radwegekonzept MOL:

- Zunächst keine Berücksichtigung mehr, keine Schwerpunktroute
- Potenzialprüfung anregen, ob Anschluss an FONTANE.RAD-Route weiter westlich möglich / sinnvoll. Ohne Inszenierung / Storytelling kann Potenzial nicht ausgeschöpft werden
- Weitere Bewertung und Konzept zur Qualitätsoptimierung notwendig (sowohl Infrastruktur als auch Erlebnisinszenierung)

Mit Blick auf **weitere Potenziale bzw. Lücken im Netz** können folgende Bereiche und Trassen genannt werden:

- **Nordwestlicher Bereich von MOL:** hier ist eine Lücke an der Grenze zum Landkreis Barnim auszumachen. Derzeit wird der 66-Seen-Wanderweg teils als Ersatz auch für Räder genutzt, was Potenzial für Nutzungskonflikte birgt (siehe auch Ausführungen weiter unten zu Besucherlenkung). Nordwestlich der Tour Brandenburg gibt es keinen (Fern)Radweg, der den Bereich Hönow / Altlandsberg / Strausberg / Leuenberg mit Bad Freienwalde verbindet. Hier gibt es zwar keine herausragenden, alleinstellungsfähigen POI, dafür ist der Bereich Gamengrund / Höhenland insgesamt landschaftlich sehr reizvoll, passt mit dem Relief zur Markenphilosophie des Seenlandes sehr gut (Höhenflüge) und bietet Potenzial auch für das Thema Rennrad (auf den Oberbarnim und weiter in das Oderbruch etc. ...).

Auswirkungen und Anforderungen für den Radtourismus und das Radwegekonzept MOL:

- Potenzial für naturnahe Radroute durch den „Wald“ in der Trasse „66-Seen-Weg“ bzw. Prötzel Richtung Norden/Nordosten, Einbindung von v.a. naturbezogenen POI und Kleinoden
- Potenzial auch für Rennrad mit Wegeföhrung in Nähe der B158
- Initiierung einer kommunalen Arbeitsgruppe mit Touristikern, Kommunen und Kreis zur Detailprüfung / Ideenentwicklung des Sachverhalts

¹⁴Bspw. in Seenland-Radkarte Pietruska Verlag geht der Radweg fast durchs ganze Seenland

- **Neuhardenberg-Wriezen:** Eine Verbindung vom R1 und Märkische Schlössertour mit der weiter nördlich verlaufenden Tour Brandenburg im Bereich Neuhardenberg-Kunersdorf / Bliesdorf ist aus touristischer Sicht sinnvoll. Zum einen stellt Altfriedland einen wichtigen POI im touristischen Kontext für naturnahe Angebote dar (Birdwatching, Gastronomie etc.) und sollte eingebunden werden. Zum anderen ist der Bereich Neuhardenberg bzw. R1 - Altfriedland derzeit in Planfeststellung (Bund). Grundsätzlich wäre hier ein Bundesstraßen-ferner Radweg sinnvoll. Ebenso sinnvoll ist die Weiterführung per Radweg von Altfriedland nach Kunersdorf zum Anschluss an die Tour Brandenburg. Damit entsteht bspw. ein Potenzial für eine Rundtour an den Berliner Quellmarkt im Bereich Strausberg - Tour Brandenburg – Prädikow / Reichenow - Kunersdorf - Altfriedland - Neuhardenberg - R1 - Buckow - Garzin - Strausberg Vorstadt. Start und Ende können jeweils auch mit S-Bahn-Anschluss erfolgen (oder z.B. Rad-Verleih in Strausberg). Eine Anbindung an gastronomische Einrichtungen ist gut möglich. Mit ca. 75km entsteht eine ideale Tagestour (auch für E-Bikes), die gut zu vermarkten wäre (siehe auch Abbildung 24 im Anhang).

Auswirkungen und Anforderungen für den Radtourismus und das Radwegekonzept MOL:

- Lückenschluss prüfen: Initiierung einer kommunalen Arbeitsgruppe mit Gemeinden, Kreis, Touristiker zur Findung einer touristisch optimalen Route (landschaftlich, ggf. POI, Gastronomie etc.)
- **Bereich Garzin – Strausberg / Strausberg Nord:** Im Rahmen einer Befahrung wurde festgestellt, dass eine Lücke zwischen Garzin (R1) in Richtung Strausberg Nord / Tour Brandenburg besteht. Die Verbindung über den Radweg „Holzweg“ / Märkische Energieradtour ist unattraktiv (auf der Straße viel Verkehr, Thema Sicherheit) und hat kaum thematischen Bezug. Viel attraktiver ist der Abschnitt Garzin-Hohenstein und weiter nach Klosterdorf und Strausberg Nord (oder per Radweg direkt nach Strausberg). Dieser ermöglicht Oneway-Touren (siehe Vermarktung Seeblick-Magazin des TVSOS) und es würde das Naturschutzgebiet Ruhlsdorfer Bruch tangieren. Hier gibt es bereits ein POI als Infotafel mit schöner Aussicht auf die reliefstarke Umgebung (Markenkonform Seenland Oder-Spree). Derzeit erfolgt die Anbindung lediglich über Feldweg und Pflastersteine.

Auswirkungen und Anforderungen für den Radtourismus und das Radwegekonzept MOL:

- Prüfung für Lückenschluss. Es gibt gute Beispiele, wie trotz historischer Wegbeschaffenheiten (z.B. Kopfsteinpflaster) trotzdem eine gute Befahrung ermöglicht und das historische Bild erhalten wird.

Anbindung Verflechtungsbereich Berlin und Radschnellverbindungen Berlin sowie Brandenburg

Die Anbindung mit Berlin erfolgt in radtouristischer Hinsicht hauptsächlich über den Zubringer ZR1 und die Tour „Gartennachbarn“. Mit Blick auf das generelle Wachstum des Stadtrands und „Speckgürtels“, das veränderte Mobilitätsverhalten, Energie- und Verkehrswende sowie die Bedeutung Berlins als wichtigsten Quellmarkt für (Rad-)Tagesausflüge kommt dem Verflechtungsbereich zukünftig noch eine höhere Bedeutung zu. Er muss vor allem radtechnisch leistungsfähig sein und wachsende Nutzerzahlen künftig bewältigen können. Auch Entwicklungen wie die Tesla-Ansiedlung sind zu berücksichtigen, wo derzeit aktuelle Radplanungen für das Umfeld laufen¹⁵.

Als wichtige Rahmenbedingung sind die Planung und Umsetzung der **Radschnellverbindungen in Berlin** zu berücksichtigen, die gleichzeitig eine leistungsfähige Verbindung nach Brandenburg erfordern. Für MOL ist v.a. die Anbindung der Radschnellverbindung Nr. 9 „Ostroute“ Tiergarten - Landsberger Allee – Marzahn – Hönow – mit Fortführung als ZR1 relevant. Für den Berliner Raum wurde eine Vorzugstrasse definiert, die im Rahmen der Vorplanung (Stand 04/2022) ermittelt und der Öffentlichkeit vorgestellt wurde. Die Planfeststellung ist für 2025 avisiert, die Inbetriebnahme für 2026 angedacht. Die für Pendler gedachten Routen sind auch für Radausflügler interessant. Viele Ausflügler wollen unkompliziert auch vom Wohnort starten (siehe Marktforschungsergebnisse des ADFC). Mit den Schnellverbindungen mit Anbindung ans Berliner Umland kann dieser Wunsch zumindest in Teilen besser erfüllt werden. Die Schnellverbindung 9 schließt dann an den **ZR1** an und bindet v.a. die Quellmärkte Berlin-Mitte, Friedrichshain, Lichtenberg und Marzahn-

¹⁵ Radverkehrskonzept Tesla, Landkreis Oder Spree, Stand 17.06.22

Hellersdorf hervorragend an den Landkreis und das Seenland Oder-Spree in diesem Bereich an. Der jetzt schon genutzte ZR1 wird noch mehr frequentiert werden und die Nachfrage und der Nutzungsdruck für umliegende Radwege und Anschlüsse wird steigen (Bsp. Verschneidung mit „Rund um Berlin“ / „Gartennachbarn“ etc.). Hier ist zu prüfen, inwieweit die bestehenden Wege leistungsfähig genug sind.

In diesem Zusammenhang sei darauf verwiesen, dass auch in **Brandenburg Radschnellverbindungen** entstehen sollen. Eine erste Potenzialprüfung hat 10 Korridore benannt. Der überwiegende Teil der ermittelten Korridore liegt im Verflechtungsraum mit der Bundeshauptstadt Berlin. Für den Bereich MOL sind folgende Potenzialtrassen für Radschnellverbindungen benannt:

- Hoppegarten - Marzahn-Hellersdorf
- Neuenhagen bei Berlin - Marzahn-Hellersdorf
- Hoppegarten - Treptow-Köpenick

Da die Weiterentwicklung des Radverkehrs eine Gemeinschaftsaufgabe darstellt und die Planung und der Bau von Radwegen verschiedene Baulastträger sowie die Landesgrenze zu Berlin betrifft, werden die Länder Brandenburg und Berlin einen Lenkungsreis bilden. Im weiteren Verlauf der Grundlagenermittlung zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten sind Machbarkeitsstudien zu den Korridoren geplant, die dann konkrete Aussagen zu Trassenverläufen, Zeiträumen und Kosten beinhalten sollen. Nach Vorliegen der Ergebnisse wird eine Ergänzung der in Punkt 2.3 benannten Ausbaubedarfe und der Prioritätenliste vorgenommen.

Eine weitere Verbesserung zur Anbindung an Berlin kann die **Optimierung einer Querverbindung zwischen Strausberg / ZR1 – Stienitzsee / Hennickendorf – Tasdorf – Woltersdorf – Erkner / R1** über eine Aufwertung des Radweges „Rund um Berlin“ bedeuten.

Auswirkungen und Anforderungen für den Radtourismus und das Radwegekonzept MOL:

- Potenzial v.a. für Berlin-nahe Routen / Produkte („Gartennachbarn“ etc.)
- Prüfung, ob Infrastruktur erhöhtem Nutzungsdruck gewachsen ist (ZR1 etc.)
- Prüfung und Abstimmung mit den neuen Radschnellverbindungen Brandenburg (drei Trassen im Verflechtungsbereich) und Berlin (eine Trasse)
- Sicherstellung, dass Brandenburger Ziele in Wegweisung auch auf Berliner Gebiet aufgenommen werden
- Ist Thema für potenzielle kommunale Arbeitsgruppe im Verflechtungsbereich (siehe auch „Rund um Berlin“-Weg)

Anbindung Polen

MOL war bislang nur über Hohenwutzen und Kostrzyn direkt mit den polnischen Nachbarn (Wojewodschaften Westpommern und Lebus) verbunden. Hier besteht Anschluss an polnische Radwege. Zu nennen sind:

- Fernradweg *Eurovelo 2* (über Kostrzyn, einer der bedeutendsten Radverbindungen Deutschland-Polen auch als Europaradweg 1 betitelt)
- Fernradweg *Grüne Oder* (ZiO) sowie
- die nachrangigeren Radwege *Czerwony* (Kostrzyn - Strzelce Krajeńskie) und *Szlak Warta* (SWa).

Die Querung per Fähre an der Güstebieser Loose ist auch möglich. Manko ist die teils unzuverlässige Verbindung. Der Betrieb läuft nicht stetig, teils auch wegen temporären Niedrigwassers. Hier könnte noch mehr Potenzial für deutsch-polnische Rundtouren gehoben werden.

Ganz neues Potenzial entsteht nun mit der jüngst im Juni eröffneten **Europabrücke**. Die neue Oderquerung ermöglicht eine Verlängerung des Oderbruchbahn-Radwegs von Wriezen an die Oder über die alte Eisenbahnbrücke nach Neurüd-

nitz-Siekierki. Die Brücke ist auf polnischer Seite mit Erlebnisraumdesign-Komponenten (Infotafeln zu Historie und Natur, Pausenstationen, Ausblickstationen, mobile Gastronomie etc.) ausgestattet. Es besteht nun ein weiterer attraktiver Anschluss über den polnischen **Fernradweg 20 „Radroute westliche Seenplatte“** Richtung Trzcinsko Zdrój / Bad Schönfließ und Myślibórz / Soldin und weiter nordöstlich in Richtung Naturpark Pommersche Schweiz (Drawski Park Krajobrazowy) in der Wojewodschaft Westpommern. Dieser ist derzeit teils noch in Bau bzw. Planung. Ergänzend kann auch noch der Fernradweg „Blue Velo“ bzw. Oder-Radweg auf polnischer Seite genannt werden (Odrzańska Trasa Rowerowa), der ab Küstrin beginnt und dann nach Norden aber mehr im Landesinneren in Richtung Stettin verläuft. Insgesamt ist aber festzustellen, dass mit der Anbindung aus Berlin über die Tour Brandenburg oder den Oderbruchbahnradweg ab Wriezen sich damit ein neuer attraktiver, grenzüberschreitender Korridor ergibt. Dieser Umstand kann für die Produktentwicklung und Vermarktung genutzt werden. Eine Verbesserung der Fährsituation (s.o.) würde das Qualitätslevel und weitere Routenmöglichkeiten im Grenzraum ermöglichen und damit eine Aufwertung für MOL.

Die Nachbarregion Lebus hat kürzlich eine neue Radstrategie veröffentlicht¹⁶, die auch im Rahmen des ODRA VELO-Projekts (Interreg) entwickelt wurde. Der TVSOS ist Projektpartner auf deutscher Seite. Das Projekt zielt darauf ab, den Aufbau eines touristischen Informationssystems zur Entwicklung der Fahrradinfrastruktur im deutsch-polnischen Grenzgebiet (z.B. Schilder, Info-Kioske, Infotafeln) und die Abgrenzung eines Netzes von Radtourismusrouten zu schaffen.

Auswirkungen und Anforderungen für den Radtourismus und das Radwegekonzept MOL:

- In Vermarktung über TVSOS / TMB aufnehmen
- Prüfung grenzüberschreitende Tourenplanung
- Prüfung Unterstützung für Aufrechterhaltung Betrieb und Marketing Fährangebot Gästebieser Loose / Gozdowice
- Weitere Abstimmungen mit den polnischen Partnern (Wojewodschaften Westpommern und Lubuski etc.)

Radtouristische Qualitätssicherung und Management

Das Reisegebiet Seenland Oder-Spree ist als **ADFC-Qualitätsregion** zertifiziert. Damit hat es eine Alleinstellung in Brandenburg und in Ostdeutschland¹⁷. Die Zertifizierung dient vor allem als Instrument der Qualitätssicherung, der Vermarktungseffekt kann als nachrangig gesehen werden. Im Landkreis gibt es keine speziellen ADFC-klassifizierten Qualitätsradrouten, aber über das Seenland Oder-Spree sind 10 ADFC-Ausflugsrouten definiert.

Zentrales Qualitäts- und Wegemanagement: Der Landkreis steht bei der Qualität als Radregion grundsätzlich gut da. Es gibt hinsichtlich der Instandhaltung Vereinbarungen zwischen Kreis und Gemeinden. Das Bauverwaltungsamt des Kreises im Zusammenhang mit der Kreisstraßenmeisterei setzt die Maßnahmen operativ um. Es ist ebenso angewiesen, ein grundlegendes Monitoring für den Zustand der Wege in Kreisverantwortung umzusetzen, was im Wesentlichen auch gut funktioniert.

D.h. ein grundlegender Austausch zwischen den Kommunen, Kreis und Touristikern findet statt, kann aber noch deutlich verbessert werden, wenn es über die Mängelbeseitigung hinaus geht. Damit sind perspektivische Ausbaubedarfe, Qualitätsverbesserungen beim Erlebniswert, vereinzelt Optimierungen zur Routenführung gemeint sowie wenn es darum geht, auch auf Veränderungen bei Angebot und Nachfrage etc. zu reagieren. Die Ressourcen für ein allumfassendes Monitoring in Verbindung mit einem aktiven, ständig steuernden Management sind im Moment kaum vorhanden, weder kommunal, beim Kreis noch beim Tourismusverband Oder-Spree. Insgesamt ist das aktive Management für den Radtourismus mit Fokus Infrastruktur und Erlebnisqualität verbesserungswürdig.

Auswirkungen und Anforderungen für den Radtourismus und das Radwegekonzept MOL:

- Bei behaltung der ADFC-Zertifizierung, ist auch in neuer Entwicklungsstrategie Marke Seenland des Tourismusverbandes Seenland Oder-Spree deklariert

¹⁶ Konzept der Radwege in der Woiwodschaft Lubuskie 2030, 2022

¹⁷ Es gibt nur 5 ADFC-Radreiseregionen in Deutschland

- Fortlaufende Investitionen und Qualitätsverbesserung bei der Wegeinfrastruktur, den Routen und Servicedienstleistungen
- Hierfür auch Monitoring und Managementressourcen an zentraler Stelle ansetzen (z.B. TVSOS) neben dem grundlegenden teilregionalen Austausch zwischen Kreis, Kommunen, Touristikern, Touristinformationen nötig.
- Marketing: Tages- und Mehrtagestouren weiter pflegen und der Nachfrage ggf. anpassen (TVSOS)

Wegweisung inkl. Knotenpunktwegweisung

Die Fernradwege und Hauptrouten im Landkreis MOL sind grundsätzlich gut ausgeschildert. Im Bereich der nachgeordneten Routen und in Einzelfällen auch bei den Hauptrouten sind Optimierungsbedarfe bereits genannt (s.o.). Diese müssen in genauen Wegeprüfungen noch konkretisiert werden.

Das Land Brandenburg unterstützt die Einführung der sogenannten Knotenpunktwegweisung¹⁸. Die Landkreise MOL und LOS verfügen über eine komplette Streckenwegweisung und haben die Knotenpunktwegweisung nicht umgesetzt. Einige Knotenpunkte aus der Beschilderung des Barnim reichen bis in den Bereich Strausberg rein. Das System hat einen grundlegenden Mehrwert für Nutzer, bindet aber oft auch schlechte Straßen und Feldwege in das Wegenetz ein und es gibt keinen festgelegten Qualitätsstandard. Als Negativbeispiel sei der Abschnitt Wesendahl - Buchholz auf der Route „Rund um Berlin“ genannt. Auch sind durch unterschiedliche Zeitpunkte der System Einführung die Schnittstellen zwischen den Landkreisen teils suboptimal gestaltet. Eine strukturierte Auswertung der Erfahrungen aus den Brandenburger Regionen steht demnächst an.

Zu den grundsätzlichen *Chancen und Vorteilen* der Knotenpunktwegweisung zählen:

- Flexibilität: Radfahrer können sich an jedem Knotenpunkt neu entscheiden, wie die Route aussehen kann.
- Bei hohem Tagesausflügler-Anteil relevanter, da Touren so individuell zusammengestellt werden können.
- Digitale Dienste und Routing sind auf dem Vormarsch, aber „Offline“-Beschilderung als Qualitätsmerkmal ist immer noch gefragt (siehe ADFC-Untersuchungen).

Grundsätzliche *Nachteile / Risiken* der Knotenpunktwegweisung:

- Es muss ein Routenangebot mit gewisser Dichte und Qualität vorliegen, damit jeweils Rundtouren von etwa 20 bis 30 Kilometern Länge möglich sind.
- Derzeit gibt es keine „Qualitätsüberwachung“ über die Wegeeignung bei Einbindung neuer „Seiten- und Querwege“ abseits der Hauptrouten.
- Die Bedeutung der digitalen Navigation steigt ständig und könnte das System irgendwann obsolet machen. Eine Routenzusammenstellung macht i.d.R. nur mit einer zur Wegweisung spezifischen Fahrradkarte Sinn (Ressourcen erforderlich).
- Infotafeln und Kartenmaterial zur Kommunikation der Knotenpunkte sind unbedingt erforderlich
- Hohe Kosten und Pflege für die FGSV-konforme Wegweisung¹⁹

Auswirkungen und Anforderungen für den Radtourismus MOL:

- Knotenpunktwegweisung kann Qualitätsverbesserung bringen, aber erheblicher Aufwand / Ressourceneinsatz zu beachten.
- Alle eingebunden Wege müssten qualitativ auch geeignet sein, sonst macht das System keinen Sinn. Kann das gewährleistet werden?
- Zunächst Erfahrungen aus Brandenburg-Analyse abwarten und in Entscheidung integrieren.

¹⁸ Das sogenannte Fietsrouten-Netzwerk entstand 1995 in Belgisch-Limburg, dehnte sich danach schnell über ganz Flandern und grenzüberschreitend in die Niederlande und später nach Deutschland und Wallonien aus. In Deutschland sind bislang v.a. Bereich in NRW und Nordwestdeutschland damit abgedeckt.

¹⁹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

Erreichbarkeit und Anbindung SPNV / ÖPNV

Eine wichtige Grundvoraussetzung für ein attraktives radtouristisches Angebot ist die Erreichbarkeit und Anbindung. Geht es nur mit sehr großem logistischen Aufwand zum Startpunkt eines Radweges (und auch wieder dorthin zurück), scheidet dieser häufig bereits in der Planungsphase potenzieller Gäste aus, egal wie attraktiv der Radweg ist. Ziel sollte es sein, Gästen und Naherholern sowohl die Hin- und Rückreise als auch die Unterbrechung der Tour durch eine attraktive Anbindung und entsprechende Infrastrukturen so bequem wie möglich zu machen. Gerade für streckenorientierte Radtouristen ist die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV wichtig, da dieser den Rücktransport zum Ausgangspunkt der Tour oder sogar bestimmte Oneway-Touren ermöglicht. Mit der S-Bahn-Anbindung und den Bahnschlüssen bietet MOL hier einige Möglichkeiten.

Beim Ausflugsverhalten der Radfahrer ist die zunehmende Nutzung des ÖPNV (Räder werden mitgenommen, um Start- und Endpunkte von Rund- und Oneway-Touren zu erreichen) zu konstatieren. Entwicklungen wie das 9€-Ticket befeuern diese Entwicklung zusätzlich. Gerade für den Berliner Quellmarkt ist dies besonders relevant: der Anteil von PKW in den Haushalten ist in Berlin mit der geringste im Bundesgebiet und fast 40% der Radausflügler nutzen mit ihren Rädern den ÖPNV, um zum Startpunkt zu kommen.

- **SPNV / Bahn:** In MOL besteht die Möglichkeit zur Mitnahme von Rädern über die Mehrzweckabteile bei der NEB (RB26 und RB60). An den Wochenenden im Sommerhalbjahr treten teils Überlastungserscheinungen auf, Fahrgäste kommen ab Müncheberg Richtung Berlin oft nicht mehr mit ihren Rädern mit. Die Problematik ist bekannt, kurzfristige Kapazitätserweiterungen sind nur schwer umsetzbar. Auch der RE1 kann genutzt werden (zwar Start in LOS, aber dann Anschluss an den Oderbruchbahn-Radweg), auch hier gibt es an Wochenenden immer wieder Engpässe. **Fahrradverleihe** an Mobilitätsknotenpunkten (Bahnhöfe) könnten zumindest teilweise für Entlastung sorgen. Hier ist das Angebot derzeit noch gering ausgeprägt (zu weit weg von den Bahnhöfen / Stationen oder eingeschränkte Öffnungszeiten an Wochenenden). Auch zu beachten, dass die Region durch mehr Streckenradwege und die Leihräder teils erschwert. Auch die Wirtschaftlichkeit für die Verleiher (Saisongeschäft) ist zu beachten.

RB26

Strausberg

- Sport- und Erholungspark, 15344 Strausberg Telefon 03341-421019, E-Bike Verleih und Ladestation, www.strausbergersep.de

Märkische Schweiz/Buckow

- Fahrradverleih der Minigolfanlage Buckow, Berliner Straße 9b, 15377 Buckow Tel. 033433 56567
- Ferienpark am Däbersee, Dahmsdorfer Str. 59, 15377 Waldsiedersdorf www.ferienpark-daersee.de
- RadWanderservice T. Langbecker, Siedlung 3, 15377 Waldsiedersdorf OT Ihlow Tel. 033437 15239, info@radwanderservice.de
- Radservicestelle am Café Tilla, Dahmsdorfer Straße 27, 15377 Waldsiedersdorf, Telefon 033433-155377, www.cafe-tilla.de
- Bürgerinitiative Obersdorf, Zum Birkenwäldchen 4, 15347 Obersdorf, Telefon 033432-8682

Seelow

- Tourist-Information „Oderbruch und Lebusener Land“ e.V., Mittelstraße 10, 15306 Seelow, Telefon 03346 84 98 08, www.oderbruch-tourismus.de
- Fahrrad-Zielke, Frankfurter Straße 10, 15306 Seelow, Telefon 03346-8251

Abbildung 9: Darstellung Leihstationen an der RB 26, Quelle: NEB

- **Bus:** Die Mitnahme von Rädern bei Bussen ist derzeit kein herausgehobenes Thema beim Landkreis. In der früheren Vergangenheit gab es Versuche mit wenig Nachfrage. Allerdings könnte im Zuge des Bedeutungszuwachs des Radtourismus eine erneute Prüfung möglicher Kombiangebote (Radbus i.V.m. Plusbus Bad Freienwalde - Strausberg) ein zusätzlich attraktives Angebot darstellen, um Oneway-Touren (z.B. Berlin - Tour Brandenburg - Bad Freienwalde & zurück mit Radbus oder RB) zu vermarkten. Eine Prüfung einfacher Lösungen (z.B. Radträger am Bus), die sowohl von Radtouristen als auch Einheimischen genutzt werden könnten, könnte für einen Modellversuch Sinn ergeben.

Auswirkungen und Anforderungen des Themas Anbindung SPNV / ÖPNV für den Radtourismus MOL:

- Über Einbindung beim VBB Relevanz des Themas „Rad im Regio“ weiter durch Kreisebene (MOL und LOS) bearbeiten (Fahrradgepäckwagen, längere Züge etc.)
- Teilnahme des Kreises und von Partnern an möglichen Pilotprojekten, Förderkulisse prüfen; ggf. Mischmodelle über Wirtschaftsförderung unterstützen, um neue innovative Formate oder Doppelnutzungen zu fördern: Verleihstationen erweitern
- Stärkere Kommunikation bestehender Angebote für Verleih, Einbindung in touristische Produkte
- Projektidee Radbus / Plusbus prüfen, einfache Lösungen (z.B. Träger als „Testballon“)

Ergänzende Radinfrastruktur

Neben einer attraktiven Routenführung und guten Wegequalität ist die ergänzende touristische Infrastruktur ebenso wichtiger Teil des Raderlebnisses, egal ob bei Ausflug oder Mehrtagestour. Die wichtigsten Aspekte sollen für MOL kurz beleuchtet werden:

- **Gastronomie:** Es findet sich je nach Radweg ein teilregional sehr unterschiedlich ausgeprägtes und dichtes Angebot. Im Berlin-nahen Bereich ist das Angebot gut und ausreichend, dafür finden sich in den peripheren, v.a. nördlichen und östlichen Bereichen teils größere Lücken, die sich 2022 nochmals deutlich verstärkten. Das Problem ist Brandenburg-weit bekannt und ein grundsätzliches Strukturproblem und nicht MOL spezifisch. Themen wie Arbeits- und Fachkräftemangel oder ausbleibende Betriebsnachfolgen sind bekannt und dünnen das Angebot weiter aus. In der derzeitigen Fortschreibung der Landestourismuskonzeption wird die Thematik verstärkt angegangen. Nichtsdestotrotz sind gastronomische Pausen für Radausflügler und -reisende sehr wichtig, bringen Wertschöpfung in die Region und werden in den Touren des Tourismusverbandes regelmäßig eingebunden. Sie können einen eigenen Reiseanlass darstellen (Ausflugsgastronomie).
- **Beherbergung:** Für Radreisende sind v.a. zielgruppenspezifische Beherbergungsformen interessant, z.B. Bett+Bike-Betriebe nach ADFC-Standard. In MOL gibt es derzeit rund 33 Betriebe, die meisten sind an den Fernradwegen R1 und D12 (in Brandenburg > 400) lokalisiert. Auffällig ist, dass bspw. im Nachbarkreis LOS und in anderen Regionen Brandenburgs mehr Betriebe zu finden sind als in MOL. Da immer mehr Radreisende- und Ausflügler ihre Fahrräder bspw. in ihren Caravans mitnehmen kommt eine Verbesserung der Caravan-Infrastruktur auch dem Radtourismus in MOL zugute.



Auswirkungen und Anforderungen für den Radtourismus MOL:

- Förderung z.B. durch Implementierung des Themas in die Wirtschaftsstrategien in den Kommunen / WIFÖ.
 - Neue innovative Formate sind gefragt, um das gastronomische Angebot aufrecht zu erhalten oder zu verbessern, auch Doppelnutzungen mit Kultur, Dorfbegegnungsstätten, Automaten in Lösungsmodelle einbeziehen etc.
 - Die Unternehmen stärker einbinden, v.a. als Markenbotschafter für und Profiteure vom Raderlebnis im Seenland Oder-Spree
 - Prüfung Erweiterung Caravan-Infrastruktur an radtouristischen Start- und Knotenpunkten zu den Touren bzw. an den Premiumwegen des Seenland Oder-Spree in MOL
- **Reparaturstationen zur Selbstmontage, Schlauchautomaten:** Nicht flächendeckend vorhanden, 2x Neuhausen, 2x Letschin.
 - **Rad-Verleih:** Ca. 10x in MOL, davon 8 mit E-Bike-Verleih. Zwar besitzen immer mehr Menschen ein Rad und nehmen dieses auch im Urlaub oder für einen Ausflug mit, aber mit Blick auf das Thema Verschneidung mit dem ÖPNV oder als Serviceangebot im Urlaub ist dieser Angebotstyp ebenso wichtig. Das Angebot in MOL ist hier eher dünn ausgeprägt, v.a. an ÖPNV-Knotenpunkten fehlt es an Verleihmöglichkeiten (RB26). Derzeit findet sich nur in Strausberg-Nord an der S5 eine Möglichkeit. An ausgewähltem Mobilitätsknotenpunkten entlang wichtiger Routen, auch Rundtours, und mit Bahnanschluss kann ein Ausbau von Verleihsystemen durchaus Sinn machen. Allerdings sind Aspekte wie Wirtschaftlichkeit im Saisongeschäft, Rahmenbedingungen im ländlichen Raum im Gegensatz zu urbanen Märkten und der Anspruch der Nutzer (Professionalisierung der Verleihsysteme, Schaffung individualisierter und kundenorientierter Angebote, technische Weiterentwicklung im E-Bike-Sektor etc.) zu beachten.

Abbildung 10: E-Bike-Ladestationen in MOL (Quelle: TVSOS)

- **E-Bike-Ladestationen:** Mehr als 40 Prozent der Radausflügler nutzen bereits Elektrofahräder²⁰. MOL kann hier grundsätzlich mit einem guten Angebot punkten, das durch ein Interreg-Projekt aus 2015 stark gefördert wurde. Durch den technischen Fortschritt ist aber von einer weiteren Erhöhung der Reichweiten bei den Rädern auszugehen. Das Nutzungspotenzial für E-Bike-Ladestationen könnte dadurch in der Bedeutung etwas abnehmen. Trotzdem ist es gerade für Radreisende ein wichtiges Komfortmerkmal.



- Der Landkreis Märkisch-Oderland setzt derzeit das Modellvorhaben (Landmobil - die MolBox) um, indem **Fahrradgaragen** (Fahrradbox) aufgestellt werden, die ÖPNV und Radfahren z.B. für das Pendeln verknüpfen. **Fahrradparksysteme:** einfache Fahrradständer werden zunehmend weniger gebraucht. Aufgrund größerer Räder und anderer Bremssysteme sind Abstellbügel zum Anlehnen und Anschließen relevanter. Alltagsradler und Radtouristen profitieren gleichermaßen. Die Gemeinden sollten die Rastplätze und bestehenden Systeme prüfen.

Auswirkungen und Anforderungen Bereich Service / Verleih für den Radtourismus und das Radwegekonzept MOL:

- Ausbau der Reparatur- und Service-Stationen, Schlauchautomaten etc. auch durch Einbindung bei Gastronomie- und Beherbergungseinrichtungen oder Touristinformatoren
- Prüfung Verleih an Knotenpunkten, v.a. mit SPNV
- Themen im Rahmen verbesserter Rahmenbedingungen für Wirtschaftsförderung aufgreifen
- Sicherheit: Überprüfung der Wege auf Eignung für E-Bikes (schnellere Geschwindigkeit, keine zu enge Kurven...),
- Prüfung der Abstellsysteme und ggf. Optimierung. Aufarbeitung in Form von Checklisten für Kommunen und Leistungsträger zur Optimierung radfreundlicher, ergänzender Infrastruktur

Erlebnisraum und Erlebnisqualität

Radtouristen und -naherholer erwarten neben einer guten Basisqualität zunehmend besondere Erlebnisse. Die Hintergründe sind vielfältig: wachsende Reiseerfahrung, Übersättigung mit (ähnlichen) Angeboten, Ausbruch aus dem Alltag, der Wunsch nach bedeutsamen Ereignissen, die neben der Erholung auch echte Mehrwerte für die Nutzer bringen etc. Angebote, die den Gast möglichst durchgängig, authentisch und unkompliziert berühren, aber langfristig binden, gewinnen an Bedeutung. Dabei rücken Erlebnisse in den Mittelpunkt, die vom Gewohnten abweichen und sich nachhaltig im Gedächtnis verankern. Es wird nicht nur eine qualitativ hochwertige Wegebeschaffenheit und -führung, eine umfassende Infrastrukturausstattung entlang der Wege, (Rad)Services, sondern auch das Erleben regionalspezifischer Elemente erwartet. Attraktive (Pausen)Möbliierungen, ein Szenerie- und Wohlfühlmanagement inkl. Einbindung der regionalen Gastronomie, ein einheitlich designtes Informationssystem und Wegweisung können das Qualitätslevel heben.

Abbildung 11: Bedürfnisse von Radtouristen und Status quo in MOL

²⁰ ADFC 2022

Auch ist wichtig, dass die Informationsvermittlung für die radspezifischen Inhalte aus einer Hand und entsprechend den Kommunikationsbedürfnissen der Zielgruppen gestaltet und ausgeliefert werden. Der starke Wettbewerb der Radreisedestinationen erfordert daher neben der beschriebenen Basisqualität auch eine Differenzierung hin zu besonderen Erlebnissen für touristische Radler²¹. Die Skizzierung der unterschiedlichen Bedürfnisstufen von Radtouristen kann dabei helfen, das Angebot weiter zu optimieren.

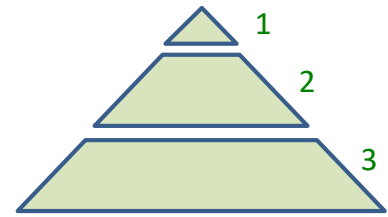
Übertragen auf das Seenland Oder-Spree und den Landkreis MOL liegt der Nutzen darin begründet, dass eine einheitliche und Seenland-spezifische Infrastrukturausstattung zur Erhöhung der Aufenthalts- und Lebensqualität führt. Einwohner nutzen die Angebote ebenso (z.B. die vorhandenen Radwege) und profitieren von einem höheren Freizeitwert. Investitionen in die Infrastruktur und eine besondere Erlebnisqualität können zudem zur Verbesserung der Standortqualität (Ansiedlung von Menschen und Unternehmen in der Region) beitragen und die regionale Identität stärken („Wir leben gerne hier und fühlen uns wohl“).

Umfassende Planungen für eine einheitliche Gestaltung der Infrastruktur (für Rad, Wandern etc.) in Form eines Erlebnisraumdesign-Konzepts gibt es für das Seenland Oder-Spree noch nicht. Allerdings liegen bereits wichtige Grundlagen und Ideen vor, auf die sich ein solches Konzept stützen kann²²:

- Die Infrastruktur bildet die Basis des touristischen Angebots und stellt die Kontaktpunkte der Marke Seenland Oder-Spree mit Gästen, Einwohnern und Naherholern dar (Leitgeschichte der Destination). Voraussetzung ist eine herausragende infrastrukturelle Basisqualität.
- Klärung und Umsetzung einheitlicher Gestaltungsrichtlinien in Abstimmung der Dachmarke mit den Teilregionen (Erlebnissräumen), Naturparks, Gemeinden etc. (noch nicht erfolgt). Derzeit gibt es größtenteils noch ein Wirrwarr an unterschiedlichen Informationstafeln, Gestaltungsdesigns und wenig gemeinsame Erkennungsmerkmale wo klar wird, dass man sich in der (Rad)Region und Destination Seenland Oder-Spree befindet. Verbesserungen bei ergänzenden, einheitlich gestalteten Infotafeln zur eigentlichen Wegweisung (Marke Seenland Oder-Spree) sind notwendig. Es gibt keine durchgehende und einheitliche Informationsaufbereitung und -darstellung bei den thematischen Routen, es erfolgt noch keine Orientierung an der Marke des Seenlandes.

Auswirkungen und Anforderungen für den Radtourismus und das Radwegekonzept MOL:

- Prüfung für Umsetzung eines abgestuften Erlebnisraumkonzeptes inkl. Einbindung des Radtourismus im Rahmen der Überlegung für die Gesamtdestination Seenland Oder-Spree
- Umsetzung in 1-2 Pilotregionen z.B. in MOL mit inhaltlichem Konzept und Designkonzept sowie Erarbeitung von Lösungen hinsichtlich Struktur, Finanzierung, Instandhaltungsmanagement und Qualifizierung einzubindender Leistungspartner, Einbindung Produktentwicklung, Marketing und interkreislicher, nachhaltiger Betreuung und Management
- Definition von einheitlichen Richtlinien für Gestaltung und Infrastrukturausstattung (Infotafeln / Stelen, Sitzmöglichkeiten etc.) der Gesamtregion Seenland und für die Teilregionen



Bedürfnispyramide Radtouristen + -
Ausflügler und grobe Einschätzung für das
Seenland Oder-Spree / MOL:

1 *Besondere Erlebnisqualität und Ambienteleistung.* Originalität und außerordentlicher Service.
→ Derzeit nicht vorhanden.

2 *Regionsspezifische Seenland-Qualität:* Umfassendes, rundes Radtourenenerlebnis, wo prägende Elemente der Marke klar spürbar werden und eine Einordnung in die Gesamtdestination immer erkennbar ist.
→ Derzeit nur in Ansätzen vorhanden.

3 *Basisqualität:* Wege und begleitende (Rad)Infrastruktur haben eine sehr gute Qualität und erfüllen die Bedürfnisse der Radausflügler.
→ Derzeit zu großen Teilen erfüllt

²¹ Unter Erlebbarkeit wird dabei die Möglichkeit verstanden, versprochene Inhalte, Attribute oder Themen einer Marke, eines Produktes oder eines Angebotes (eines Radweges), in einem direkten Zusammenhang mithilfe der natürlich vorhandenen Infrastrukturen erleben/ erfahren zu können. Als Inszenierung können jene Infrastrukturen bezeichnet werden, die auf eine zusätzlich geschaffene Art und Weise die Erlebbarkeit eines Themas versuchen zu steigern (z.B. landschaftsarchitektonische Bauwerke und Gestaltungselemente, die ein bestimmtes Thema aufgreifen, Informationsvermittlung etc.)

²² Vgl. Marken- und Produkthandbuch Seenland Oder-Spree, 2019

- Festlegung einer Grundstruktur mit Hauptorten für Zugang, Eingangs- und Startpunkten etc. in Korrespondenz zu auszuwählenden Modellregionen und / oder Modellrouten: z.B. Oderbruchbahnradweg, Märk. Schlössertour etc.
- Stärkere Einbindung von interessierten Unternehmen in die Verantwortung und Pflege der (Rad-)Infrastruktur

Besucherlenkung

Besucherlenkung kann über klassische Wegweisung und Beschilderung, aber auch über Informationsvermittlung, z.B. über Infotafeln im Gelände oder durch Kommunikation und Marketingmaßnahmen, gesteuert werden. Mittels Tourenbeschreibungen und Veröffentlichung dieser in Druckerzeugnissen, über die Auslieferung von digitalen Inhalten oder auch bei der Beratung vor Ort nehmen der Tourismusverband Seenland Oder-Spree und die Touristinfos bereits heute Einfluss auf die Besucherströme.

In einigen ländlichen Regionen Deutschlands wurden im Zuge der Pandemie und damit verbundenem geänderten Ausflugsverhalten (raus in die Natur, Mikroabenteuer vor der Haustür etc.) teils Überlastungserscheinungen durch zu viele Besucher festgestellt. Abgesehen von der Nutzung des SPNV gibt es diesbezüglich bislang noch wenig Erscheinungen von „Overtourism“ in MOL.

Allerdings ergeben sich hier und da Nutzungskonflikte, wenn verschiedene Nutzergruppen (z.B. Radfahrer, Wanderer) die gleichen Wege und Infrastrukturen nutzen. In MOL kann dies vereinzelt festgestellt werden. Es sei das Beispiel 66-Seen-Wanderweg angeführt, wo der Fernwanderweg immer mal wieder von Radfahrern genutzt wird. Zu beachten ist, dass dieser Raum nicht durch Radwege erschlossen ist (siehe Potenzial Lückenschlüsse weiter vorne).

Ebenso kommt es vermehrt durch Einflüsse wie Social Media (z.B. Instagram) oder populäre Outdoor-Plattformen (z.B. Komoot, Strava etc.) dazu, dass sensible Bereiche, die z.B. unter Naturschutz stehen, betreten werden oder auch abseits der offiziellen Routen gewandert oder Rad gefahren wird. Bundesweit gibt es dazu entsprechende Diskussionen. Denn die Outdoor-Apps und Portale sind beliebt wie nie, gerade im Bereich Radfahren (Bsp.: 66% d. Radausflügler benutzen Komoot). Der sogenannte Nutzer-generierte content der Portale birgt aber auch erhebliche Brisanz: es werden durch bestimmte Nutzer immer wieder Routen empfohlen, die eigentlich nicht zu befahren sind, durch empfindliche Naturräume führen oder sogar zu gefährlich sind.

Aus Sicht des Landkreises MOL und der Destination Seenland Oder-Spree ist es wichtig, dass sich die „offiziellen“ Routen von den Nutzer-generierten Inhalten abheben und entsprechend prominent dargestellt werden. Es gilt, **aktiven Einfluss zu nehmen**. Dies kann v.a. über die definierten Premiumwege und Leitprodukte erfolgen, die wie in der Strategie des Tourismusverbandes formuliert, prioritär gepflegt und kommuniziert werden. Der TVSOS ist auf Komoot bereits vertreten und kann so auch Einfluss nehmen, indem die offiziellen Routen hier beworben werden.

Ebenso ist die Einflussnahme durch Gemeinden und Touristinfos möglich, indem die Daten auf OpenStreetMap gepflegt werden, wo bestimmte Bereiche für bestimmte Nutzungsarten auch gesperrt werden können. Die OSM-Daten sind Grundlage für das Routing der meisten Apps bzw. Plattformen, insbesondere Komoot. Für das Thema Mountainbike gibt es im Kreisgebiet ebenso Nutzer und eine gewisse Nachfrage. Schwerpunktbereiche liegen rund um Buckow und Bad Freienwalde (in letzterem gibt es Überlegungen für auszuweisende Routen). Dieses Thema ist nochmals getrennt zu bearbeiten und nicht Gegenstand dieses Konzeptes.

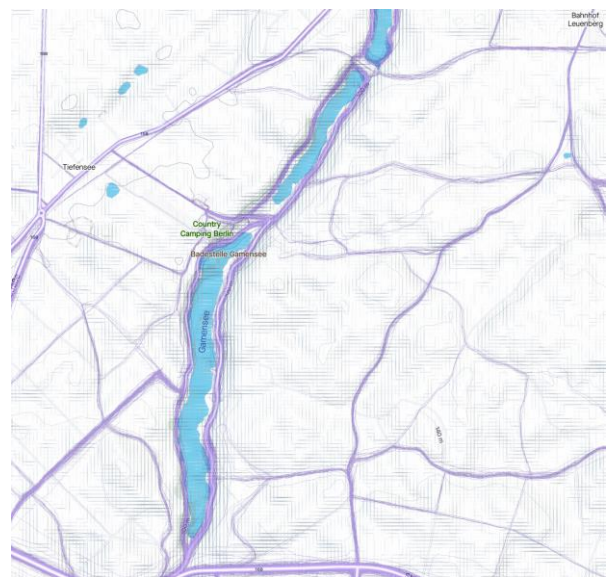


Abbildung 12: Frequentierung Bereich Gamengrund 8 (lila eingefärbt), 66-Seen-Weg durch Radfahrer. Quelle: Heatmap Strava. Weitere Karten dazu im Anhang

1.2.3 Nachfragesituation in MOL

Verlässliche, konkrete Nachfragedaten liegen für die radtouristische Nutzung im Landkreis MOL nicht vor. Dennoch können aus rahmengebenden Daten Tendenzen abgelesen und Rückschlüsse vorgenommen werden.

- Bis 2019 gab es in Deutschland jährlich etwa 5,4 Mio. Radreisende, 2020 wurden 34,4 Mio. Radausflüge unternommen. Schwerpunkt in Brandenburg sind Radausflügler / Tagestouristen. Der Tagestourismus hat nicht nur im Bundesvergleich überdurchschnittliche Bedeutung, sondern ist mit Abstand das umsatzstärkste touristische Marktsegment. In Kapitel 1.3.1 wurden der Boom für radtouristische Reisen und Ausflüge bereits erörtert. Es ist davon auszugehen, dass in absehbarer Zukunft keine gravierenden rücklaufenden Entwicklungen eintreten werden.
- Ableitungen können aus der offiziellen, **amtlichen Statistik zum Tourismus** vorgenommen werden. Bis zum Vor-Pandemiejahr 2019 gibt es im Seenland Oder-Spree und im Landkreis MOL als Teil der Destination ein Wachstum bei den **gewerblichen Übernachtungen**. Wenn man die Marktforschungsergebnisse repräsentativer Untersuchungen zum Reiseverhalten in Brandenburg hinzuzieht, kann davon ausgegangen werden, dass viele der Übernachtungsgäste während ihres Aufenthalts auch Radfahren. Der GfK DestinationMonitor Deutschland für Brandenburg 2021 stellt fest, dass **knapp ein Drittel der inländischen Gäste während ihres Urlaubs Radfahren** (unter den Top 6 bei den ausgeübten Aktivitäten). Der Wert ist gegenüber dem Vorjahr um 4% gestiegen.

Anzahl der gewerbliche Übernachtungen:

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
LK MOL	713.739	754.116	775.277	794.734	767.318	775.438	560.519	581.681
Seenland Oder-Spree	2.059.828	2.110.914	2.199.395	2.217.178	2.238.356	2.284.073	1.726.99	1.691.696

- Von den 86,8 Mio. Tagesausflüglern²³, die in Brandenburg jährlich unterwegs sind, geben 20% den Besuch von Landschafts- und Naturattraktionen als Hauptaktivität an. Ein Teil wird dies sicherlich auch per Rad vornehmen.
- Im Land Brandenburg gibt es **Zählstellen** für die **Radverkehrsmessung**. Hier werden alle Arten von Alltags- und Freizeitverkehr gemessen, eine Differenzierung erfolgt nicht. Die Zählstellen in MOL zeigen Schwankungen aber mit einem klaren Trend zur Steigerung. Eine Vergleichsanalyse aus Ende 2015 mit gesondertem Fokus auf Radwanderer zeigt im Brandenburg-Vergleich eine mittlere Nutzungsintensität im Landkreis gegenüber bspw. stärker frequentierten Wegen in anderen Regionen (z.B. Elberadweg, Berlin-Kopenhagen-Radweg). Der Oder-Neiße-Radweg sticht in MOL mit der stärksten Nutzung bei Radwanderern hervor (vgl. Abbildung 22 im Anhang 4.2).

Zählstelle	2010	2015	2019	2020	2021
Altlandsberg (ZR1)	47.422	61.514	86.879	107.082	86.727
Groß Neuen-dorf (Oder-Neiße-Radweg)	13.612	19.749	29.766	35.828	36.175

²³ DWIF-Tagesreisenmonitor 2020 für Brandenburg, 2021

- Tendenziell sind alle Altersgruppen bei den Radreisenden und -ausflüglern in MOL unterwegs. Das Durchschnittsalter steigt an (Quelle: TVSOS und ADFC). Der immer höhere Anteil an Pedelecs trägt sicherlich dazu bei, dass im Alter vermehrt Rad gefahren wird.
- Big Data-Quellen der großen Outdoor-Portale wie Komoot und Strava, bei denen Routen getrackt und navigiert werden, können ebenso grobe Rückschlüsse zur Nachfragesituation liefern. Der Blick in die Daten zeigt, dass v.a. die für Tagesausflüge relevanten und am Quellmarkt Berlin näheren Bereiche stärker frequentiert sind. Das Portal Komoot zeigt bspw. die am meisten genutzten Touren als smart-tour-Empfehlungen²⁴ im Portal an, die zur Inspiration dienen und von Nutzern häufig (nach) gefahren werden. Laut Komoot sind die meistfrequentierten Routen der Komoot-Nutzer in MOL drei Berlin-nahe Touren, die auch die bekannte Märkische Schweiz / Buckow einbinden:
 - Strausberg – R1- Märkische Schweiz – Buckow – Ihlow / Tour Brandenburg-Teilstück – Strausberg (wird vom TVSOS auch unter der Tour „Kehlen und Schluchten“ als ADFC-Tour vermarktet) oder als einfache Route hin & rück
 - Bereich Mehrow – Hönow - ZR1 – Altlandsberg - Eggersdorf (Teil der Gartennachbarn-Tour) als Rundtour von der S-Bahn Petershagen oder mit Start in Berlin (Ahrensfelde / H ohenschönhausen)
 - Bei Rennradfahrern besonders beliebt: Ahrensfelde-Mehrow-ZR1-Altlandsberg -Buckow und retour

Auswirkungen und Anforderungen für den Radtourismus und das Radwegekonzept MOL:

- Fortführung und Ausbau Monitoring und Nutzung neuer Datenquellen um das Nutzungsverhalten der Radtouristen noch besser zu kennen und Ableitungen für angepasste Maßnahmen vorzunehmen (Besucherlenkung, Produkte / Touren / Marketing etc.)

1.2.4 Marketing

Der Landkreis unterstützt den Tourismusverband Seenland Oder-Spree seit Jahren hinsichtlich der Umsetzung des Marketings auch für das Thema Radfahren. In den letzten Jahren wurden durch den Verband in Abstimmung mit dem Kreis, den Teilregionen und Kommunen zahlreiche Projekte und Maßnahmen erfolgreich für das Thema Rad umgesetzt. Dazu gehörten u.a.:

- Herausarbeitung von Zieleguppen-geeigneten Touren (Bsp. Entdeckertouren, Spätaufsteher-Touren)
- Produktentwicklung und Weiterentwicklung von Leitprodukten, z.B. Märkische Schlössertour
- Herausarbeitung grenzüberschreitender Touren
- Herausgabe aktueller Radkarten und Broschüren
- Zusammenarbeit mit Verlagen und der Presse, Bsp. Tagesspiegel
- Bündelung der digitalen Inhalte über die Website des Reisegebiets, über das Content-Netzwerk-Brandenburg, Auspielung auf Landesebene sowie auf Komoot
- Bewerbung auf Events, Messen
- Austausch mit Leistungsträgern, etc.

Es liegen zu den meisten radtouristisch relevanten POI, Wegen und Touren Daten vor, die u.a. über den TVSOS gepflegt und in das landesweite Content-Netzwerk und in die DAMAS-Datenbank eingespeist werden. Diese Daten können bspw.

²⁴ Smart Tours werden durch einen Algorithmus generiert. Sie basieren auf einer Kombination aus beliebten Highlights mit vielen Kommentaren und positiven Bewertungen und anonymisierten Daten von Hunderten von abgeschlossenen Touren, die von Komoot-Nutzern in der Umgebung aufgezeichnet wurden. Zu beachten: diese Daten sind nicht repräsentativ, können aber grundlegende Hinweise geben. Für Ende 2022 plant Komoot eine Wege-genaue Auswertung

für die Kommunikation auf allen Ebenen des Tourismusmarketing (Land, Destination, Teilregionen / Kommunen) genutzt werden. Dies erfolgt teilweise schon. Es sollten sich aber noch mehr Kommunen und Teilregionen in MOL dieser Möglichkeiten bedienen und die Daten auch für ihr eigenes Marketing und Informationspflege nutzen.

Auswirkungen und Anforderungen für den Radtourismus und das Radwegekonzept MOL:

- Fortführung und Ausbau Marketing mit Federführung über TVSOS
- Verzahnung der Ebenen Land, Seenland-Oder-Spree und der Teilregionen / Gemeinden (Erlebnissräume) in MOL, u.a. mit stärkerer Nutzung der vorhandenen Daten

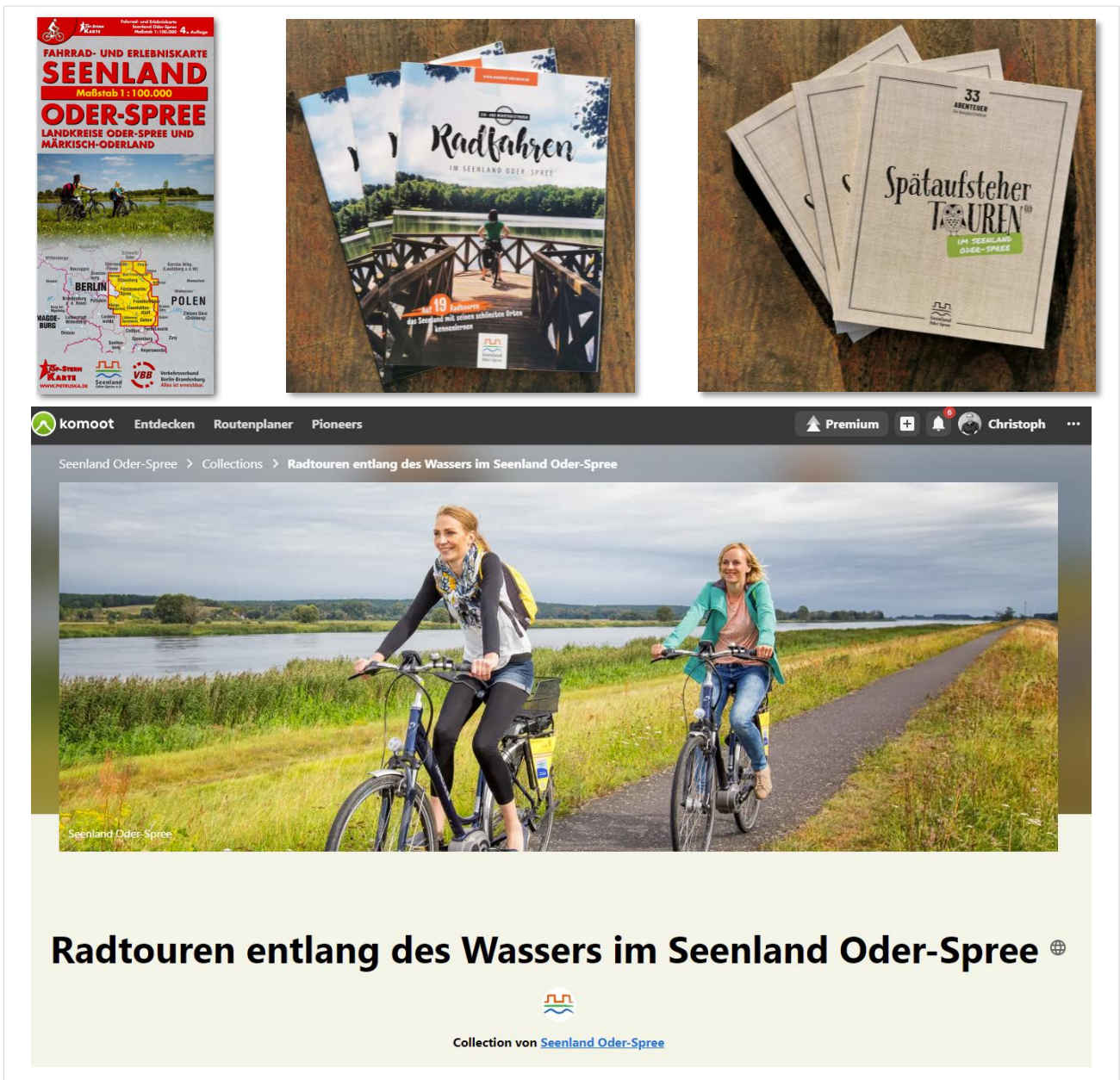


Abbildung 13: Beispielhafte Marketingmaterialien. Quelle: Tourismusverband Seenland Oder-Spree

1.3 Zusammenfassung SWOT

Als Fazit der Ist-Analyse, Potenzialerschätzung lassen sich zusammenfassend folgende Aussagen zu den wichtigsten Stärken-Schwächen und Chancen-Risiken (SWOT) zum Radtourismus und der Radwegesituation im Landkreis MOL treffen:

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Grundsätzlich gut ausgebautes Radwegenetz mit überregional und regional bedeutenden Routen (R1, D12), Oder Neiße unter den TOP 12 der bekanntesten Radwege in Deutschland ▪ Basisqualität weitgehend gut und stimmig ▪ Beschilderung bei Haupttrouten gut bis sehr gut ▪ Radwege verlaufen zu einem bedeutenden Teil auf separaten Radwegen oder auf verkehrsrarmen Nebenstraßen. ▪ Auf weitestgehend asphaltierten Radwegen werden sehr abwechslungsreiche Naturräume und Kulturlandschaft (Wälder, Seen- und Flusslandschaften, Naturparke, Kleinode und kleine Ortschaften, POI) durchfahren ▪ Anbindung an ÖPNV (v.a. S5, teils RB26) ▪ Der LK MOL ist Gründungsmitglied der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen (AGFK Brandenburg) ▪ Viele E-Bike-Ladestationen (passt zum Trend, Relevanz ggf. durch technischen Fortschritt abnehmend) ▪ Destination: neues Markenkonzept mit klaren Vorgaben des TVSOS ▪ Marketing: gute Online-Tourdatenbank mit Empfehlungen über TVSOS & Präsenz in nachfragestärkster Routing-App / Plattform Komoot ▪ ADFC-Zertifizierung Radreiseregion für gesamtes Seenland Oder-Spree (Qualität) ▪ Vereinbarungen zur Instandhaltung zwischen Kreis und Kommunen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Umsetzung der im 2013er Konzept definierten Maßnahmen noch nicht abgeschlossen ▪ Teils Investitions- und Personal- / Management-Engpässe auf kommunaler Seite (z.B. kaum Monitoring und Steuerung der Wege im Detail) ▪ Abstimmung zwischen Kreis, Kommunen und Touristikern noch nicht intensiv genug ▪ Unterschiedlicher Stellenwert in den Kommunen für Radtourismus ▪ Teils verbesserungswürdige Vernetzung mit Nachbarregionen (Bsp. Rund um Berlin), fehlende Abstimmung ▪ Im Bereich Altlandsberg / Strausberg Richtung / Gamengrund / Höhenland bis Bad Freienwalde keine Verbindung, dadurch teils Nutzungskonflikte auf 66-Seen-Weg mit Wanderern ▪ Oft auch straßenbegleitende Wege oder auf Straßen (weniger attraktiv) ▪ Thematische Premiumwege mit Mängeln in Erlebnisqualität (jeweiliges Leitthema nur bedingt erlebbar; Format entspricht nicht immer den Gästebedürfnissen) ▪ Teils Wurzelschäden ▪ SPNV: Überlastung bei Fahrradmitnahme an Wochenenden ▪ Gastronomie: teils „Versorgungslücken“ in den östlichen und nördlichen Bereichen von MOL entlang der Radwege. Aber generelles Strukturproblem. ▪ Über landesweites DAMAS vorliegende Touren und radtouristische Daten werden in Kommunen, Teilregionen noch nicht ausreichend genutzt (z.B. für Marketing) ▪ Kein abgestimmtes Erlebnisraumdesign (einheitliche Infotafeln, Pausenstationen, Storytelling etc.) in Gesamtdestination Seenland Oder-Spree ▪ Bruch bei Knotenpunktwegweisung Übergang LK Barnim zu MOL (für Gäste nicht nachvollziehbar) ▪ Bett+Bike etwas unterdurchschnittlich besetzt ▪ Zu wenig Fahrrad-spezifische Infrastruktur: Rad-Service-Stationen, Abstellanlagen, v.a. aber Verleih an Bahnstationen!

Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Radtourismus strategisch im Marketing und politisch weiter zentrales und gefördertes Thema im Land Brandenburg ▪ Gesellschaftliche Rahmenbedingungen befeuern Outdoor-Affinität bei allen Altersgruppen, Corona und Klimaziele als Beschleuniger ▪ Fahrradbegeisterung und Nutzung steigt weiter, Quellmarkt Berlin mit Interesse auch bei jungen Zielgruppen (siehe strategische Zielgruppen Seenland Oder-Spree) ▪ Quellmarkt Berlin, demnächst mit Anbindung Rad-schnellverbindungen: Erhöhung der Nachfrage zu erwarten ▪ Investitionen in Radtourismus auch als Beitrag zur Erhöhung der Lebensqualität für Bewohner, kann identitätsbildend wirken ▪ Digitalisierung / Datenmanagement mit Chancen für zielgruppengerechte Kommunikation unterschiedlicher Touren und Storytelling, aber auch Verknüpfung von Daten im Rahmen Wegemanagement und Besucherlenkung ▪ E-Bike-Trend kann auch periphere Bereiche in MOL besser anbinden, neue Routenoptionen ▪ Markenthema Seenland Oder-Spree lässt Spielraum für Inszenierung und weitere Qualitätsverbesserung des Rad- und Naturerlebnisses ▪ Zusätzliche Anbindung Polen über neue Europabrücke ▪ Bislang wenig genutzte Tour „Rund um Berlin“ mit Potenzial, aber hoher Optimierungsaufwand ▪ Avisiertes Radwege-Monitoring mit Kernstück digitale Erfassung aller Radwege Brandenburgs gemeinsam mit dem ADFC für die Beurteilung der Qualität von Radwegen. Die Plattform soll demnächst sowohl für Radwegekontrolleure als auch für Endkunden zur Verfügung stehen. ▪ Teils günstige Förderkulisse, v.a. Bund 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Steigende Ansprüche bei verschiedenen Nutzergruppen im Radtourismus verursachen Ausbau- / und Optimierungsbedarf, ggf. hohe Kosten ▪ Nutzungskonflikte durch mehr Nutzer, aber auch Radfahrer abseits offizieller Wege ▪ Hoher Wettbewerbsdruck unter den Regionen rund um Berlin und bundesweit ▪ Konzentration auf wenige „Autobahnen“: möglicher Unmut bei einzelnen Kommunen („Bedeutungsverlust“) ▪ Falls MOL als Vorreiter bei Reaktivierung „Rund um Berlin“ und andere Kreise nicht nachziehen, dann keine Synergien / Potenzialausschöpfung der Berlin-nahen Route ▪ SPNV-Überlastung bei Radmitnahme erzeugt Frust auf allen Seiten ▪ Kosten und Unterhaltungsaufwand Knotenpunktwegweisung

2. Konzept und Maßnahmenempfehlungen

2.1 Ziele, Leitlinien und Entwicklungsplan

- 1 Qualität statt Quantität:** Die Grundsätze und Ziele aus dem Konzept 2013 werden weiterverfolgt. Die **Konzentration auf Hauptradwege bzw. -routen** (vgl. Netzplan Kapitel 2.2) macht sowohl hinsichtlich eines gezielten Ressourceneinsatzes als auch in touristischer Perspektive Sinn. Die Strategie wird fortgesetzt. Damit wird an die mit den Teilregionen abgestimmte touristische Markenkonzeption des Seenland Oder-Spree als übergeordnete Destinationseinheit für den Landkreis MOL angeknüpft. Hier wird eine „**Best of Strategie**“ verfolgt, die Leitprodukte und bestimmte Inhalte in der Kommunikation nach vorne stellt, die die Marke im Besonderen repräsentieren. Das schafft Aufmerksamkeit und nimmt das Gesamtangebot mit. Dafür sind die Fortführung der Verbesserung der Netzqualität, kleinere Lückenschlüsse und der Qualitätsausbau im Gesamten und an den Abschnitten mit Ausbau- bzw. Optimierungsbedarf (siehe nachfolgende Kapitel 2.2. und 2.3) notwendig.
- 2 Marketing ausweiten:** In den aktuellen Leitlinien des Tourismusverbands Seenland Oder-Spree werden die definierten **Premiumrouten** Oder-Neiße-Radweg, Oderbruchbahn-Radweg, Märkische Schössertour und Rundtour Gartennachbarn u.a. für die Weiterentwicklung zu echten **Leitprodukten** und für die Ausarbeitung weiterer **Tourenvorschläge** fokussiert. Sie stehen in der Angebotsentwicklung und Kommunikation im Vordergrund und sind auch hinsichtlich der thematischen Inszenierung weiterzuentwickeln (siehe auch Stichwort Erlebnisraumdesign im Punkt 8). Der R1, die Hist. Stadtkernroute und die Tour Brandenburg werden als überregionale Achsen ebenso in die Vermarktung eingebunden und sind Basis für weitere Tourenempfehlungen. Die Regionalparkroute „Rund um Berlin“ wird als Potenzialradwanderweg mit aufgenommen. So kann eine weitere radtouristische Attraktivierung des Verflechtungsbereichs zu Berlin mit einer optimierten Anbindung vieler Attraktionen (POI) perspektivisch erreicht werden. Auch die überregionalen Routen, v.a. der Oder-Neiße-Radweg benötigen ein stärkeres, destinationsübergreifendes Marketing. Von mehr Radwanderern profitiert auch MOL. Die vorhandenen Möglichkeiten der Ausspielung der Touren für die Bewerbung über das landesweite DAMAS-System sollten in den Teilregionen bzw. Kommunen noch stärker genutzt werden.
- 3 Differenzierte Zielgruppenansprache:** Mit dem radtouristischen Angebot in MOL werden sowohl die Bedürfnisse von **Freizeitradelnden mit Drang nach Natur und Neuentdeckungen** als auch **kulturinteressierte Aktivtouristen** bedient. MOL hat mit Berlin einen riesigen Quellmarkt vor der Tür, um **Radausflügler** für unsere Region zu begeistern. Die Radbegeisterung betrifft alle Altersgruppen und reicht auch bis in jüngere Zielgruppen rein, die Mikroabenteuer vor den Türen der Großstadt auch per Rad erfahren möchten. Aber auch Radausflügler, die vom Wohn- oder Urlaubsort zu ihrer Genussradtour starten, oder für Streckenradler auf mehrtägigen Touren halten MOL und das Seenland Oder-Spree ein Angebot vor. Die Ansprache in der Kommunikation ist je nach Zielgruppe hinein differenziert vorzunehmen. Die bestehenden Zielgruppenprofile des Tourismusverbandes Seenland Oder-Spree für die Dachmarke können dazu genutzt werden und mit den im Konzept aufgeführten touristischen Radlerkategorien verschnitten werden. Der Landkreis möchte mit der Verbesserung des touristischen Radwegeangebots ebenso einen Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität für die **Einwohner** erzielen. Sie sind ebenso wichtige Zielgruppe, sowohl im Rahmen der Nacherholung und Freizeitgestaltung als auch in Verschneidung mit dem Alltag (Schule, Pendler etc.). Nebenzielgruppen wie Rennrad- oder Gravelfahrer sind bedarfsorientiert im Rahmen der bestehenden Ansätze des TVSOS an geeigneten Wegen mit Angeboten zu bedienen.
- 4 Lückenschlüsse und Ausbaupotenziale für touristisches Radwegenetz gezielt angehen:** Die radtouristische Potenzialprüfung rückt neben dem Optimierungsbedarf der Regionalparkroute „Rund um Berlin“ v.a. drei räumliche Korridore in das Blickfeld, wo durch Lückenschlüsse die Angebotsqualität der Radregion MOL nochmals erhöht und dem Bedürfnis der Nachfrage nach Rundkursen und Touroptionen weiter nachgekommen werden kann. Eine weitere Detailprüfung in Abstimmung mit den relevanten Gemeinden erscheint für die folgenden Bereiche sinnvoll (siehe auch Karte Netzplan

Ausbaupotenzial in Kapitel 2.2): Neuhardenberg (R1, Märkische Schlössertour) - Richtung Wriezen (Tour Brandenburg); Strausberg – Stienitzsee – Erkner; Strausberg / Altlandsberg – Gamengrund – Oberbarnim – Höhenland – Falkenberg / Bad Freienwalde. Sowohl bezüglich dieser potenziellen Lückenschlüsse als auch der Aufwertung der Route „Rund um Berlin“ sind Abstimmungen mit den Nachbarregionen und den relevanten Gemeinden zwingend notwendig. So sollten regionale Arbeitsgruppen (mit Kommunen, Kreis(en), Touristinformationen etc.) gebildet werden, die die Optimierungsmöglichkeiten gemeinsam herausarbeiten, die dann im vorliegenden Kreiskonzept nachträglich mit aufgenommen werden können. Hier kann auf sich ändernde Rahmenbedingungen nochmals reagiert werden. Durch die Freigabe der Euro-pabrücke Bienenwerder wird neben dem Übergang in Küstrin-Kietz / Kostrzyn eine weitere Möglichkeit geschaffen, den grenzüberschreitenden Radtourismus zu intensivieren und ggf. Routenführungen anzupassen.

5 Die insgesamt gute Qualität bei der **radtouristischen Wegweisung** ist in **Teilbereichen** zu **verbessern** (z.B. Rundtour Gartennachbarn) und im Gesamten zu sichern. Auch die **Besucherlenkung** ist **aktiv** zu **steuern**. Die touristischen Attraktionen müssen leicht aufzufinden sein, sowohl per Beschilderung als auch digital über strukturierte Daten. Es gilt, die Einbeziehung lokaler Highlights noch stärker zu forcieren, um auch die Wertschöpfung aus dem Fahrradtourismus für die Gemeinden noch weiter zu erhöhen. Lokale Highlights und Sehenswürdigkeiten sollten in Abstimmung mit dem TVSOS in der Wegweisung der überregionalen Radrouten berücksichtigt und vermarktet werden. Die Erreichbarkeit lokaler Ziele ist durch Routenzubringer möglich, wenn diese den Qualitätsstandards für touristische Radrouten entsprechen. Das Thema **Knotenpunktwegweisung** sollte nochmals mit den in Kürze erscheinenden Erfahrungen aus der Evaluierung auf Landesebene geprüft werden und eine aktualisierte Abwägung hinsichtlich Kosten und Nutzen erfolgen.

Durch den Outdoor-Boom und die Anwendung von Nutzer-getriebenen Inhalten über Social Media und Empfehlungen beim Routing in Radbezogenen Apps und Plattformen (Komoot & co) ist zunehmend die Nutzung von Wegen auch abseits der offiziellen Radrouten festzustellen. Nicht nur durch eine optimale Wegweisung, auch durch die Ausweitung der Kommunikationsstrategie mit geeigneten Tourenempfehlungen durch den TVSOS und die Touristinfos in den Teilregionen kann „präventiv eingegriffen“ werden. Dabei ist der Qualifizierung der Touristinformationen und Kommunen **für Datenpflege und -management** und Wegeführung mehr Bedeutung beizumessen. Hier bedarf es eines stärkeren Austauschs zwischen den jeweiligen Kommunen, Kreis und den Touristikern.

6 Dies betrifft neben Datenpflege auch das **Monitoring** der Wege(qualität), Absprachen hinsichtlich Sperrungen (Naturschutz, Krisen wie ASP etc.) inkl. Rückmeldungen untereinander und das gesamte touristische **Management** für den Radtourismus. Es sollte über eine destinationsweite zentrale **Koordinierung** für diese Belange nachgedacht werden und mehr Ressourcen in Absprache mit den Landkreisen MOL und LOS, dem TVSOS und den Touristinformationen bzw. Kommunen zur Verfügung gestellt werden.

7 Neben der Optimierung des touristischen Radwegenetzes soll auch weiter an der Verbesserung der **ergänzenden Infrastruktur und radtouristischen Services** gearbeitet werden. Sie sind ebenso wichtige Eckpfeiler im Rahmen der Servicekette und Teil des Gesamterlebnisses Rad in MOL. **Gastronomische Einrichtungen** haben derzeit mit unterschiedlichen Herausforderungen zu kämpfen. Um einer weiteren Ausdünnung des Angebots entgegenzuwirken, sollte versucht werden, an der Verbesserung der Rahmenbedingungen zu arbeiten. Dies kann z.B. erfolgen, indem die Gastronomie als Teil der Wirtschaft in den Entwicklungsstrategien der Kommunen verstärkt Gehör findet und auch innovative Formate (Doppelnutzungen mit Kulturorten, Dorfbegegnungsstätten, Heimatstuben, Einführung von Automaten etc.) im Sinne der Wirtschaftsförderung unterstützt werden. Auch **Verleihstationen** stellen einen wichtigen Radservice dar, die an ausgesetzten Mobilitätsknotenpunkten mit SPNV-Anschluss und touristischen Hotspots ein ergänzendes Angebot darstellen können. Auch hier kann über Förderinstrumente und eine Verbesserung der Rahmenbedingungen versucht werden, Akteure und Betreiber zu gewinnen. Aspekte wie saisonales Geschäft und die Einbindung in attraktive Rundtouren sind zu beachten. Noch wichtiger ist die **Mitwirkung des Kreises im VBB** zu sehen, wie die Fahrradmitnahme im SPNV weiter verbessert und sichergestellt werden kann. Immer mehr Menschen wollen den SPNV zur Fahrradmitnahme bei Radausflügen nutzen. Die Ausstattung mit geeigneten Radabstellanlagen (z.B. Bügel anstatt Ständer) sollte geprüft und nach

Möglichkeit optimiert werden (z.B. auch über Checklisten für Gemeinden zur Optimierung radfreundlicher, ergänzender Infrastruktur).

8 Die Basisqualität muss nicht nur an den einzelnen Radwegen, Routen und Orten stimmen, sondern ist im Idealfall destinationsweit aufeinander abgestimmt und erschließt sich dem radelnden Gast als stimmiges Gesamterlebnis. Dazu zählt, dass die Besonderheiten und Geschichte der Natur- und Kulturlandschaft ansprechend vermittelt und erlebbar sind, die Marke Seenland Oder-Spree damit spürbar und Nutzer und Gäste von einer **besonderen Erlebnisqualität** und **Ambienteleistung** überrascht werden. Um das Raderlebnis in MOL und im Seenland genau dahingehend zu verbessern und einen einheitlichen Erlebnisraum zu gestalten, sollte mittel- bis langfristig ein abgestimmtes **Erlebnisraumdesign** in im Seenland Oder-Spree wirken. Dazu zählen ebenso Aspekte der Informationsvermittlung, Storytelling i.V.m. Besucherlenkung, attraktive Wegemöblierung, eine hohe Aufenthaltsqualität und das Umsetzen eines Wohlfühlmanagements an den Stationen der Radwege, v.a. der Premiumrouten als radtouristische Leitprodukte. Eine stärkere Einbindung von interessierten Unternehmen in die Verantwortung und Pflege der Radinfrastruktur ist ebenso anzulegen.

9 Potenzial der Berlin-Nähe nutzen: Die Nachfrage und der Nutzerdruck werden im Verflechtungsraum des Landkreises mit Berlin in den nächsten Jahren ansteigen, v.a. in der S5 Region. Der Bau der relevanten **Radschnellverbindung Nr. 9 in Berlin** bis an die Landesgrenze bei Hönow, aber auch die grundsätzlich avisierten **drei Radschnellverbindungen Brandenburg** von Hoppegarten bzw. Neuenhagen in Richtung Berlin werden dazu mittel bis langfristig beitragen. Hier sind seitens des Kreises die Planungen mit den Ländern und Gemeinden abzustimmen und zu prüfen, ob auch die angrenzende Infrastruktur dem erhöhtem Nutzungsdruck gewachsen ist (ZR1, Rundtour Gartennachbarn, Rund um Berlin etc.) und ob weiterer Ausbaubedarf besteht (ZR1, Rundtour Gartennachbarn, Rund um Berlin etc.). Auch ist sicherzustellen, dass die MOL-relevanten POI und Orte in die Wegweisung auf Berliner Gebiet mit aufgenommen werden.

10 Mit den polnischen Partnern an gemeinsamen Angeboten arbeiten: Die Eröffnung der Europabrücke über die Oder schafft gänzlich neue Möglichkeiten für Radausflügler, Regionradler, aber v.a. auch für Streckenradler bzw. Radwanderer, die gerne Radfernwege nutzen. Entlang der Achse Berlin - Tour Brandenburg bzw. Oderbruchbahnradweg ab Wriezen – ergibt sich damit ein neuer attraktiver, grenzüberschreitender Korridor mit Anbindung über mehrere polnische Radfernwege und regionale Routen. Dies ist in der Vermarktung offensiv mitaufzunehmen und gemeinsame Angebote zu erarbeiten. Dazu bieten sich das bereits gestartete Interreg-Projekt an, aber auch direkte Kooperationen. Eine Verbesserung der Situation Fähre Güstebieser Loose könnte ebenso das grenzüberschreitende Radangebot verbessern.

11 Die Verschneidung von Freizeit- und Alltagsverkehr wird weiter zunehmen. Hier ist noch mehr Datenqualität gefragt und eine gemeinsame Betrachtung im Rahmen eines weiteren Arbeitsschrittes für ein integriertes Radwegekonzept anzulegen.

2.2 Wegekonzept und Netzplan

In Anlehnung an das Konzept von 2013 und durch die aktualisierte Bewertung der Wege wurden jene Routen festgelegt, die das höchste Angebots- und Entwicklungspotenzial haben. Ebenso sind Aspekte der Zielgruppenanforderungen (z.B. Bedarf nach Rundtouren etc.) und die strategische Ausrichtung der Marke Seenland Oder-Spree mit den definierten Premiumwegen (siehe 2.1) eingeflossen. Im Kern werden die bereits definierten Haupttrouten beibehalten. Der Theodor-Fontane-Radweg wird im Sinne von „Qualität vor Quantität“ vorerst nicht weitergeführt.

Die Angaben zu den Potenzialtrassen knüpfen an die Strategie der Verbesserung des Gesamtangebots an (Qualitätsoptimierung, Schließung von Lücken und Anbindung der touristisch relevanten POIs und Schaffung von Rundtouren im zielgruppeneigneten Format). Es gilt auch die Erlebbarkeit der Seenland Oder-Spree-Themen (siehe Markenkonzept) entlang der Routen auszubauen, um den Gästen die „DNA“ und das Typische der Region zu zeigen und auch für die Bevölkerung attraktive und identitätsstiftende Naherholungsangebote im Sinne einer guten Lebensqualität vorzuhalten. Das künftige Wegenetz und seine Optimierung in der kreislichen Perspektive:

Radfernwege	Weitere Haupttrouten und Premiumwege	Ergänzungsrouten	Potenzialtrassen und Ausbaupotenzial
<p>Oder-Neiße Radweg (Radfernweg, Premiumweg Markenkonzept Seenland Oder-Spree) → v.a. Verbesserung koordiniertes Marketing, einzelne Qualitätsverbesserungen Infrastruktur, Gastronomisches Angebot, Informationsvermittlung; weitere Nutzung für Tourenangebote</p>	<p>Märkische Schlössertour (Premiumweg Markenkonzept Seenland Oder-Spree) → v.a. Optimierung Erlebnisqualität und Inszenierung inkl. Entwicklung zu echtem Leitprodukt, teils Routenführung und Wegweisung, weitere Nutzung für Tourenangebote, Prüfung Anschluss Altranft / Bad Freienwalde</p>	<p>Regionalparkroute „Rund um Berlin“, → v.a. Optimierung Wegequalität und Wegweisung, regionsübergreifende Koordinierung zum Ausbau, folgend später Tourenentwicklung</p>	<p>Neuhardenberg (Anschluss R1, Märkische Schlössertour) - Richtung Wriezen (Anschluss Tour Brandenburg) → Prüfung Lückenschluss / Radwegneubau, später Tourenentwicklung</p>
<p>Europaradweg R1 / Eurovelo 2 / D3-Route / ZR1 (Radfernweg) → einzelne Optimierungen Infrastruktur und Wegequalität, weitere Nutzung für Tourenangebote; ggf. Aufwertung Zubringer ZR1 i.V.m. Anschluss Radschnellweg Nr. 9 Berlin (Abstimmung mit Planungen)</p>	<p>Oderbruchbahn-Radweg (Premiumweg Markenkonzept Seenland Oder-Spree) → einzelne Optimierungen Infrastruktur, Ausbau Erlebnisqualität und zu Leitprodukt, weitere Nutzung für Tourenangebote, auch Anschluss nach Polen über Europabrücke</p>		<p><i>Strausberg / Altlandsberg – Gammengrund – Oberbarnim – Höhenland – Falkenberg / Bad Freienwalde</i> → Prüfung Lückenschluss / Radwegneubau, später Tourenentwicklung</p>
<p>Tour Brandenburg (Radfernweg) → Weitere Qualitätssicherung und Ausbau gemäß den bestehenden Planungen, weitere Nutzung für Tourenangebote</p>	<p>Rundtour Gartennachbarn (Premiumweg Markenkonzept Seenland Oder-Spree) → einzelne Optimierungen Infrastruktur und Wegweisung, Weiterentwicklung zu einem echten Leitprodukt; weitere Nutzung für Tourenangebote</p>		<p>Strausberg - Stienitzsee – Erkner, betrifft Teilabschnitte „<i>Rund um Berlin</i>“ bzw. „<i>Rundtour Gartennachbarn</i>“ → Ausbau / Optimierung in Abhängig weiterer Detailprüfung und Konzepterarbeitung</p>
<p>Radrouten Historische Stadtkerne → Prüfung Lückenschluss / Radwegneubau, später Tourenentwicklung</p>			<p>Potenzialtrasse Anschluss Radschnellweg Berlin Nr. 9 (Anschluss Hönow / ZR1, braun in Karte) und Radschnellwege Brandenburg (blau in Karte) → Potenzialprüfung des avisierten Radwegneubaus durch Land für radtouristische Perspektive MOL / Seenland Oder-Spree, später Tourenentwicklung</p>

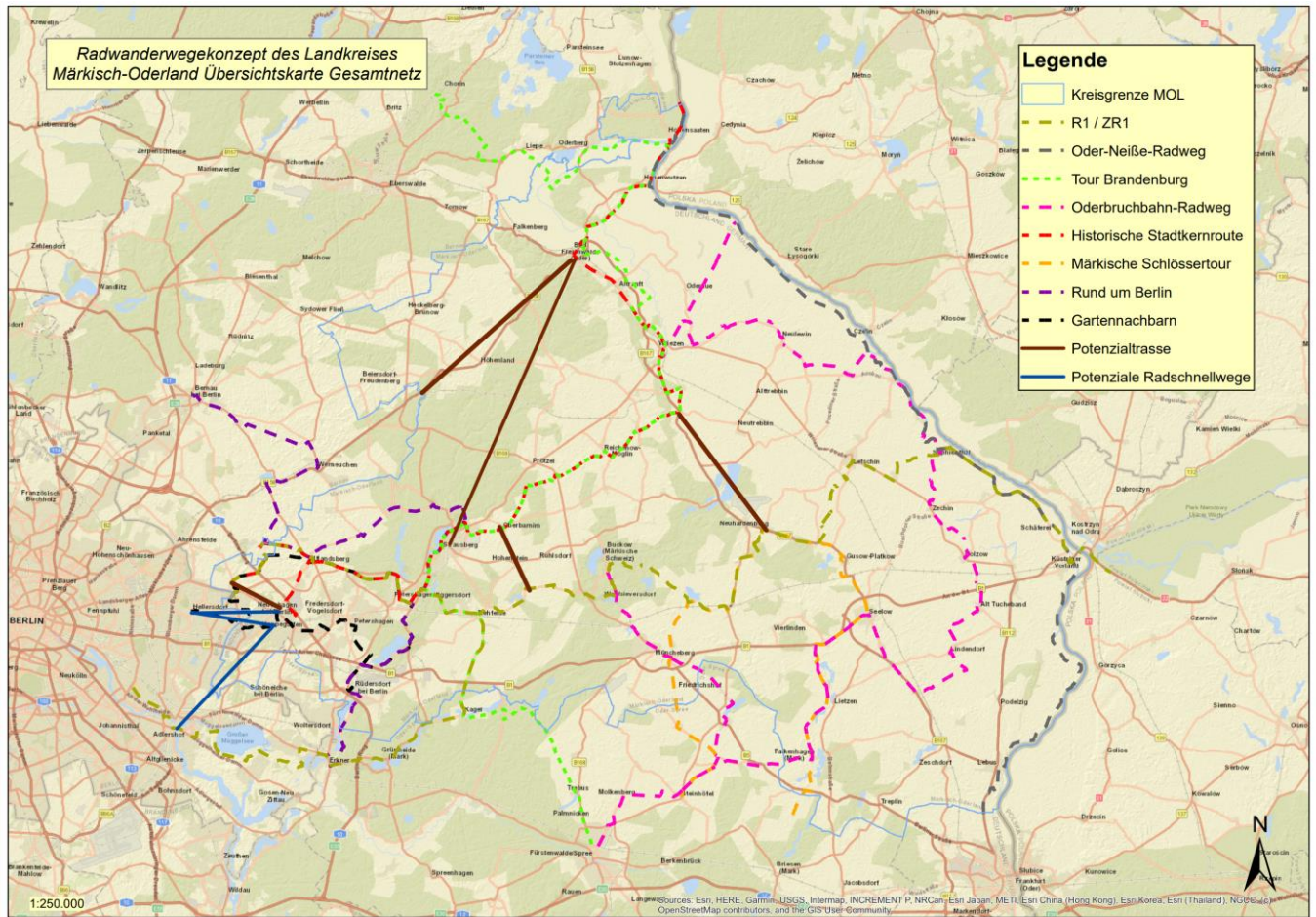


Abbildung 14: Netzplan touristische Radwanderwege im Landkreis Märkisch-Oderland (im Anhang in Abb. 25 nochmals größer dargestellt)

2.3 Ausbaubedarf und Maßnahmenplanung

Ausbaubedarf und Prioritätenliste

In der folgenden Tabelle ist der Ausbaubedarf für die touristischen Radwanderwege in MOL an den im Konzept erfassten Radfernwegen nach Priorität aufgeführt. Es wurden 42 Vorhaben definiert. Die im Austausch zwischen Kreis und Gemeinden angemeldeten Bedarfe und Empfehlungen sind hierbei berücksichtigt. **Die Ausbaubedarfe für die Ergänzungsroute „Rund um Berlin“ und die aufgeführten Potenzialtrassen, insb. der Verbindungen zu den Radschnellwegen in Berlin sind hierbei noch nicht im Detail aufgeführt. Sie bedürfen noch einer genaueren Prüfung, Abstimmung und Machbarkeitsuntersuchung. Wenn die Ergebnisse dieser Untersuchungen vorliegen, wird die nachfolgend aufgeführte Liste ergänzt. Es ist davon auszugehen, dass gerade die Abschnitte im berlinnahen Bereich eine hohe Priorisierung erhalten.**

Folgende Bewertungskriterien sind für die Festlegung der Handlungsbedarfsstufen eingeflossen:

	Kriterium 1 Bestandsqualität	Kriterium 2 Verkehrssicherheit	Kriterium 3 Grad der Verkehrsbelegung bei Straßennutzung
Wichtung	50%	25%	25%
Punkte- vergabe	Berücksichtigung der Lage des Radweges nach: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Vorhanden: 0 Punkte ▪ Lückenschluss: 5 Punkte ▪ Berücksichtigung Schadensklasse: 1-4 Punkte 	Berücksichtigung der Lage des Radweges nach: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Innerorts: 1 Punkt ▪ Außerorts: 2 Punkte Berücksichtigung der aktuellen Radwegeführung: <ul style="list-style-type: none"> ▪ auf der Straße: 4 Punkte ▪ an die Straße angebaut: 3 Punkte ▪ von der Straße abgesetzt: 2 Punkte ▪ freie Strecke: 1 Punkt 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ innerorts: 0 Punkte ▪ (grundsätzlich) Gemeinde- und Kreisstraßen: 1 Punkt ▪ (grundsätzlich) Land- und Bundesstraßen: 2 Punkte

Ifd. Nummer	Verwaltungsgemeinschaft	Baulastträger	Streckenbezeichnung	Dimension [m]	Radwanderweg	Handlungsbedarfsstufe	separater Radweg außerorts	Hinweise / Bemerkungen
1	Amt Lebus	Stadt	"Günter-Eich-Straße" - Oderdeich	1.265	ON	1	x	beantragt, aber Fördersatz gesunken, Gemeinde zieht Zusage zum Ausbau zurück
2	Amt Lebus	Stadt	"Unterkrug" bis "Kirschallee"	1.000	ON	1	x	beantragt, aber Fördersatz gesunken, Gemeinde zieht Zusage zum Ausbau zurück

Ifd. Nummer	Verwaltungsgemeinschaft	Baulastträger	Streckenbezeichnung	Dimension [m]	Radwanderweg	Handlungsbedarfsstufe	separater Radweg außerorts	Hinweise / Bemerkungen
3	Stadt Müncheberg	Stadt	Dahmsdorf "Dahmsdorfer Straße" (Bahn bis Abzw. Münchehofer Straße)	315	OBB	1	x	
4	Amt Seelow Land	Gemeinde	Falkenhagen zur B 5	1.250	MST	1	x	Nutzungskonflikt, skeptische Position der Gemeinde
5	Amt Seelow Land	Gemeinde	B5 - Alt Madlitz (Gemarkung)	405	MST	1	x	für den nächsten Antrag vormerken, skeptische Position der Gemeinde
6	Stadt Wriezen	Stadt	B 167 - BÜ Frankfurter Straße	1.000	HST, TB	1		Stadt Wriezen favorisiert Abmarkierung auf der Straße, weil Platz für separatem Weg fehlt
7	Amt Seelow Land	Gemeinde	Wulkow bei Trebnitz "Hauptstraße"	470	MST, R 1	1		Förderung beantragt aber abgelehnt wegen Mehrfachnutzung, jetzt in "Regionale" berücksichtigt
8	Amt Golzow	Gemeinde	Golzow - Bahnhofstraße	1.000	OBB	1	x	Bodenordnungsverfahren abgeschlossen, Förderantrag wurde gestellt
9	Gemeinde Letschin	Gemeinde	Letschin - (Sophienthal Oderstraße - Richtung Sydowswiese)	570	OBB	1		zu hohe Kosten wegen Mehrfachnutzung
10	Stadt Müncheberg	Stadt	Stadt Müncheberg "Berghof - Bahnhofstraße" Richtung Obersdorf	3.210	MST	1	x	Erschließung neuen Schulstandort
11	Stadt Müncheberg	Stadt	Müncheberg "Bergmanstraße" - Richtung Berghof	1.200	MST	1		Straße selbst ist Landesstraße, für 2. Antrag vormerken
12	Amt Barnim-Oderbruch	Gemeinde	Kunersdorf "Waldweg"	155	HST, TB	1		
13	Stadt Müncheberg	Stadt	Trebnitz "Bahnhofstraße", innerorts	500	MST, R 1	1		
14	Gemeinde Letschin	Gemeinde	Sydowswiese "Deichweg"	540	OBB, ON, R1-ZR1	1	x	Deichradweg

Ifd. Nummer	Verwaltungsgemeinschaft	Baulastträger	Streckenbezeichnung	Dimension [m]	Radwanderweg	Handlungsbedarfsstufe	separater Radweg außerorts	Hinweise / Bemerkungen
15	Gemeinde Zechin	Gemeinde	Zechin "Kienitzer Straße", außerorts Zechin - Teilstecke Richtung Sohienthal	1.250	OBB	1		Mehrfachnutzung
16	Gemeinde Letschin	Gemeinde	Neubarnim "Loose" Richtung Ortziger Loose	820	OBB	1		Mehrfachnutzung, aus Sicht der Gemeinde geringere Priorität
17	Amt Seelow Land	Gemeinde	Lietzen "Falkenhägener Weg", außerorts	200	OBB, MST	1		Mehrfachnutzung
18	Amt Golzow	Gemeinde	Verlegung RW vom Tunnel in Küstrin-Kietz	400	ONRW, R1/ZR1	1	x	Radweg wird an die Oder verlegt
19	Amt Seelow Land	(Gemeinde)	Wulkow - Trebnitz	2.500	R1	1	x	z.Z. im Planfeststellungsverfahren
20	Amt Seelow Land	(Gemeinde)	Neuhardenberg - Altfriedland - Kunersdorf	10.000	R1, HST, TB (Verbindungsweg)	1	x	Baulast beim Bund, Planfeststellung läuft für den Abschnitt Neuhardenberg - Altfriedland
21	Petershagen / Eggersdorf	Gemeinde	Bötzseestr. Abschnitt Strausberger Str.-Landhausstr.	458	ZR1	1		für 2024 im kommunalen Straßenausbauprogramm geplant
22	Amt Golzow	Gemeinde	Alt Tucheband außerorts - B1	825	OBB	1	x	Weiterführung des Abschnittes Golzow - Bahnhofstraße
23	Amt Barnim-Oderbruch	Gemeinde	Kunersdorf "Neudorf" (OE aus Ri. B167)	210	HST, TB	1		Mehrfachnutzung
24	Amt Barnim-Oderbruch	Gemeinde	Prädikow "Dorfstraße" - B 168	240	HST, TB	1		Mehrfachnutzung
25	Amt Seelow Land	Gemeinde	Sachsendorf "Straße des Friedens"	710	OBB	1		Mehrfachnutzung
26	Amt Barnim-Oderbruch	Gemeinde	Mädewitz - Oderdeich (Europabrücke)	9.680	OBB	1	x	Radweg vorhanden, starke Risse, Oderdeich Europabrücke
27	Amt Golzow	(Gemeinde)	Deichweg "Oder" Km 14,70 - 51,97	16.940	ON	2	x	mehrere Abschnitte auf dem Deichradweg

lfd. Nummer	Verwaltungsgemeinschaft	Baulastträger	Streckenbezeichnung	Dimension [m]	Radwanderweg	Handlungsbedarfsstufe	separater Radweg außerorts	Hinweise / Bemerkungen
28	Amt Barnim-Oderbruch	(Gemeinde)	Deichweg "Oder" Km 51,97 - 68,88	10.200	ON	2	x	mehrere Abschnitte auf dem Deichradweg
29	Amt Lebus	(Gemeinde)	Deichweg "Oder" Km 0,00 - 9,27	6.700	ON	2	x	mehrere Abschnitte auf dem Deichradweg
30	Amt Seelow Land	Gemeinde	Falkenhagen, Ernst-Thälmann-Straße	490	OBB	2		Straßennutzung aus Sicht der Gemeinde zumutbar
31	Amt Seelow Land	Gemeinde	Falkenhagen, August-Bebel-Straße	1.160	OBB, MST	2		Straßennutzung aus Sicht der Gemeinde zumutbar
32	Stadt Müncheberg	Stadt	Obersdorf - Münchehofe, außerorts	2.185	R1-ZR1	2	x	Sanierung nötig
33	Stadt Bad Freienwalde	Stadt	"Alte Schleuse" - Gemarkung Barnim	2.400	ON, HST, TB	2	x	Mehrfachnutzung, separater RW wegen Schutzstatus unwahrscheinlich
34	Stadt Bad Freienwalde	(Stadt)	Deichweg "Oder" Km 70,93 - 73,45	2.520	ON, HST, TB	2	x	Deichradweg
35	Amt Golzow	Gemeinde	Zechiner Loose (Sophienthaler Straße) - Gemarkung Letschin	1.560	OBB	2		Mehrfachnutzung
36	Amt Barnim-Oderbruch	(Gemeinde)	Kerstenbruch-Heinrichsdorf, außerorts (Schlafdeich)	1.355	OBB	2	x	
37	Amt Golzow	Gemeinde	Alt-Tucheband, innerorts	1.465	OBB	2		Voraussetzung, dass der Abschnitt Alt Tucheband-B1 gebaut wird
38	Amt Barnim-Oderbruch	(Gemeinde)	"Neukietz", außerorts - Gemarkung Wriezen (Alternativvariante Radweg OBB)	1.730	OBB (Alternativ)	2	x	Schlafdeich Alte Oder
39	Stadt Bad Freienwalde	Gemeinde	Altglietzen, außerorts	1.380	TB, HST	3		
40	Stadt Bad Freienwalde	Stadt	Bad Freienwalde "Altornower Ausbau" - B 158 (Aldi)	1.180	TB	3		

lfd. Nummer	Verwaltungsgemeinschaft	Baulastträger	Streckenbezeichnung	Dimension [m]	Radwanderweg	Handlungsbedarfsstufe	separater Radweg außerorts	Hinweise / Bemerkungen
41	Amt Märkische Schweiz	Gemeinde	Liebenhof - "Garziner Straße"	1.025	R1	3	x	Naturpark, separater Radweg nötig, z.Z. an Straße angepflasterter Radweg Erneuerung
42	Stadt Strausberg	Stadt	Stadt Strausberg "Badstraße"	735	HST, TB	3		

Kostenschätzung und zeitliche Umsetzung

Eine detaillierte Kostenangabe zu dem aufgeführten Ausbaubedarf kann nicht getätigt werden. Allerdings kann folgende Annahme eine grobe Orientierung geben. Die Zahl ist als Durchschnittswert auf Basis einer Planung für den Bau eines Radweges (Stand 12/2021) zu verstehen:

- Es sind mit Kosten in Höhe von ca. 450.000 € Brutto je 1 Kilometer Radwegebau (inklusive Baunebenkosten) zu rechnen.

Landkreis strebt an, mit einem kontinuierlichen Haushaltseinsatz die Finanzierung zu erleichtern. In Abhängig der Finanzierung sollen die aufgeführten Maßnahmen mittelfristig umgesetzt werden.

Umsetzung und Aufgabenwahrnehmung

Es gelten weiterhin die in Kapitel 1.1.1 aufgeführten, grundlegenden Zuständigkeiten für die Weiterentwicklung des Radtourismus in MOL. Auch an der bewährten zentralen Pflege der Radwege hält der Landkreis weiterhin fest.

Allerdings sollte darüber hinaus eine umfassendere Koordinierung des Radtourismus im Seenland Oder-Spree angestrebt werden. Dies geht deutlich über den Ausbau und die Pflege hinaus und bündelt weitere notwendige Aufgaben wie Monitoring, Management und Steuerung, Koordinierung und Abstimmungen, Produkt- und Tourenentwicklung, Marketingplanungen und -umsetzung etc. Vor allem geht es um das abgestimmte und destinationsweite Vorgehen im Seenland Oder-Spree, in dem die beiden Landkreise der TVSOS, die Teilregionen bzw. Erlebnisräume, Gemeinden und Touristinfos sowie Nachbarregionen beteiligt werden. Hierfür sind an zentraler Stelle mehr Ressourcen notwendig, da die genannten Organisationen diese Aufgaben derzeit mit den vorhandenen Ressourcen nur bedingt leisten können.

3. Fazit und Ausblick

Mit der Fortschreibung des touristischen Radwegekonzeptes für den Landkreis Märkisch-Oderland liegen nun die wesentlichen Leitplanken für die Weiterentwicklung des Radtourismus für die nächsten Jahre vor.

Sowohl der Entwicklungs- als auch Netzplan fassen zusammen, was zur Optimierung des Radwegenetzes sowie zur allgemeinen Verbesserung der Qualität im Radtourismus in MOL zu tun ist. Es wurden Ziele, Leitlinien und Ausbaubedarfe definiert, in denen der Kreis, der Tourismusverband Seenland Oder-Spree, die Kommunen, Touristiker, Leistungserbringer und weitere Partner nun aktiv werden müssen.

Die Maßnahmen reichen dabei von konkreten Verbesserungen auf den Haupt- und Ergänzungsrouten auf bestimmten Routenabschnitten zur Herstellung der Basisqualität (Oberflächen, Routenführung, Wegweisung etc.), über den Ausbau der Erlebbarkeit auf den Routen im gesamten Seenland Oder-Spree bis hin zur angedachten Erweiterung des Netzes hinsichtlich der Schließung von Lücken und behutsamen Erschließung weiterer Räume, POI und Touren mit Potenzial. Insgesamt wird die Strategie aus dem Konzept 2013 fortgesetzt: Qualität vor Quantität, aber es erfolgt auch eine Anpassung an erhöhte Nutzungszahlen und neue Zielgruppenanforderungen. Auch das Marketing sollte intensiviert werden und die aufgeführten Premiumrouten zu echten Leitprodukten weiterentwickelt und marktgerechte Touren angeboten werden. Hier gilt es, den eingeschlagenen Weg in der Gesamtdestination Seenland Oder-Spree fortzuführen.

Mit entsprechenden Förderbudgets möchte der Landkreis das Konzept gemeinsam mit den Gemeinden und Partnern umsetzen und die Profilierung von MOL als Radregion weiter vorantreiben. Hierfür ist die Bereitschaft erforderlich, dass Konzept gemeinsam mit allen Akteuren umzusetzen, Ressourcen zur Verfügung zu stellen und die Maßnahmen auch zu finanzieren. Am Ende profitieren davon nicht nur Wertschöpfung bringende Gäste, sondern auch die heimische Bevölkerung, indem der Radtourismus einen wichtigen und auch identitätsstiftenden Baustein für die Naherholung und Lebensqualität in der Region darstellt.

4. Anhang

4.1 Steckbriefe Routen und Wege

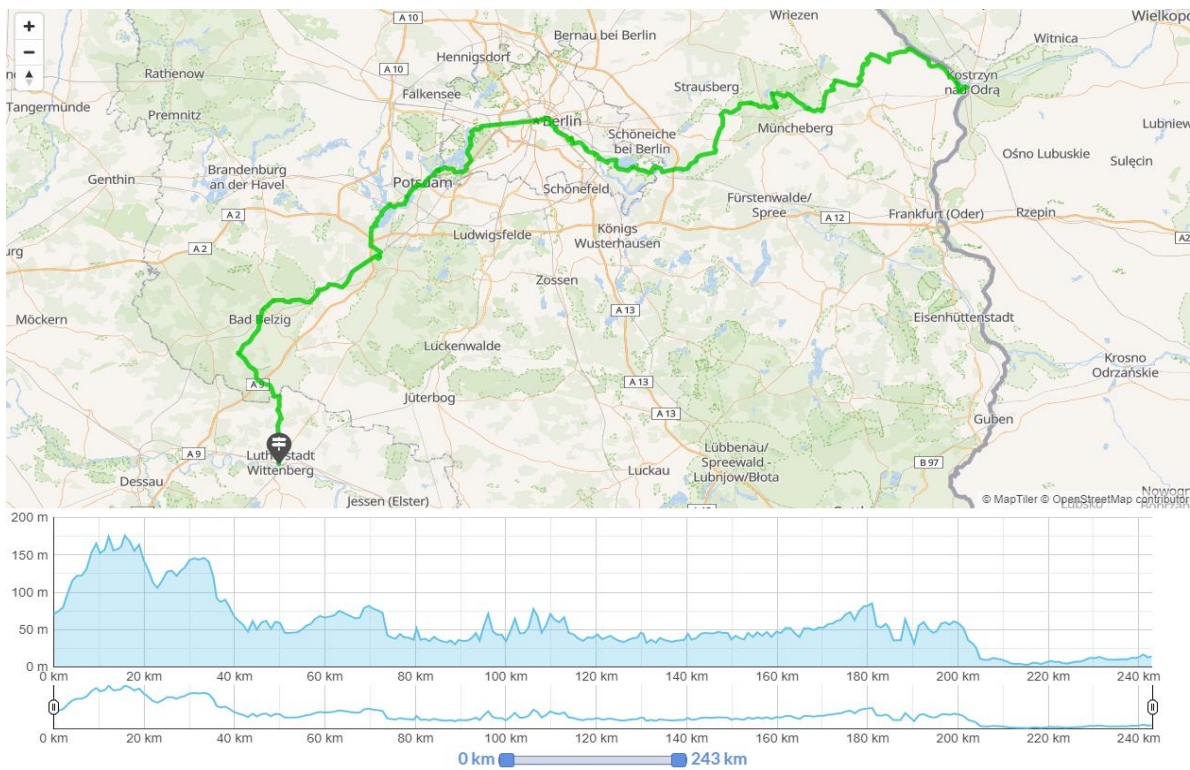
Europaradweg R1

Webseite: [Europaradweg R1 \(seenland-oderspree.de\)](http://www.seenland-oderspree.de)

Komoot: [Europaradweg R1 von Erkner bis Küstrin | Fahrradtour | Komoot](#)

Name der Route: Europaradweg R1

Länge: 270 km Wittenberg bis Küstrin (104 km Erkner bis Küstrin)



Highlights in Seenland Oder-Spree:

- Erkner: Gerhart-Hauptmann-Museum, Genezareth-Kirche
- Garzau: Feldsteinpyramide
- Waldsiedersdorf: John Heartfield Haus
- Buckow: Kneipp-Kurort, Brecht-Weigel-Haus, Schlosspark
- Trebnitz: Gutsanlage Schloss Trebnitz, Gustav-Seitz-Museum
- Neuhardenberg: Schloss mit Schlosspark, Schinkel-Kirche
- Letschin: Heimatstube, Schinkelturm
- Kostrzy/Küstrin: ehemalige Festung mit Festungsmuseum
- Ab Rehfelde Abzweig über Strausberg und Altlandsberg nach Marzahn-Hellersdorf (damit Anbindung Altstadt Altlandsberg und Gärten der Welt), ausgewiesen als ZR1

SPNV-Anbindung an den Bahnhöfen Erkner, Rehfelde, Strausberg, Obersdorf, Trebnitz, Letschin, Küstrin-Kietz und U-Hönow

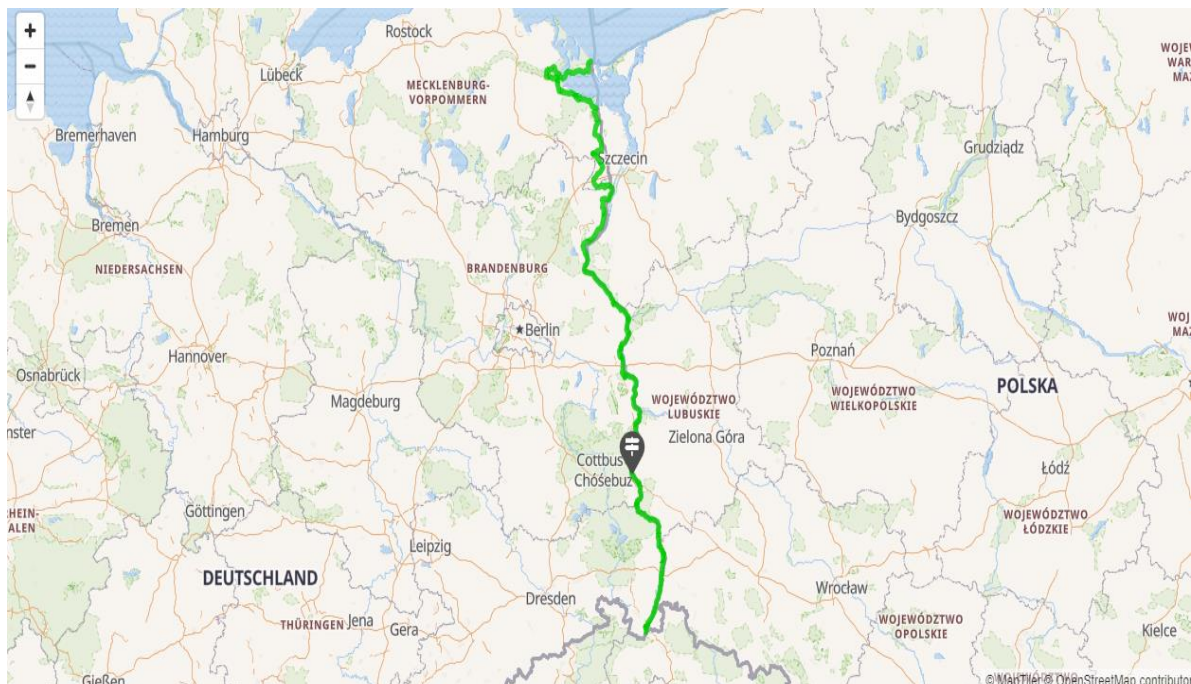
Oder-Neiße-Radweg

Webseite: [Oder-Neiße-Radweg \(seenland-oderspree.de\)](https://www.seenland-oderspree.de)

Komoot: [Oder-Neiße-Radweg - Radfahren im Seenland Oder-Spree | Fahrradtour | Komoot](#)

Name der Route: Oder-Neiße-Radweg

Länge: 577 km Gesamtstrecke (154 km Hohensaaten bis Guben)



Highlights:

- Neuzelle: Stiftskirche der Zisterziensermönche, evangelische Kirche, Museum „Himmlisches Theater“, Barockgarten
- Eisenhüttenstadt: Museum Dokumentationszentrum Alltagskultur der DDR, Friedrich-Wolf-Theater, Städtisches Museum
- Frankfurt (Oder): Kleist-Museum, St. Marien-Kirche, Konzerthalle
- Groß Neuendorf: Kulturhafen
- Bienenwerder: Europabrücke nach Polen (Eröffnung 2022)

SPNV-Anbindung in MOL:

- Bahnhof Küstrin-Kietz

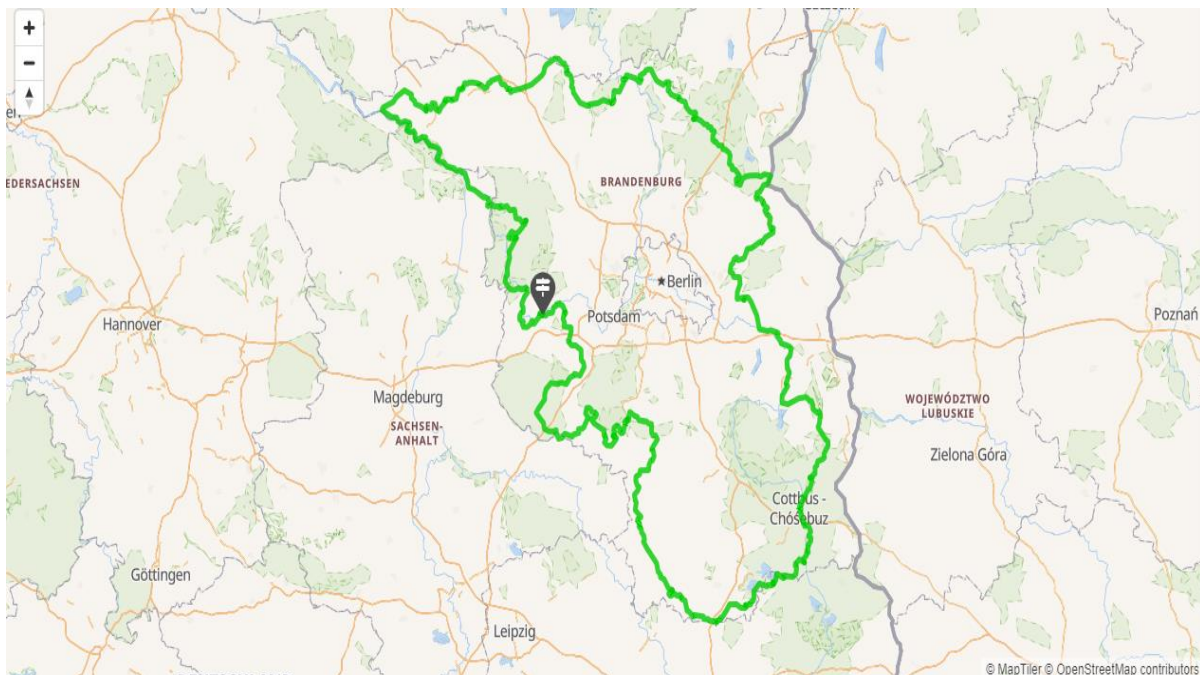
Tour Brandenburg

Webseite: [Tour Brandenburg \(seenland-oderspree.de\)](http://seenland-oderspree.de)

Komoot: [Tour Brandenburg - Radfahren im Seenland Oder-Spree | Fahrradtour | Komoot](#)

Name der Route: Tour Brandenburg

Länge: 1.111 km Gesamtstrecke (225 km Niederfinow bis Peitz im Seenland Oder-Spree)



Highlights:

- Niederfinow: Schiffshebewerk
- Oderberg: Binnenschiffahrtsmuseum
- Bad Freienwalde: Konzerthalle St. Georg, Oderlandmuseum, Kirche St. Nikolai
- Reichenow: Schloss und Park
- Strausberg: St. Marienkirche, Museum, Personenseilfähre, Flugplatzmuseum
- Fürstenwalde: Dom St. Marien, Brauereimuseum, Stadtpark
- Beeskow: historische Altstadt mit Stadtmauer, Burg, St. Marien Kirche
- Friedland: Strele-Burg, Kirche

SPNV-Anbindung:

- Bahnhof Bad Freienwalde
- Bahnhof Wriezen
- Bahnhof Strausberg-Nord
- Bahnhof Strausberg
- Bahnhof Rehfelde
- Bahnhof Fürstenwalde

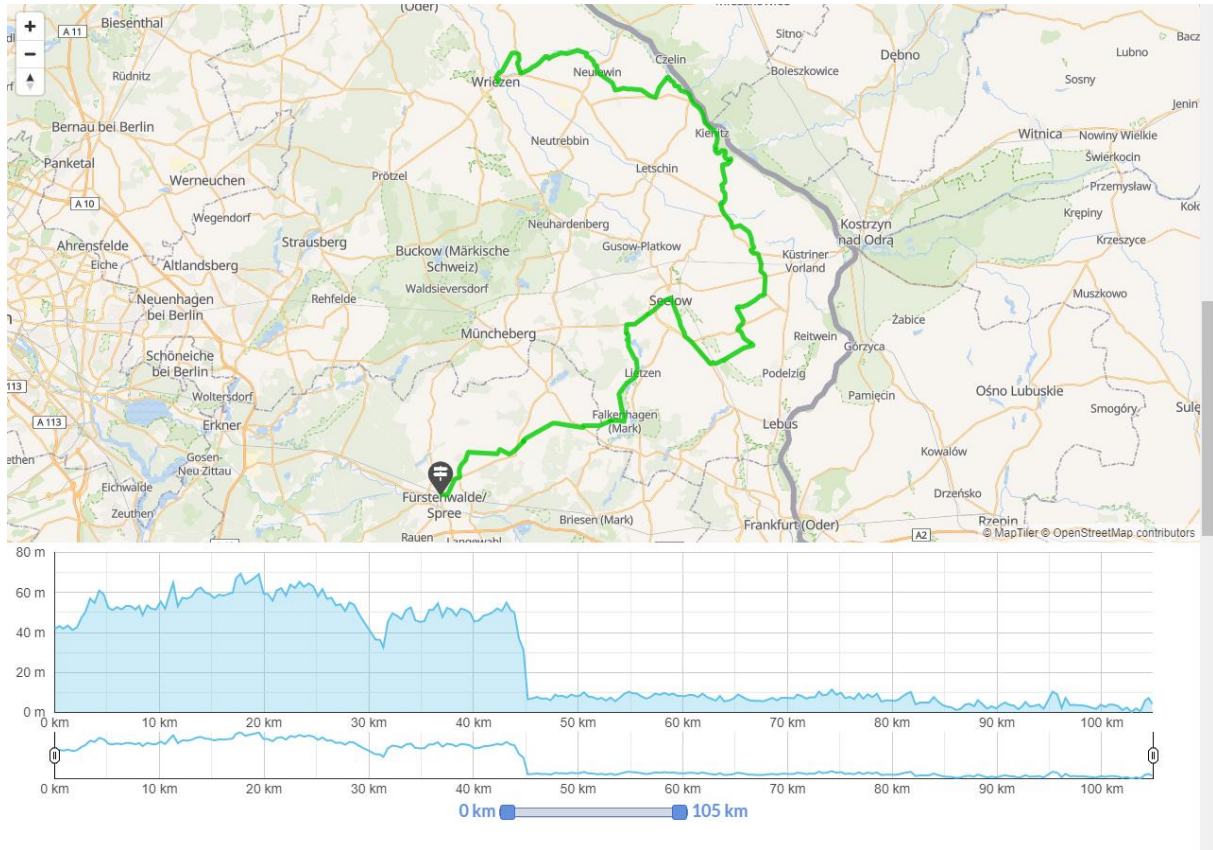
Oderbruchbahnradweg

Webseite: [Oderbruchbahn-Radweg \(seenland-oderspree.de\)](http://seenland-oderspree.de)

Komoot: [Oderbruchbahnradweg von Fürstenwalde nach Wriezen | Fahrradtour | Komoot](#)

Name der Route: Oderbruchbahn-Radweg

Länge: 110 km



Highlights:

- Fürstenwalde: Dom St. Marien, Brauereimuseum, Stadtpark
- Steinhöfel: Schloss
- Seelow: Gedenkstätte Seelower Höhen, Stadtkirche
- Friedersdorf: Kunstspeicher
- Golzow: Filmmuseum
- Groß Neuendorf: Kulturhafen
- Wriezen: St. Marien Kirche
- Ab Hasenfelde Abweig nach Müncheberg (Stadtpfarrkirche St. Marien), Waldsiefersdorf (Wohnmobil und Campingplatz) und Buckow (Schermützelsee, Brecht-Weigel-Haus)

SPNV-Anbindung:

- Bahnhof Wriezen
- Bahnhof Golzow
- Bahnhof Müncheberg
- Bahnhof Fürstenwalde

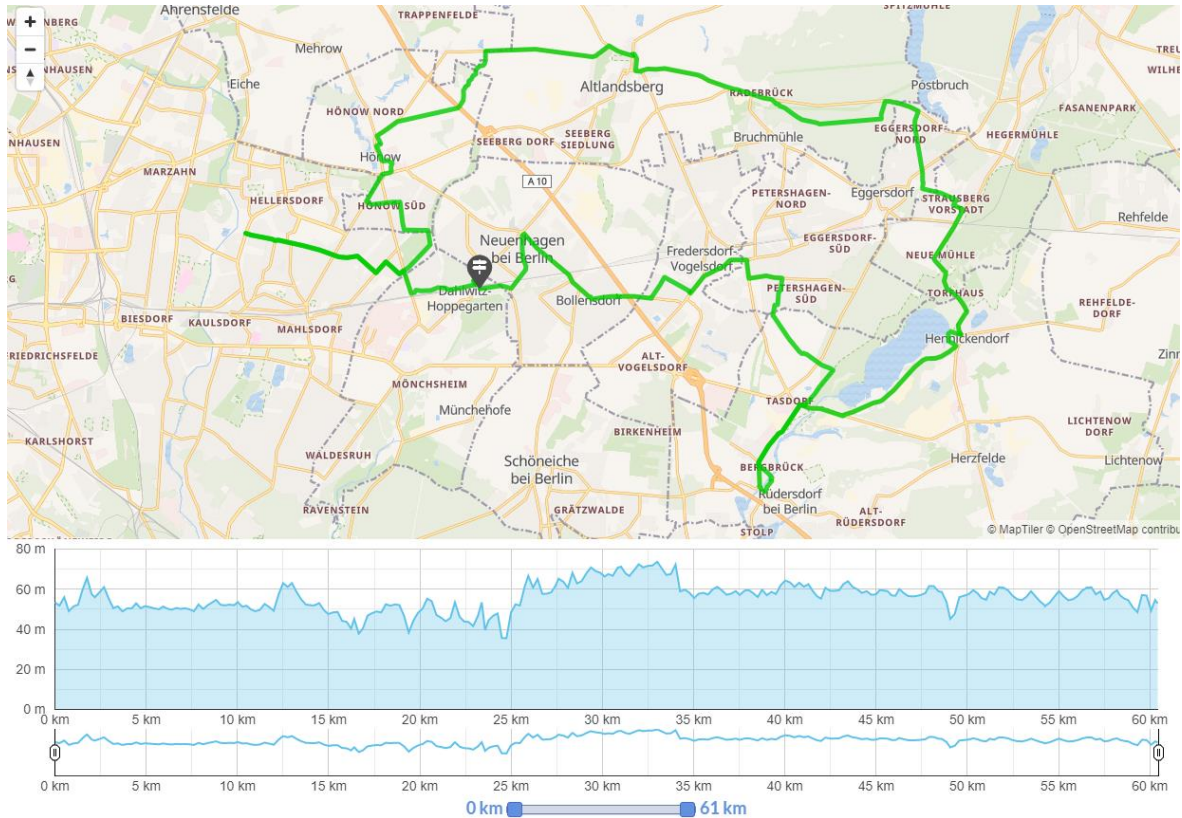
Rundtour Gartennachbarn

Webseite: [Rundtour Gartennachbarn - Entdeckertour \(seenland-oderspree.de\)](http://www.seenland-oderspree.de)

Komoot: [Rundtour Gartennachbarn | Fahrradtour | Komoot](#)

Name der Route: Rundtour Gartennachbarn

Länge: 64 km



Highlights:

- Hoppegarten: Lenné Park, Rennbahn, Schloss
- Rüdersdorf: Museumspark
- Strausberg: St. Marienkirche, Museum, Personenseilfähre, Flugplatzmuseum
- Eggersdorf: Strandbad
- Altlandsberg: Schlossgut mit Brauerei, historische Altstadt
- Marzahn-Hellersdorf: Gärten der Welt

SPNV-Anbindung

- U-Bahnhof Hönow
- Bahnhof Strausberg
- S-Fredersdorf-Nord
- S-Neuenhagen bei Berlin
- S-Hoppegarten
- S-Birkenstein

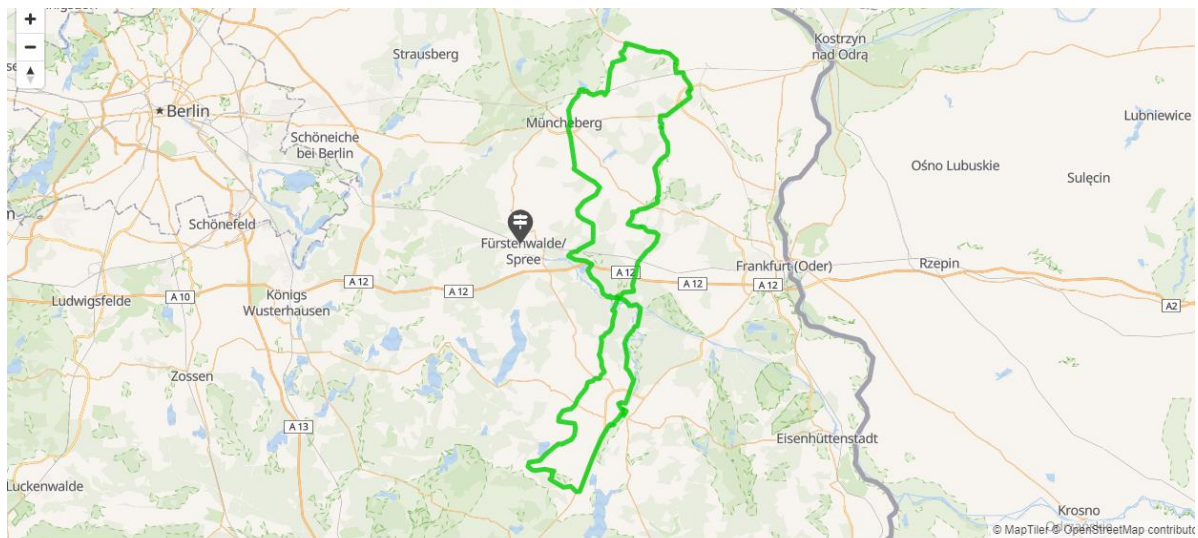
Märkische Schlössertour

Webseite: [Märkische Schlössertour \(seenland-oderspree.de\)](http://seenland-oderspree.de)

Komoot: [Märkische Schlössertour | Fahrradtour | Komoot](#)

Name der Route: Märkische Schlössertour

Länge: 182 km



Highlights:

- Steinhöfel: Schloss mit englischer Parkanlage
- Müncheberg: St. Marien Kirche mit Schinkelturm, Stadtmauer
- Trebnitz: Gutsanlage Schloss Trebnitz, Gustav-Seitz-Museum
- Neuhardenberg: Schloss mit Schlosspark, Schinkel-Kirche
- Seelow: Gedenkstätte Seelower Höhen
- Diedersdorf: Schlosspark
- Alt Madlitz: Gutshaus, Park mit klassizistischem Tempel
- Beeskow: historische Altstadt mit Stadtmauer, Burg, St. Marien Kirche
- Kossenblatt: Barockschloss, Gartenanlage

SPNV-Anbindung:

- Bahnhof Seelow-Gusow
- Bahnhof Seelow
- Bahnhof Obersdorf
- Bahnhof Trebnitz

Rund um Berlin

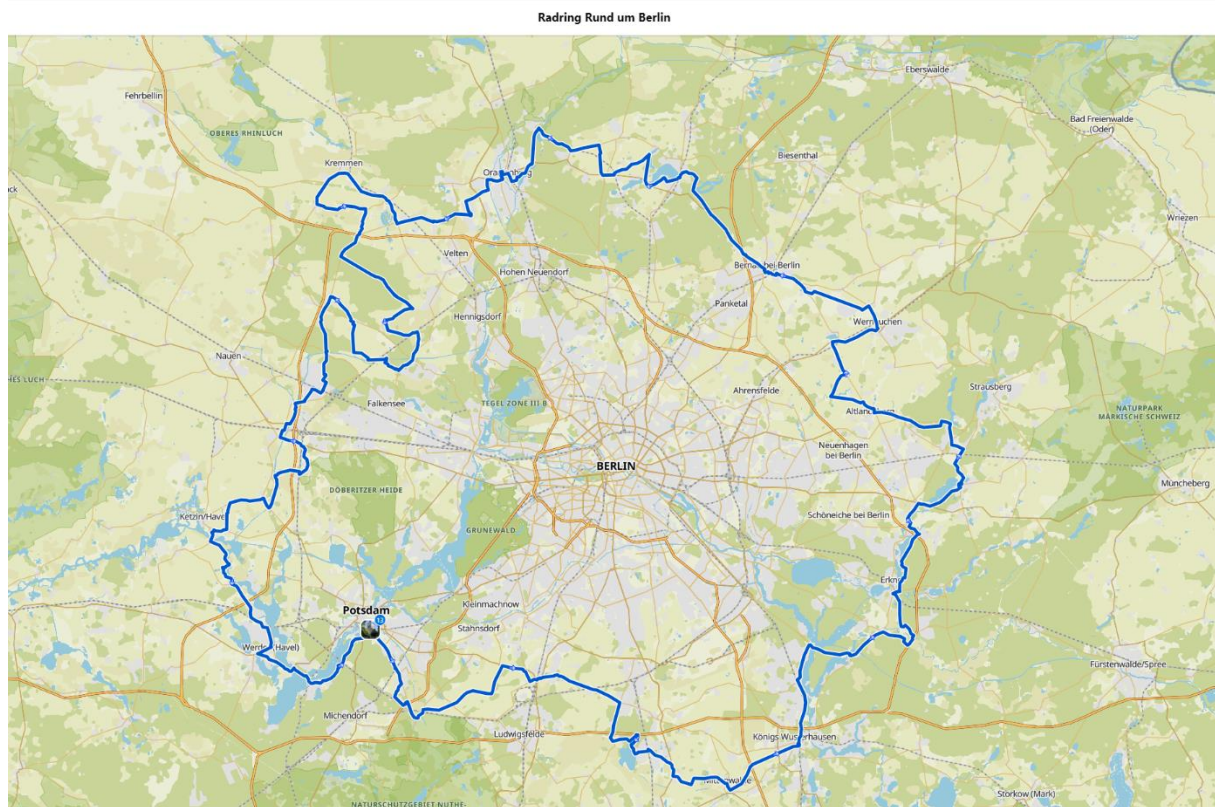
Webseite:

[Radring Rund um Berlin, Dahme-Seenland, Tour durch mehrere Regionen \(reiseland-brandenburg.de\)](http://reiseland-brandenburg.de)

Komoot: [Radring Rund um Berlin | Fahrradtour | Komoot](#)

Name der Route: Radring Rund um Berlin

Länge: 320 km insgesamt (Altlandsberg – Erkner bei uns ca. 32 Kilometer)



Highlights im Reisegebiet Seenland Oder-Spree:

- Altlandsberg: Schlossgut mit Brauerei, historische Altstadt
- Strausberg: St. Marienkirche, Museum, Personenseilfähre, Flugplatzmuseum
- Rüdersdorf: Museumspark
- Woltersdorf: Schleuse, historische Straßenbahn, Aussichtsturm, Heimatmuseum Alte Schule
- Erkner: Gerhart-Hauptmann-Museum, Genezareth-Kirche

SPNV-Anbindung in MOL

- Bahnhof Strausberg

Historische Stadtkernroute

Flyer: [20220419 netzw fly TourBBHistStadt web \(ag-historische-stadtkerne.de\)](https://www.tourbbhiststadtkweb.de/ag-historische-stadtkerne.de)

Abschnitt: [Radrouten Historische Stadtkerne - Arbeitsgemeinschaft Städte mit historischen Stadtkernen des Landes Brandenburg \(ag-historische-stadtkerne.de\)](https://www.ag-historische-stadtkerne.de)

Name der Route: Historische Stadtkerne



Insgesamt Route mit sechs verschiedene Teilstrecken

Teilstrecke 1: Hennigsdorf – Neuenhagen (355 km)

Thema: Kronprinzen, Kurfürsten und Kurbäder

Verlauf: Hennigsdorf, Kremmen, Neuruppin, Rheinsberg, Gransee, Templin, Angermünde, Bad Freienwalde, Altlandsberg, Berlin

[Radrouten Historische Stadtkerne - Route 1, Uckermark, Tour durch mehrere Regionen \(reiseland-brandenburg.de\)](https://www.reiseland-brandenburg.de)

Highlights:

- Altlandsberg: Schlossgut mit Brauerei, historische Altstadt
- Strausberg: St. Marienkirche, Museum, Personenseilfähre, Flugplatzmuseum
- Bad Freienwalde: Konzerthalle St. Georg, Oderlandmuseum, Kirche St. Nikolai

SPNV-Anbindung in MOL

- S-Neuenhagen bei Berlin
- Bahnhof Strausberg
- Bahnhof Rehfelde
- Bahnhof Wriezen
- Bahnhof Bad Freienwalde

4.2 Ergänzende Abbildungen und Tabellen

Zwei Produktmarken zahlen auf die Marke ein



Wasserreich





1 „Wasserreich Seenland Oder-Spree“

- Neues entdecken in der **wasserreichsten Region Deutschlands**;
- **ursprüngliche Natur, kulturelle Überraschungen**;
- überall sind Flüsse und natürliche Seen, auf und an denen unsere Gäste **in Bewegung und in den flow kommen** und die Magie, Anziehungskraft und Energie des Wassers spüren können.

Höhenflüge



2 „Höhenflüge Seenland Oder-Spree“

- Ungeahnte **Höhen** erleben
- Weite, Ausblicke, Fernblicke; Aussichtstürme
- DIE „**Berge**“ in Brandenburg fühlen;
- **Körper und Kraft spüren**;
Herausforderungen meistern;
- V.a. jüngere Zielgruppen erreichbar...
- **Hohes Differenzierungspotenzial!**
- Ebenso: **mentale Höhenflüge** i.v.m. Achtsamkeit, Kultur etc.


Abbildung 15: Produktmarken in der Destination Seenland Oder-Spree













Radfernwege & Radrouten

Nur ausgeschilderte Hauptrouten, sortiert nach D-Routen und Gesamtlänge

-  **Europaradweg R1** • 960 km
www.euroroute-r1.de
-  **Radweg Berlin-Kopenhagen** • 648 km
www.bike-berlin-copenhagen.com
-  **Oder-Neiße-Radweg** • 599 km
www.oderneisse-radweg.de
-  **Elberadweg** • 1.260 km
www.elberadweg.de
-  **Tour Brandenburg** • 1.111 km
www.tour-brandenburg.de
-  **Radweg Deutsche Einheit** • 1.100 km
www.radweg-deutsche-einheit.de
-  **Fürst-Pückler-Weg** • 508 km
www.fuerstpuecklerweg.de
-  **Niederlausitzer Bergbautour** • 460 km
www.niederlausitzer-bergbautour.de
-  **Elbe-Müritz-Rundweg** • 414 km
www.elbe-mueritz-rundweg.de
-  **Spreeradweg** • 410 km
www.spreeradweg.de
-  **Radrouten Historische Stadtkerne** • 393 km
im Land Brandenburg - Route 6
www.radrouten-historische-stadtkerne.de
-  **Havel-Radweg** • 371 km
www.havelradweg.de
-  **Radrouten Historische Stadtkerne** • 355 km
im Land Brandenburg - Route 1
www.radrouten-historische-stadtkerne.de
-  **Radweg Berlin - Usedom** • 337 km
www.berlin-usedom-radweginfo.de
-  **Radrouten Historische Stadtkerne** • 322 km
im Land Brandenburg - Route 2
www.radrouten-historische-stadtkerne.de
-  **Uckermärkischer Radrundweg** • 290 km
www.tourismus-uckermark.de
-  **Radrouten Historische Stadtkerne** • 279 km
im Land Brandenburg - Route 3
www.radrouten-historische-stadtkerne.de
-  **Radrouten Historische Stadtkerne** • 278 km
im Land Brandenburg - Route 4
www.radrouten-historische-stadtkerne.de

 **Tourenempfehlung**
siehe Rückseite

-  **Radrouten Historische Stadtkerne** • 263 km
im Land Brandenburg - Route 5
www.radrouten-historische-stadtkerne.de
-  **Gurkenradweg Spreewald** • 260 km
www.gurkenradweg.de
-  **Kohle-Wind & Wasser-Tour** • 252 km
www.kohle-wind-wasser-tour.de
-  **Radweg Berlin - Leipzig** • 250 km
www.radweg-berlin-leipzig.de
-  **Oder-Spree-Tour** • 234 km
www.oder-spree-tour.de
-  **Flaeming Skate®** • 230 km
www.flaeming-skate.de
-  **Seenland-Route** • 206 km
www.seenland-route.de
-  **Seen-Kultur-Radweg** • 205 km
www.ruppiner-reiseland.de
-  **Schwarze Elster-Radweg** • 190 km
www.schwarze-elster-radweg.de
-  **Märkische Schlössertour** • 188 km
www.maerkscheschloesser.de
-  **Mauerweg** • 160 km
www.mauerweg.com
-  **Oderbruchbahn-Radweg** • 144 km
www.oderbruchbahnradweg.de
-  **DahmeRadweg** • 123 km
www.dahmeradweg.de
-  **Havelland-Radweg** • 115 km
www.havelland-radweg.de
-  **Bischofstour** • 108 km
www.bischofstour.de
-  **Oder-Havel-Radweg** • 62 km
www.reiseland-brandenburg.de
-  **F1 (Potsdam - Schwielowsee)** • 34 km
www.schwielowsee-radweg.de




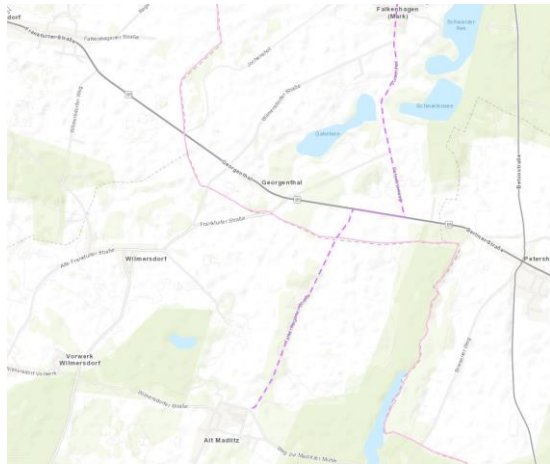
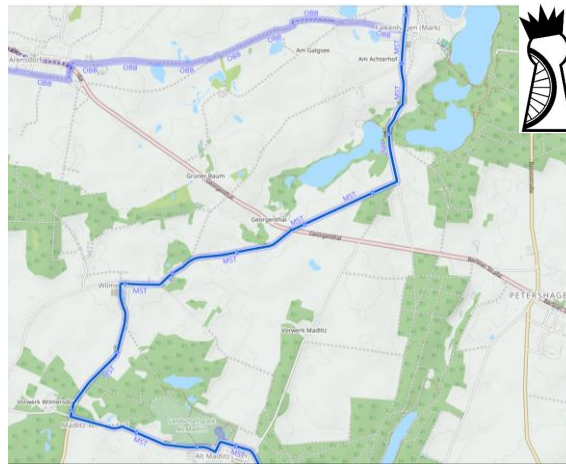
 Großschutzgebiete
 Städte mit historischen Stadtkernen
 Regionalverkehr in Brandenburg

Abbildung 16: Auszug aus der radtouristischen Karte Land Brandenburg.
Quelle: Tourismus Marketing Brandenburg GmbH 2017

„Märkische Schlössertour“ im Bereich MOL: Unterschiedlich kommunizierte Routenführung



GIS-Karte Konzeptentwurf MOL: so auch in Kompass Radkarte + Seenland-Radkarte Pietruska Verlag



Karte „Open Streetmap Rad“ / Komoot / Outdooractive, auch ADFC BFA-Karte und Vermarktung über Tourismusverband Seenland Oder-Spree

Abbildung 17: Unklarer Verlauf Märkische Schlössertour



Route mit Potenzial aber derzeit noch größeren Mängeln



Robin

Strecke Erkner-Strausberg gestern gefahren. Im Vergleich zum parallel verlaufenden 66-Seen-Wanderweg war ich enttäuscht! Erstens gab es keine Ausschilderung des Berlin Fahrradrings! Warum macht man so einen Eröffnungsbohrei, wenn nicht mal die Wegstrecke erkennbar markiert wurde? Ohne GPX Daten nahezu unmöglich dem Weg zu folgen. Stellenweise folgt die Strecke Hauptstraßen fernab schöner Landschaft und vor allem ohne Fahrradinfrastruktur. Dann muss ich so einen Rundweg nicht eröffnen, wenn solche Mindeststandards nicht erfüllt sind! Ja, schade hatte mich echt gefreut, aber das war absolut NICHTS!

7. Juni 2021

Charakter:

Die Tour gilt als familiengerecht, sie ist nur leicht hügelig. Gelegentlich führt sie auf nur mäßig befestigten Wegen.

https://www.regionalpark-barnimerfeldmark.de/seite/178364/der_radfernweg_-_rund_um_berlin-.html



Jutta Decarli

Hallo, war als Neuberlinerin von der Idee begeistert, da die Tour Erwartungen von „Naturerlebnissen“ weckt. Mein Fazit nach den Etappen Bernau bis König Wusterhausen: „Regionalparks“ ist eine falsche Versprechung, sehr schlecht ausgeschildert, sehr, sehr viele Straßen und sehr wenig Wege durch Natur. Werde die Tour nicht weiterfahren und stattdessen andere Tourenvorschläge vorziehen.

28. Juni 2021

Quelle: Nutzermeldungen aus Komoot

<https://www.komoot.de/tour/333830015>

41

Abbildung 18: Nutzermeldungen Regionalparkroute „Rund um Berlin“

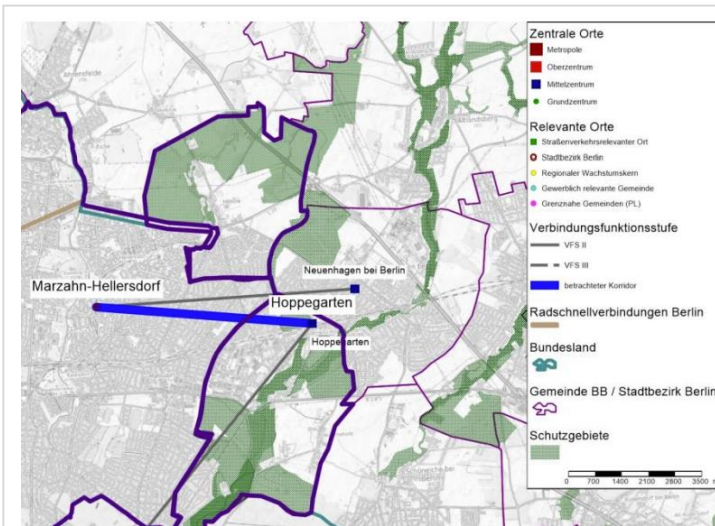


Abbildung 19: Auszüge aus der Potenzialanalyse Radschnellverbindungen in Brandenburg, 2022

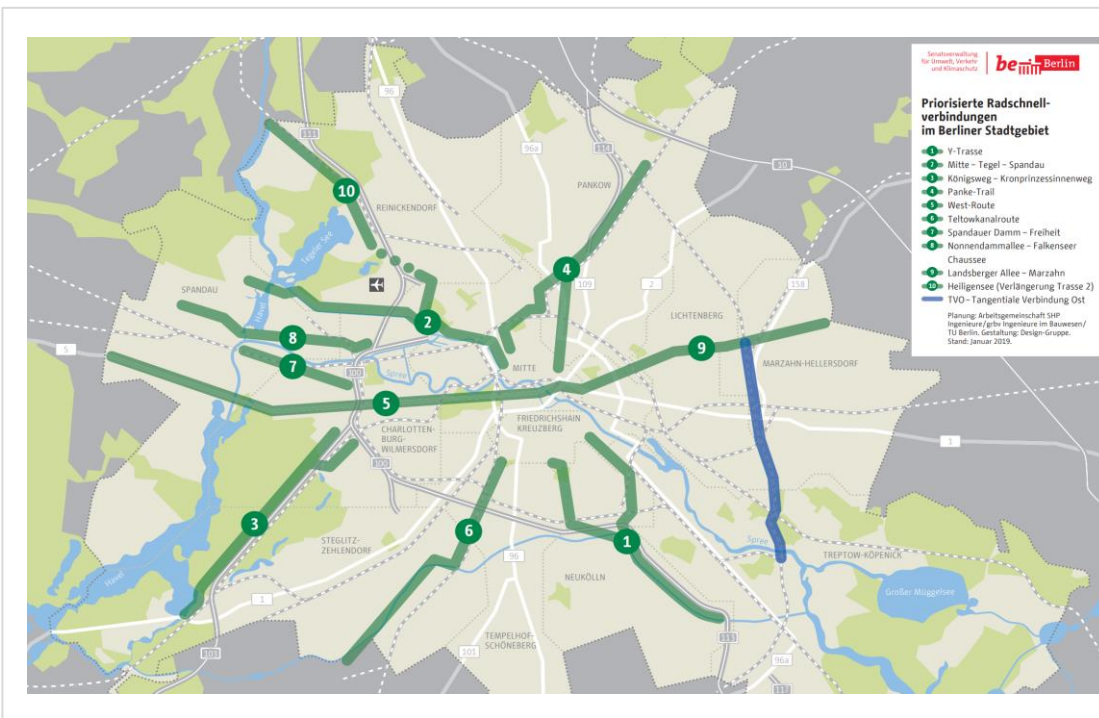
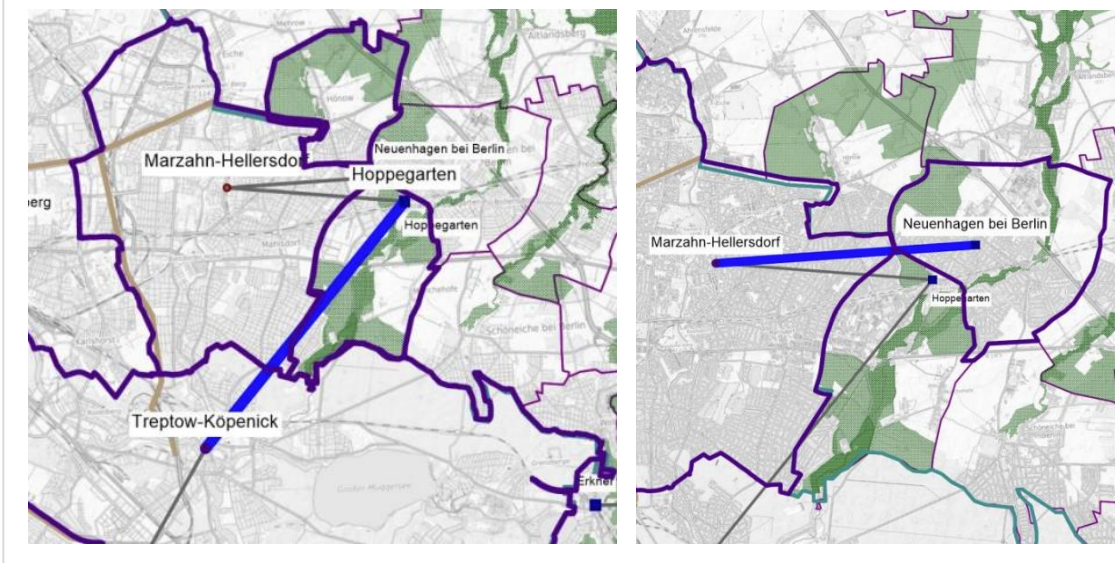


Abbildung 20: Korridore Radschnellverbindungen in Berlin, 2021

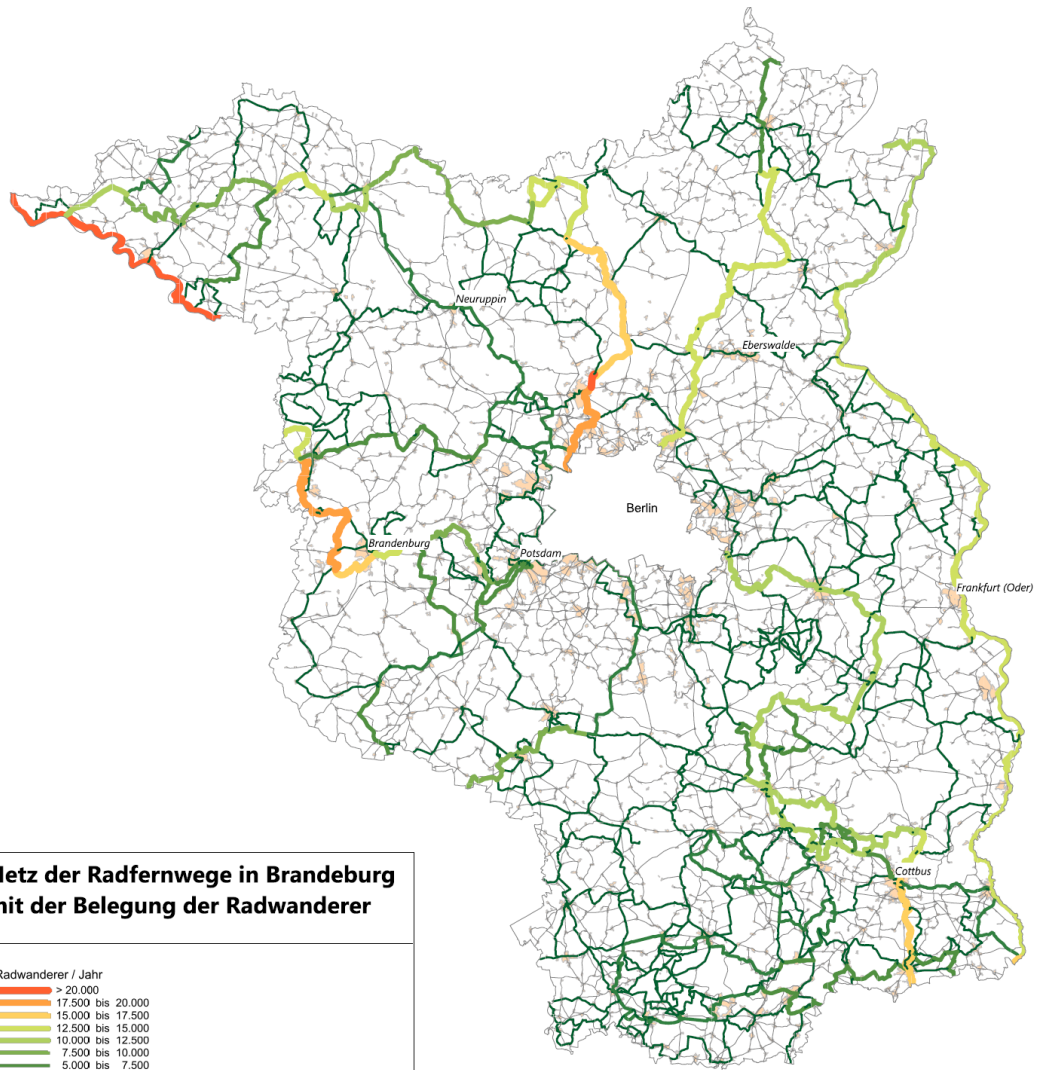
Sportlich orientierte Fahrer nutzen auch Routen abseits der Hauptradwege - Strava

Die Daten zeigen per „heatmap“ die am meisten von „sportlich orientierten“ Radfahrern (Rennrad, Tourenbike, neuer Trend Gravelbike, MTB...), die beim weit verbreiteten Dienst Strava per App sich tracken und navigieren lassen, die Verteilung der Nutzung in MOL

→ v.a. Berlin-nahe Bereiche, Altlandsberg, Strausberg und Bad Freienwalde sind höher frequentierte Wegebereiche, lila hinterlegt sind die frequentierten Bereiche. *Darstellung erhebt keinen Anspruch auf Repräsentativität und Vollständigkeit.*



Abbildung 21: Nutzer-„Heatmap“ für Wege von sportlich orientierten Fahrern (MTB etc.) im nördlichen und mittleren Bereich MOL



Netz der Radfernwege in Brandenburg mit der Belegung der Radwanderer

Radwanderer / Jahr	
Red	> 20.000
Orange	17.500 bis 20.000
Yellow	15.000 bis 17.500
Light Green	12.500 bis 15.000
Medium Green	10.000 bis 12.500
Dark Green	7.500 bis 10.000
Very Dark Green	5.000 bis 7.500
Black	< 2.500

Karte 19

Stand: November 2015
 IGS & W

Abbildung 22: Nachfragesituation Radfernwege durch Radreisende Brandenburg 2015; Quelle: TMB / IGS 2015

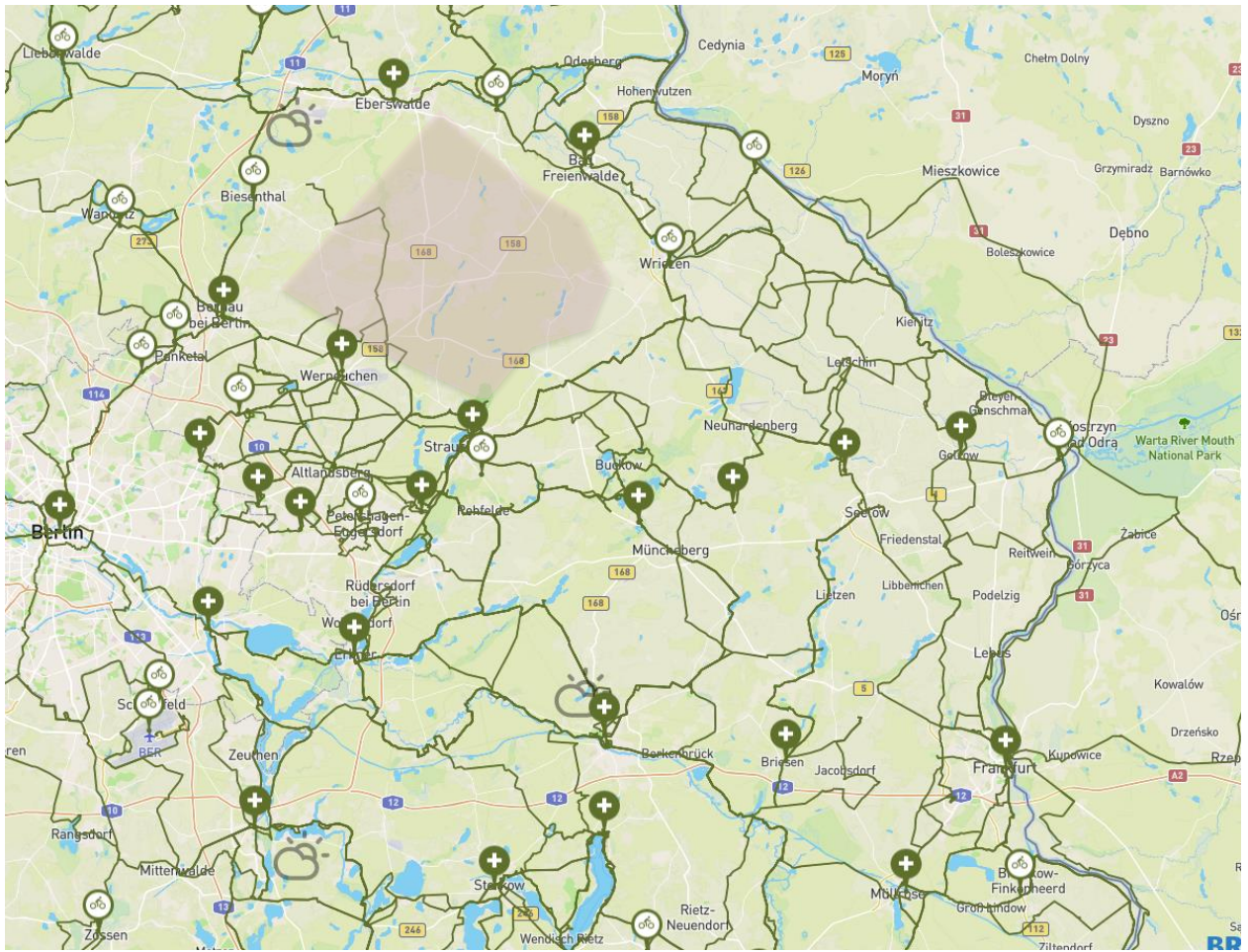
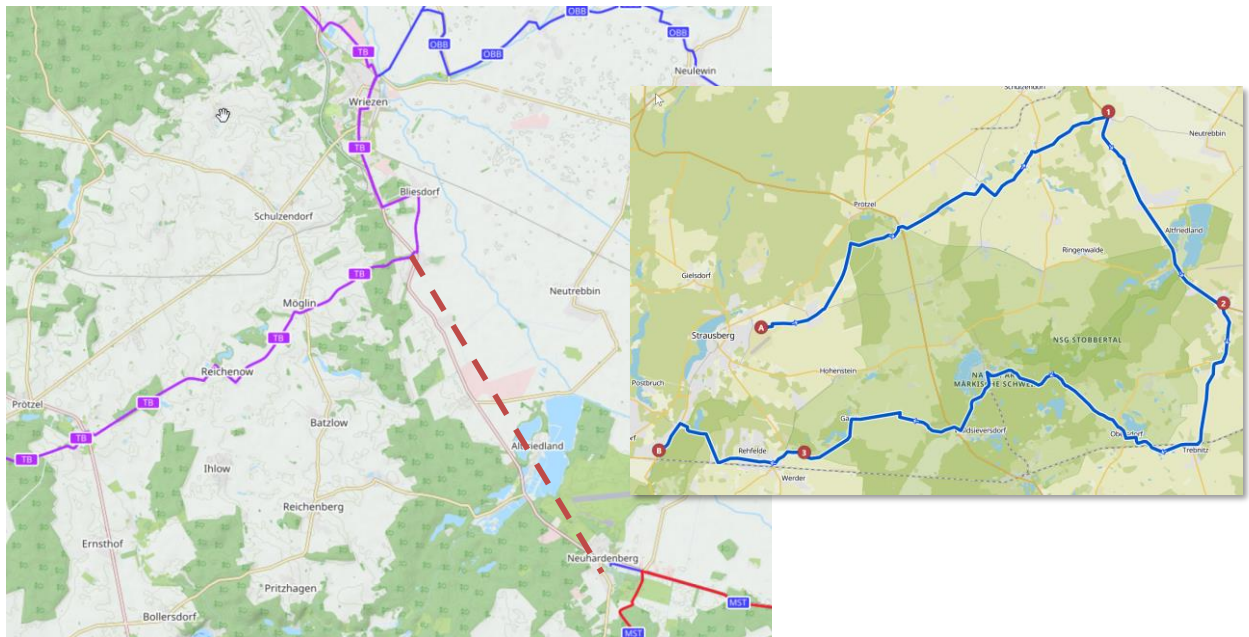


Abbildung 23: Auszug Tourenplaner Tourismus Marketing Brandenburg GmbH (TMB) mit Lücke Radwege bzw. Touren



Quelle: OpenCycleMap

Abbildung 24: Auszug Open Cycle Map mit Lücke Radweg Neuhausen – Altfriedland – R1 / Tour Brandenburg-Anschluß sowie möglicher neuer Tour bei Lückenschließung

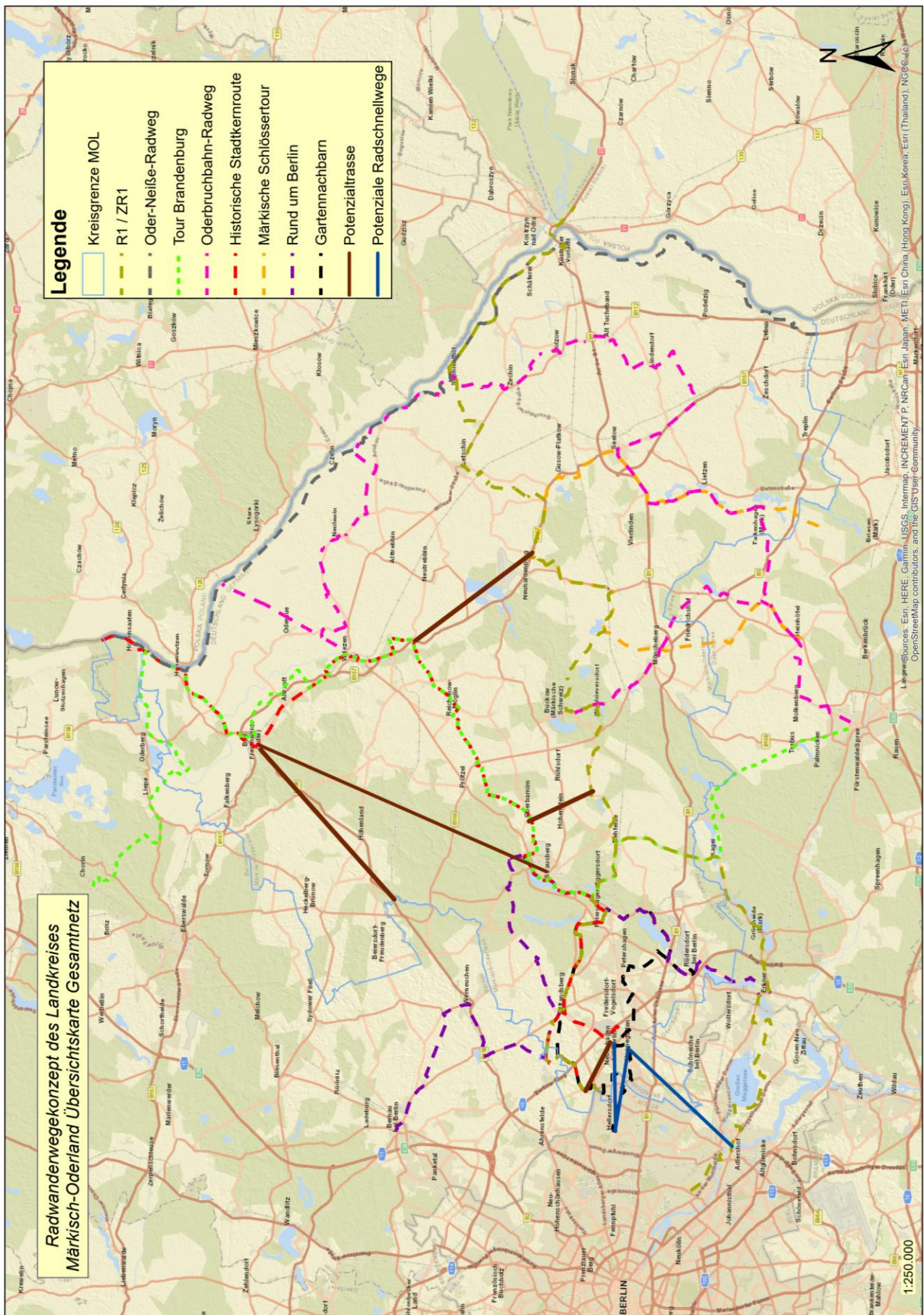


Abbildung 25: Netzplan Übersicht