

# **Radverkehrsstrategie des Landkreises Havelland unter touristischen Gesichtspunkten**

–

## **mittel- bis langfristige Zielstellung ausgehend vom Stand 2009**

Nauen, den 30.09.2010

Verfasser:

**Landkreis Havelland  
Amt für Kreisentwicklung und Wirtschaft  
Goethestr. 59-60  
14641 Nauen**

	Seite
<b>Inhaltsverzeichnis</b>	
1 Veranlassung - Ausgangssituation	1
2 Charakterisierung der Bestandssituation touristischer Radwege im Landkreis Havelland	3
3 Mittel- bis langfristige Zielstellung	6
3.1 Verlegung aktueller Streckenverläufe vorhandener Radfernwege	6
3.1.1 Tour Brandenburg, Havel-Radweg und Radtour „Otto Lilienthal“	6
3.1.2 Havelland-Radweg	7
3.2 Ausbauempfehlung bzgl. der Radwegequalität bei vorhandenen Radfernwegen	7
3.2.1 Tour Brandenburg, Havel-Radweg und Radtour „Otto Lilienthal“	7
3.2.2 Tour Brandenburg und Wassersuppe-Tour durch das Ländchen Rhinow	7
3.2.3 Tour Brandenburg	8
3.2.4 Havelland-Radweg	8
3.2.5 Königin-Luise-Route	9
3.3 Mittel- bis langfristige Zielstellung (Zielnetz) – Vorschläge zum Neu- und Ausbau von Radweglückenschlüssen	9
3.3.1 Havelländische Herrenhausrouten – Nordwesttour und Südosttour (Arbeitsname)	9
3.3.2 Havelländische Herrenhausrouten – Nordwesttour	10
3.3.3 Havelländische Herrenhausrouten – Südosttour	11
3.4 Vermarktung, Beschilderung und sonstige Infrastruktur	13

3.4.1	Aufwertung des Havelland-Radweges durch Zertifizierung nach ADFC-Kriterien	13
3.4.2	Umsetzung eines kreisweiten wegweisenden Beschilderungskonzepts gemäß der „Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr im Land Brandenburg“ (HBR Brandenburg)	15
3.4.3	Unterstützung radtouristischer Dienstleistungsangebote im Havelland	16
3.4.4	Weitere touristische Infrastruktur an Radwegen – Wartung und Pflege	17
4	Schlussbemerkung	18

## 1 Veranlassung - Ausgangssituation

In den vergangenen Jahren hat sich der Radtourismus in Deutschland und auch in der Reiseregion Havelland äußerst dynamisch entwickelt.

So hat sich zum Beispiel die Zahl der zertifizierten Bett & Bike Betriebe in Deutschland von 1995 bis 2008 von 216 auf 4.651 stark erhöht. (Quelle: ADFC-Radreiseanalyse 2008). Das hat viele Gründe. Schlagworte wie gesunde Lebensweise, aktive und umweltverträgliche Freizeitgestaltung oder Aktiv- und Natururlaub spielen eine Rolle. Ebenso haben die in den vergangenen Jahren getätigten Investitionen in die Radverkehrs-Infrastruktur dafür gesorgt, dass das Radwegenetz zunehmend attraktiver gestaltet wurde und somit die Nachfrage entsprechend angestiegen ist.

Für den Landkreis Havelland ist festzustellen, dass der Radtourismus ein wachsendes Segment der Tourismusbranche ist und für die Region an wirtschaftlicher Bedeutung gewinnt.

Im Forschungsbericht Nr. 583 des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie mit dem Thema: „Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus in Deutschland“, erschienen im September 2009, wurde ausgeführt, dass die durchschnittlichen Ausgaben je Radreisendem und Tag bei übernachtenden Fahrradtouristen bei 64,60 EUR und bei Tagesausflüglern bei 16,00 EUR lagen – Werte, die für Deutschland insgesamt ermittelt wurden.

Die Radwegeinfrastruktur betreffend hat sich gerade im Land Brandenburg und hier auch insbesondere im Landkreis Havelland in den vergangenen Jahren viel getan. Das Wichtigste diesbezüglich ist, dass der Landkreis Havelland von bedeutenden und in mittlerweile professioneller, überregionaler Vermarktung befindlichen Radfernwegen ganz oder teilweise durchzogen ist. Dazu tragen auch eigene Investitionen des Landkreises bei – hier ist insbesondere die „Eigenmarke“ Havelland-Radweg zu nennen. Günstig wirkt sich ferner aus, dass mit den Routen 3 (gleichzeitig Europaradwanderweg R1), 10 und 11 drei wichtige D-Netz-Routen den touristischen Radfahrer an das Havelland heranführen.

Nachdem somit wichtige Grundlagen gelegt wurden, gilt es in der Folge, die geschaffenen positiven Voraussetzungen noch besser (tourismus-)wirtschaftlich zu nutzen, die Radwegeinfrastruktur entsprechend der finanziellen Möglichkeiten sinnvoll zu ergänzen und die Attraktivität insgesamt zu steigern.

Gemeinsam mit den Städten und Gemeinden ist ebenfalls anzustreben, das vorhandene Netz an Radwegen sinnvoll zu erweitern. So sollen, ausgehend von den Radfernwegen und möglichst in deren Vernetzung, zusätzliche regionale Rundtouren entwickelt werden.

Straßenbegleitende und innerörtliche Radwege, z. B. zur Schulwegsicherung, werden bei der hier vorliegenden Strategie ebenso als sinnvolle Ergänzung des touristischen Radwegenetzes betrachtet. Das erfordert zukünftig eine noch bessere Abstimmung der Ausbauplanungen zwischen touristischen und straßenbegleitenden Radwegen. Insofern bietet die vom Land Brandenburg für 2011 vorgesehene Fortschreibung der „Bedarfsliste für Radwege außerorts an Bundes- und Landesstraßen“ für den Bauzeitraum 2012 bis 2016 für den Landkreis die Möglichkeit, entsprechende Vorschläge zum Ausbau bzw. Komplettierung von straßenbegleitenden Radwegeabschnitten zu unterbreiten.

Beschilderung und sonstige Infrastruktur entlang der Radwege wie auch Gastronomie und Hotellerie werden genauso angesprochen wie Bahnverkehr und ÖPNV als „Zubringer“ zu Radwegen. Sie finden Erwähnung, wo es schon vorhandene oder zukünftig für erforderlich angesehene Schnittstellen oder sonstige inhaltliche Überschneidungen gibt. Auch Anregungen zur zukünftig noch besseren Vermarktbarkeit der regionalen Radwege im Havelland werden gegeben.

## 2 Charakterisierung der Bestandssituation touristischer Radwege im LK Havelland

Die Darstellung und Charakterisierung der Bestandssituation war ein mehrstufiger Prozess. Zunächst wurde der Radwegebestand von den Städten, Gemeinden und Ämtern gemäß einer einheitlichen Abfragemaske erfragt. Die danach zugearbeiteten Ist-Stände wurden nach Rücksprache und Abklärung unklarer bzw. sich z. T. widersprechender Sachverhalte abgeglichen.

Die Bestandsanalyse wurde nach Aktenlage und nach Vor-Ort-Kenntnissen vorgenommen. Der ermittelte Ist-Stand ist als eine hinreichende Grundlage für eine in die Zukunft zielende Strategie anzusehen.

Aufgrund der Empfehlung der Arbeitsgruppe „Radtourismus“ der Lokalen Aktionsgruppe Havelland e.V. (LAG), bestehend u. a. aus Vertretern des Landkreises Havelland, des Tourismusverbandes Havelland e. V. (TV) und des Regionalmanagements der LAG, sind die so ermittelten Ist-Stände zunächst in eine „Bestandskarte“ eingeflossen, die Arbeitsgrundlage für die zukünftigen Veränderungsvorschläge bildete. Die gemeindlichen Zuarbeiten wurden weiter abstrahiert. Somit wurden nur jene Radwege in die Radverkehrsstrategie aufgenommen, die im Ergebnis ein kreisweites touristisches Radwegenetz mit überregionaler Bedeutung ergeben.

Das wie oben beschrieben ermittelte Radwege-Bestandsnetz mit überregionaler Bedeutung ist nach touristischen Gesichtspunkten klassifiziert:

- |                                  |   |
|----------------------------------|---|
| (A) Radfernwege:                 | ADFC-Empfehlung > 100 km/und mindestens zwei Übernachtungen auf der Strecke; durchgängig ausgeschildert |
| (B) Mehrtagestouren:             | > 60 bis 100 km   |
| (C) Tagestouren:                 | > 30 bis 60 km  |
| (D) Ausflugstouren bzw. –routen: | < = 30 km   |

In der beiliegenden Karte „Radwegestruktur aus touristischer Sicht“ sind die Radwege der jeweiligen Kategorie als Bestand dargestellt, die, bis auf die Touren der Städte mit historischem Stadtkern, entsprechend auch bereits vermarktet werden:

- |                         |   |
|-------------------------|---|
| (A) <u>Radfernwege:</u> | Tour Brandenburg, Havel-Radweg, Havelland-Radweg, Königin-Luise-Route, Berliner Mauerweg (B/A – nicht eindeutig zuordenbar) |
|-------------------------|---|

- (B) Mehrtagestouren: Radtour „Otto-Lilienthal“, Tour durch den Naturpark Westhavelland, Dosse-Städte-Tour. Tour(en) der Städte mit historischem Stadtkern (Routen 2 und 3)
- (C) Tagestouren: Radtour Krämer Forst, Von-Bredow-Tour durch das Ländchen Friesack, Wassersuppe-Tour durch das Ländchen Rhinow
- (D) Ausflugstour: Tour der Sympathie.

Weitere Produkte werden derzeit nicht vom TV Havelland e. V. oder überregional tätigen Organisationen vermarktet und sollen auch mittelfristig nicht in die überregionale Vermarktung aufgenommen werden. Längerfristig angekündigte Maßnahmen, wie der Ausbau eines Radweges entlang des Havelkanals bzw. der Radweg von Paulinenaue in Richtung Neuruppin, der nur durch den Landkreis Ostprignitz-Ruppin in Touren angebunden wird, werden beobachtet und ggf. in die Radverkehrsstrategie des Landkreises Havelland ergänzt.

Auf der Grundlage der Aussagen der kommunalen Vertreter, eigener Erfahrungen sowie unter Berücksichtigung von „Rückmeldungen“ von Radtouristen beim TV bzw. bei Gastgebern, wurden folgende Handlungsbedarfe als vorrangig ermittelt:

- a) Verlegung aktueller Streckenverläufe vorhandener und in Vermarktung befindlicher Radwege, insbesondere Reduzierung der straßenbegleitenden Verläufe an Bundesstraßen
- b) Ausbau zur Verbesserung der Qualität bei vorhandenen und in Vermarktung befindlichen Radwegen, bessere Beläge, Verbreiterung etc.
- c) Vorschläge für Lückenschlüsse im Radwegenetz, um weitere touristische Ziele zu erschließen und/oder regionale Rund-/Tagestouren in Ergänzung der bestehenden zu schaffen
- d) Beschilderung von Radwegen und Schaffung von ergänzender touristischer Infrastruktur entlang der Routen, Maßnahmen zur besseren Vermarktbarkeit
- e) Die Gewährleistung der Nachhaltigkeit und damit die Pflege und Unterhaltung bestehender ausgebauter Radwege in jeder Jahreszeit auch bezüglich der jeweiligen Beschilderung

Alle Aussagen zu Finanzierungen und Zeitfolgen unterliegen Haushaltsvorbehalten.

Zwischen dem Landkreis Havelland, dem Tourismusverband Havelland e. V. und dem Regionalmanagement der LAG Havelland besteht zudem Konsens dahingehend, dass die Themen Beschilderung und Vermarktung der Radwege sowie der Vernetzung von gastronomischen, touristischen und kulturellen Angeboten entlang der Radwege von Interesse sind, weshalb sie ebenfalls in die Radverkehrsstrategie mit aufgenommen wurden.



### **3 Mittel- bis langfristige Zielstellung**

Für alle Beteiligten, insbesondere die Städte und Gemeinden, soll diese Radverkehrsstrategie lediglich als Handlungsempfehlung dienen.

Die nachfolgend aufgeführten Maßnahmen stellen allerdings aus Sicht des Landkreises Havelland, des Tourismusverbandes Havelland e. V. und des Regionalmanagements der LAG die Prioritäten in der Reihenfolge der erforderlichen Umsetzung dar, die mit den Verwaltungen der Gebietskörperschaften überwiegend einvernehmlich besprochen sind. Konsens der oben genannten ist, dass die qualitative Aufwertung der vorhandenen vermarkteten Radfernwege, insbesondere die der BUGA-Region, besondere Berücksichtigung erfährt. Ebenfalls hohe Priorität haben die als „Zielnetz“ genannten Vernetzungen zwischen den Radfernwegen und die Schaffung von Mehrtagestouren als havelländische Rundtouren. Bei Neubauerfordernissen im ländlichen Bereich sind bzgl. der erreichbaren Qualität für Radfahrer Kompromisse auf Teilstrecken hinzunehmen.

Anzumerken ist, dass mit Ausnahme weniger bereits bewilligter Einzelmaßnahmen, Fertigstellungstermine als auch die Kostenträgerschaft nicht in dieser Radverkehrsstrategie benannt werden. Mit Blick auf die BUGA-Region z. B. ergibt sich mit dem BUGA-Jahr 2015 jedoch der sinnvollste wünschenswerte Fertigstellungstermin ganz praktisch. Doch auch, sollten Einzelmaßnahmen nicht im gewünschten Zeitkorridor finanzier- und damit realisierbar sein, sollte deren spätere Fertigstellung angestrebt werden, da sie im gesamten Streckennetz langfristig, auch über die BUGA hinaus, von Bedeutung sind.

Ferner sind Maßnahmen in sensiblen Naturräumen enthalten, die z. T. im Detail noch mit der Unteren Naturschutzbehörde und der Naturparkverwaltung im Vorfeld einvernehmlich zu klären sind.

#### **3.1 Verlegung aktueller Streckenverläufe vorhandener Radfernwege**

##### **3.1.1 Tour Brandenburg, Havel-Radweg und Radtour „Otto Lilienthal“**

Die genannten Touren und Radwege verlaufen zwischen Jerchel und Rathenow auf gleicher Strecke und vor allen Dingen straßenbegleitend, dabei zwischen Premnitz und Rathenow entlang der vielbefahrenen Bundesstraße 102. Hier wird, insbesondere mit Blick auf die BUGA 2015, empfohlen, ab Milow über Bützer und Böhne eine Havel nähere und möglichst überwiegend/teilweise nicht straßenbegleitende neue Trasse im aufgezeigten Untersuchungsraum zu bauen. Dies ist besonders für den Havel-Radweg wichtig. Um weiterhin die Stadt Premnitz an das überregionale Radwegenetz anzubinden, kann auch nach Fertigstellung dieser neuen Streckenführung ein Radweg (Tour

Brandenburg oder Radtour „Otto Lilienthal“) über die bisherige Strecke ausgeschildert bleiben.

### **3.1.2 Havelland-Radweg**

Eine vergleichbare Situation findet sich mit dem straßenbegleitenden Teilstück des Havelland-Radweges entlang der B 273 zwischen Ortsein- bzw. -ausgang Nauen und Abzweig nach Paaren. Hier ist zu prüfen, ob eine Verlegung des Radweges westlich der B 273, z. B. entlang der stillgelegten ehemaligen Bahnstrecke, zumindest für einige Kilometer möglich ist. Eine weitere denkbare Alternative, zudem bis auf einige Änderungen bei der Ausschilderung weitgehend kostenneutral, wäre, den Havelland-Radweg innerhalb Paarens neu zu führen und ab MAFZ-Erlebnispark über den Stolpshofer Weg auf den 2009 fertig gestellten neuen straßenbegleitenden Radweg entlang der L 201 und von dort in Richtung B 273 zu trassieren. Dies hätte positiv zur Folge, dass sich die straßenbegleitende Wegstrecke an der Bundesstraße mehr als halbiert. Die dann als Havelland-Radweg nicht mehr genutzten Kilometer zwischen Paaren und der B 273, ließen sich als „Rundtour MAFZ – Funkamt“ (Ausflugstour D) ausschildern.

## **3.2 Ausbauempfehlung bzgl. der Radwegequalität bei vorhandenen Radfernwegen**

### **3.2.1 Tour Brandenburg, Havel-Radweg und Radtour „Otto Lilienthal“**

Der Streckenabschnitt Bahnitz - Jerchel o. g. Touren ist einer der wenigen Abschnitte der Tour Brandenburg, der mit Beginn der landesweiten Vermarktungskampagne nicht bei allen Witterungsbedingungen mit Rädern befahrbar war. Mittlerweile sind alle drei Teilabschnitte der betreffenden Strecke in radfahrtauglicher Qualität ausgebaut. Der dritte und letzte Bauabschnitt ist seit Juli 2010 freigegeben.

Der straßenbegleitende Streckenabschnitt Jerchel - Milow der o. g. Touren entlang der Landesstraße L 96 war seitens des zuständigen Landesbetriebes bereits mit Fertigstellung 2007 erstmals zugesagt. Dadurch würde ein Teilstück aufgewertet, bei dem derzeit die touristischen Radwege auf der Landesstraße verlaufen. Mittlerweile steht die Jahreszahl 2011 für die Fertigstellung des gesamten Abschnitts im Raum, Baubeginn soll im 4. Quartal 2010 sein.

### **3.2.2 Tour Brandenburg und Wassersuppe-Tour durch das Ländchen Rhinow**

Der Streckenabschnitt Hohennauen - Wassersuppe beider Touren kann hinsichtlich der Ausbauqualität aufgewertet werden. Die Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH (TMB) empfiehlt, anstatt, wie ursprünglich vorgesehen, ab Auftreffen der Kreisstraße HVL 20 auf die B 102 kurz vor Hohennauen dann entlang der B 102 durch Hohennauen und zum Abzweig der HVL 22 Richtung Wassersuppe zu fahren (entlang der B 102 straßenbegleitend, zwischenzeitlich fertig), unmittelbar am Nordufer des Hohennaue-

ner Sees nach Wassersuppe zu führen. Dies ist für den Radtouristen reizvoller und bindet zudem einiges an touristischer Infrastruktur (u. a. Restaurant Strandgut, Bade-  
stelle, Sport- und Campingplatz Hohennauen sowie den Wasserwanderrastplatz in  
Wassersuppe) an. Zumindest vom Abzweig der B 102 bis zum Deich und dann auch  
wieder hinter dem Deich bis zur Ortslage Wassersuppe ist ein Neubau empfehlens-  
wert. Das Teilstück auf dem Deich sollte frei zugänglich werden (derzeit Schranken).  
Ob auch hier ein Ausbau möglich und sinnvoll ist, kann nur zwischen den vor Ort Betei-  
ligten geklärt werden.

### **3.2.3 Tour Brandenburg**

Bei verschiedenen Streckenabschnitten der Tour Brandenburg im Amt Rhinow, insbe-  
sondere ab Ortslage Rhinow weiter Richtung Strodehne, ist die Streckenführung z. T.  
zu überdenken und eine bauliche Aufwertung der bestehenden Wege zu empfehlen.  
Über eine teilweise Neutrassierung dieses radtouristisch reizvollen Streckenabschnitts  
nördlich des Gülper Sees durch den Twerl-Polder unter Einbeziehung kurzer straßen-  
begleitender Verläufe entlang der L 17 ist nachzudenken, falls Naturschutzbelan-  
ge/Kostenfragen dies nicht ausschließen.

Je nachdem, welche Streckenführung bis Strodehne umsetzbar ist, führt der weitere  
Verlauf, beginnend vor dem Ortseingang Strodehne, über die Ortslage Strodehne zur  
Havelbrücke bis an die Kreis- und Landesgrenze, dann erneut auf einer Landesstraße,  
der L 17, bzw. ab Ortsausgang Strodehne bis zur Landesgrenze auf der Kreisstraße  
HVL 28. Mittelfristig sollte eine straßenbegleitende Lösung gefunden werden. Diese  
sollte in enger Abstimmung mit dem Land Sachsen-Anhalt erfolgen, wobei eine Stre-  
ckenführung abseits der Straße zu bevorzugen ist. Erste Planungen des Landes Sach-  
sen-Anhalt liegen zwischenzeitlich vor.

### **3.2.4 Havelland-Radweg**

Die Überquerung des Havelland-Radweges über die BAB 10 zwischen Perwenitz und  
Paaren im Glien sowie der auf der Landesstraße L 16 verlaufende Teil des Radweges  
ab Kreuzung mit der L 161 bis zum Kreisverkehr in der Ortslage Paaren stellen das  
qualitativ schlechteste Teilstück des gesamten Havelland-Radweges dar. Es wird an-  
geregelt, die bestehende Situation, die wegen des ansteigenden Fahrzeugverkehrs auf  
der L 16 für Radfahrer zunehmend gefährlich ist, zu verbessern.

Der Streckenabschnitt des Havelland-Radweges zwischen Ribbeck und Paulinenaue  
führt ab dem Marienhof Ribbeck bis an die Einmündung auf die Kreisstraße HVL 29  
und bis Ortseingang Paulinenaue auf der Kreisstraße selbst. Zum Zeitpunkt der Inbe-  
triebnahme des Havelland-Radweges war das eine gute Lösung, weil hier vergleichs-  
weise wenig motorisierter Verkehr unterwegs war. Mittlerweile hat sich diese Kreisstra-  
ße als Alternative zur B 5 bei Baustellensituationen und sonstigen Einschränkungen  
erwiesen. Es wird angeregt, diesen Streckenabschnitt mittelfristig mit einem straßen-  
begleitenden Radweg bis an die Ortslage qualitativ aufzubessern.

### **3.2.5 Königin-Luise-Route**

Für die Königin-Luise-Route (Teilstück des Havel-Radweges) ist bis zum Schloss Paretz fast auf gesamter Länge ein Ausbau und eine Ausschilderung zu empfehlen. Problematisch ist, dass das Produkt „Königin-Luise-Route“ als Radweg bisher nicht eindeutig definiert ist. Da im Havelland jedoch nur ein kleines Teilstück der Gesamtroute liegt, wird es als sinnvoll erachtet, dieses Teilstück für Radfahrer qualitativ hochwertig herzurichten. Es ist eine gute Möglichkeit, bei entsprechender Vermarktung Berliner und Potsdamer Radtouristen über den Havel-Radweg auch nach Ketzin und Paretz und damit in das Havelland zu leiten.

### **3.3 Mittel- bis langfristige Zielstellung (Zielnetz) – Vorschläge zum Neu- und Ausbau von Radweglückenschlüssen**

Die hier beschriebenen Maßnahmen dienen dem Ziel, über die bestehenden und in Vermarktung befindlichen Radwege hinaus eine Vernetzung im Havelland zu erreichen – hier als „Zielnetz“ benannt. Einerseits sollen Rundtouren durch das Havelland geschaffen werden, die möglichst viele bereits bestehende touristische Destinationen verbinden. Andererseits soll eine weitere Nord-Süd Verbindung zwischen dem Havelland-Radweg und dem Havel-Radweg entstehen.

Dabei ergeben sich weitere Ausflugstouren. Außerdem werden radtouristisch bisher weniger gut in das havelländische Radwegenetz eingebundene Regionen wie Ketzin oder große Teile des Berlin nahen Bereiches so besser vernetzt.

Erreicht werden sollen diese Ziele vorrangig dadurch, dass mit den „Havelländischen Herrenhausrouten“ (Arbeitsname) neue Mehrtagestouren durch das Havelland kreiert werden; als nordwestliche Rundtour von Ribbeck über Groß Behnitz, Buschow, Stechow, Nennhausen, Rathenow, Hohennauen, Stölln, Kleßen, Senzke, Pessin zurück nach Ribbeck sowie als südöstliche Rundtour von Ribbeck über Groß Behnitz, Klein Behnitz, Riewend, Bagow, Bollmannsruh, Roskow, Zachow, Ketzin, Paretz, Buchow-Karpzow, Priort, Elstal, Falkensee, Brieselang, Nauen zurück nach Ribbeck. Von der touristischen Relevanz her sind nach Meinung der Arbeitsgruppe aus Landkreis Havelland, Tourismusverband Havelland e. V. und dem Regionalmanagement der LAG die geplante Nordwest- wie auch die Südosttour gleichermaßen bedeutsam.

#### **3.3.1 Havelländische Herrenhausrouten – Nordwesttour und Südosttour (Arbeitsname)**

Der notwendige Lückenschluss zwischen Ribbeck und Groß Behnitz (Sandkrug) wird 2010 fertig gestellt. Ziel ist es einerseits, die touristischen Ziele Schloss Ribbeck und Landgut A. Borsig in Groß Behnitz zu verbinden, andererseits bietet dieser Streckenabschnitt den Einstieg zu beiden, von Ribbeck ausgehenden, zu entwickelnden Rundtouren. Vom Havelland-Radweg über die Ortslage Ribbeck (diese bleibt vorerst ohne separaten Radweg vom Havelland-Radweg bis ca. Höhe Sportplatz) bis nach Groß

Behnitz kann hier sowohl eine „Nordwesttour“ der Havelländischen Herrenhausroute (Arbeitsname) als auch eine „Südosttour“ starten. Wichtig ist, dass zumindest bei einer der beiden Touren, besser bei beiden, die Ortslage Groß Behnitz mit dem Landgut unmittelbar berührt wird. Die Südosttour sollte als Nord-Süd-Anbindung des Havelland-Radweges an den Havel-Radweg und an die Tour Brandenburg konzipiert werden.

### **3.3.2 Havelländische Herrenhausrouten – Nordwesttour**

Erforderlich ist der Lückenschluss Groß Behnitz – Buschow. Wegen der Anbindung des Landgutes in Groß Behnitz sollte der Radweg zunächst auf der Straße zum Sandkrug (geringe Verkehrsbelastung, kurzer Streckenabschnitt) und weiter auf dem straßenbegleitenden Radweg entlang der Kreisstraße durch die Ortslage Groß Behnitz geführt werden. Der bestehende straßenbegleitende Radweg endet derzeit auf Höhe des Landgutes und sollte bis zum Ortseingang Klein Behnitz verlängert werden. Von dort, landwirtschaftliche Wegestrukturen nutzend, sollte die Route bis in die Ortslage Buschow, zumindest bis zur L 99, weitergeführt werden.

Im Anschluss ist ein straßenbegleitender Abschnitt entlang der L 99 von Buschow nach Möthlow vorgesehen. In der Ortslage Buschow ist der Bahnhof in geeigneter Weise einzubinden. Von Möthlow ist der straßenbegleitende Radweg 300 Meter entlang der L 991 in Richtung Liepe fortzuführen, bis dieser auf einen ausgebauten Landwirtschaftsweg nach Pessin trifft.

Von der L 991 zweigt ein ausreichend ausgebauter Landwirtschaftsweg bis zum Havelland-Radweg ab. Die Nordwesttour führt dann einige Kilometer verlaufsgleich mit dem Havelland-Radweg. Um der Thematik Herrenhäuser zu folgen, sollte diesem bis in die Ortslage Stechow gefolgt werden, um dort Richtung Nennhausen wieder abzuweichen und nach erneuter Querung der B 188 den bestehenden straßenbegleitenden Radweg entlang der L 982 hinein in die Ortslage Nennhausen zu nehmen. In Nennhausen (Schloss, Schlosspark, Bahnhof) soll dann erneut straßenbegleitend der L 991 gefolgt werden, von welcher vor Erreichen der Ortslage Gränigen der Bammer Landweg abgeht. Diesem wird bis in die Ortslage Bamme gefolgt. Von dort wird die Tour über verschiedene Feld- und Waldwege über Spolierenberg Richtung Rathenow geführt. Die Stadt Rathenow wird auf der L 98 bei Neu Friedrichsdorf erreicht und ab der Ortslage Rathenow erneut dem Havelland-Radweg gefolgt. Für mehrere Abschnitte zwischen Gränigen und Bamme wie auch z. T. dann weiter bis Rathenow empfiehlt sich ein Ausbau. Diese sind zudem auch Teil des vom Amt Nennhausen angestrebten Radrundweges Nennhausen.

In der Ortslage Rathenow folgt die Nordwesttour dem Havelland-Radweg bis zur Kreuzung der Berliner Straße mit der B 102, um dann zunächst verlaufsgleich mit der Tour Brandenburg über Semlin (straßenbegleitend an der Kreisstraße) und Lötze (von Semlin bis B 102 auf der Straße, jedoch akzeptabel, weil gering frequentiert) weiter zu verlaufen. Nach Erreichen der B 102 führt die Tour straßenbegleitend bis in die Ortslage Rhinow und weiter bis zum Ortseingang von Stölln, das letzte Stück entlang der L

17 ist ebenfalls straßenbegleitend. So wäre das derzeit im Bau befindliche Lilienthal-Centrum angebunden. Bei dieser Streckenführung bestünde bis auf die Ortslage Stölln keinerlei Ausbaubedarf.

Alternativ könnte die Tour touristisch attraktiver, nicht ausschließlich straßenbegleitend, ab Hohennauen über Spaatz und parallel zur stillgelegten Bahnstrecke nach Rhinow geführt werden. Dies entspricht der geplanten Streckenführung für die Radtour „Otto Lilienthal“ und der Wassersuppe–Tour durch das Ländchen Rhinow. Auch diese Streckenführung ist für Radfahrer überwiegend gut ausgebaut (z. T. Betonspurbahnen). Weiter Richtung Stölln dann wie beschrieben. Welche Variante hier letztendlich ausgewählt, beschildert und vermarktet wird, ist nach nochmaliger Besichtigung und Bewertung beider Varianten möglichst zeitnah zu entscheiden.

Von Stölln führt der aktuelle Vorschlag laut beiliegender Karte auf der Kreisstraße Richtung Schönholz und von dort über kommunale und landwirtschaftliche Straßen und Wege nach Görne. Um Schloss Kleßen an die Havelländische Herrenhausroute anzubinden, ist zwischen Schönholz und Görne ein nördlicher Abzweig über Dickte nach Kleßen vermerkt. Dem Rundkursgedanken besser folgen würde eine Variante, die zwischen Stölln und Kleßen entlang der L 17 straßenbegleitend führen würde. Dieser Vorschlag wird jedoch derzeit seitens des zuständigen Landesbetriebes abgelehnt. Landkreis Havelland, Tourismusverband Havelland e. V. und LAG Regionalmanagement regen an, die diesbezügliche Diskussion erneut mit allen Beteiligten aufzunehmen und hier einen weiteren Untersuchungsraum zu deklarieren, um zumindest langfristig zu einer touristisch empfehlenswerten Lösung zu kommen.

Von Görne führt die Nordwesttour über Haage und Senzke wieder bei Senzke auf den Havelland-Radweg und von dort zurück nach Ribbeck. In Haage wird ein beliebtes Ausflugsrestaurant und in Senzke werden das Fintelmannhaus sowie das örtliche Herrenhaus in die Tour eingebunden. Zwischen Görne und Haage, bis zur B 188, wird die vorhandene, wenig befahrene kommunale Straße genutzt. Ab der B 188 bis Haage ist der vorhandene Waldweg nicht hinreichend radfahrtauglich. Ein Ausbau in der Zukunft empfiehlt sich.

### **3.3.3 Havelländische Herrenhausrouten – Südosttour**

Die Südosttour führt von Groß Behnitz zunächst bis an den Ortseingang Klein Behnitz entlang der Kreisstraße. Der erforderliche Ausbaubedarf ist bereits unter Punkt 3.3.2 benannt. Danach führt der Radweg Richtung Süden durch den Ort Klein Behnitz – also weiter entlang des Verlaufs der Kreisstraße HVL 08 bis zur Kreisgrenze nach Potsdam-Mittelmark (Riewend). Hier ist der Ausbau der Kreisstraße zu empfehlen.

Von der Kreisgrenze über Riewend, Bagow, Bollmannsruh (Hotel), Lünow und Roskow führt die Trasse durch den Landkreis Potsdam-Mittelmark und wieder in den Landkreis Havelland hinein. Eventuelle Ausbaubedarfe sind mit dem Landkreis Potsdam-Mittelmark zu klären. Vorgespräche auf LAG-Ebene fanden statt. Die Querung des Beetzsees bei Ketzür ist in der Planung der LAG Fläming-Havel berücksichtigt.

Von der Ortslage Roskow ausgehend sind wieder mehrere Trassierungen Richtung Ketzin denkbar, weshalb auch diese Region als Untersuchungsraum ausgewiesen ist. Die aus Sicht des Tourismus wünschenswerte Trasse ist die zunächst südlich an die Havel und von dort ab Erreichen des Deiches auf diesem Richtung Trebelsee führende Trasse. Ab Ortslage Zachow-Gutenpaaren könnte von der Havel nördlich abgebogen und zur Kostenminderung der entlang der L 92 vorhandene, straßenbegleitende Radweg nach Ketzin genutzt werden. Alternativ wäre auf der gesamten Länge zwischen Roskow und Ketzin die Nutzung des straßenbegleitenden Radweges entlang der L 92 denkbar. Notwendig ist dazu lediglich der Ausbau zwischen Ortslage Roskow und Ortseingang Gutenpaaren.

Die Streckenführung innerhalb der Stadtlage Ketzin ist ein weiterer Untersuchungsraum. Hier hat die Stadt Ketzin zugesagt, eine möglichst havelnahe Weiterführung bis zur Fähre und damit den Anschluss an den Havel-Radweg und die Königin-Luise-Route zu finden. Zum Teil ist diese Strecke bereits durch Beschilderung ausgewiesen, allerdings ist der Ausbau weiterer größerer Streckenabschnitte zu empfehlen.

Ab der Fähre folgt die Südosttour dem Verlauf der Königin-Luise-Route (siehe Punkt 3.2.5). Vom Schloss Paretz wird bis zum Havelkanal auf die L 92 geführt. Der Gesamtverlauf zwischen Paretz und Priort ist erneut als Untersuchungsraum deklariert. Käme nur ein Verlauf entlang der L 92 infrage, wäre hier zumindest ein straßenbegleitender Radweg wünschenswert, was derzeit u. a. wegen Forderungen seitens des Denkmalschutzes und/oder der Schlösserstiftung infrage steht. Ab Havelkanal bis in die Ortslage Buchow-Karpzow soll der Radweg dem Havelkanal folgen. Vorgespräche über einen radfahrtauglichen Ausbau mit dem zuständigen Wasser- und Schifffahrtsamt Brandenburg wurden bereits geführt. Ab Ortslage Buchow-Karpzow soll der Radweg zunächst auf der Kreisstraße HVL 05 bis nach Priort verlaufen, dann weiter entlang der HVL 04 möglichst straßenbegleitend bis zur B 5, Outlet-Center. Der Radwegebau entlang der HVL 04 ist seitens des Landkreises Havelland für das Haushaltsjahr 2010 eingeplant und befindet sich derzeit in der Realisierung. Zudem stieße die Südosttour in der Ortslage Priort auf die Radtour „Otto Lilienthal“ und verlief mit dieser bis zur B 5 verlaufsgleich.

Auf der B 5 wird zunächst auf wenigen Kilometern der bestehende straßenbegleitende Radweg entlang der Bundesstraße genutzt. Auf Höhe der Deponie wird, nachdem zuvor das Olympische Dorf passiert wird, dann in nördliche Richtung nach Rohrbeck abgebogen (Ausbau empfohlen). Diese Variante hätte wieder den gleichen Verlauf wie die Radtour „Otto Lilienthal“. Alternativ und unter Vermeidung des Abschnitts entlang der B 5 könnte die Tour auch über das Outlet-Center und am Elstaler Bahnhof vorbei über verschiedene Wegebeziehungen entlang der Lehrter Bahn nach Rohrbeck geführt werden. Hier müsste jedoch z. T. über straßenbegleitende Radwege (Outlet-Center) und Ausbaumaßnahmen (Bhf. Elstal Richtung Rohrbeck) nachgedacht werden. Über Rohrbeck und Neurohrbeck wird dann in beiden Fällen das Falkenseer Stadtgebiet erreicht. Über Rohrbecker Weg und Dyrotzer Weg wird dann die Rudolf-Breitscheid-Straße mit kombiniertem Fuß- und Radweg erreicht, die zum Bahnhof Finkenkrug führt.

Bessere Bedingungen für Radfahrer wären bis dorthin im gesamten innerstädtischen Falkenseer Bereich wünschenswert.

Kurz vor Erreichen des Finkenkruger Bahnhofs zweigt die Ringstraße von der Rudolf-Breitscheid-Straße und damit von der Radtour „Otto Lilienthal“ ab. Die Ringstraße verfügt über einen ausgebauten, straßenbegleitenden Radweg als Bestandteil der Tour der Sympathie. Auf deren geplante Streckenführung biegt auch die Südosttour auf. Bis zur Gemarkungsgrenze zwischen Falkensee und Brieselang ist der Radweg optimal gebaut. Der gesamte folgende Verlauf der Tour der Sympathie bis in die Stadt Nauen ist als Untersuchungsraum ausgewiesen. Zwischen Falkensee, Brieselang und Wustermark besteht zwar ein grundsätzliches Einvernehmen bezüglich des überwiegenden Teils der zukünftigen Streckenführung, da es sich aber wegen Querung verschiedener anderer Verkehrsträger, wie Bahn, Autobahn und Wasserstraße, um einen insgesamt anspruchsvollen Streckenabschnitt handelt, geht die geplante Entwicklung langsamer als wünschenswert und nur Stück für Stück voran. Es wird darauf hingewiesen, dass sich die Tour der Sympathie bereits in der überregionalen Vermarktung befindet und somit ein möglichst zeitnaher Ausbau dieser Radwegebeziehung wünschenswert wäre. Grundsätzlich soll Nauen über Brieselang, Zeestow und Bredow an der ehemaligen Zuckerfabrik erreicht werden. Von dort soll die Tour über den Waldemardamm zum Bahnhof Nauen geführt werden. Mit Querung der B 273 in die Hertfelder Straße ist der Havelland-Radweg erreicht, der auf seiner bewährten bisherigen Strecke weiter nach Ribbeck führt.

### **3.4 Vermarktung, Beschilderung und sonstige Infrastruktur**

#### **3.4.1 Aufwertung des Havelland-Radweges durch Zertifizierung nach ADFC-Kriterien**

Aus der Sicht der an der Erarbeitung der vorliegenden Radverkehrsstrategie Beteiligten, also dem Landkreis Havelland, dem Tourismusverband Havelland e. V. und dem LAG Management ist eine weitere Verbesserung des Rufes des Havellandes als attraktive radtouristische Destination u. a. dadurch zu erreichen, dass es zukünftig gelingt, auch ein „Premiumprodukt“ an den Markt zu bringen. Unter Nutzung des Bestandes und der Gegebenheiten vor Ort besteht die Möglichkeit, den Havelland-Radweg über die „Sterne Klassifizierung“ zu einem wirklichen Top-Produkt zu entwickeln. Dazu ist es erforderlich, neben den o. g. qualitativen Aufwertungen einige wenige, nur geringe Kosten verursachende, weitere Maßnahmen umzusetzen. Hintergrund ist, dass gemäß des vom ADFC herausgegebenen Handbuchs zur Radfernwege-zertifizierung zwei Grundvoraussetzungen und einige Kriterien bestehen, die ein jeder Radweg, der überhaupt zur Zertifizierung zugelassen wird, erfüllen muss. Die beiden Grundvoraussetzungen sind ein eindeutiger Name und ein nationaler Rang. Für den Havelland-Radweg ist die erste Grundvoraussetzung nach hiesiger Ansicht erfüllt. Anders verhält es sich bezüglich des nationalen Ranges. Hierunter legt der ADFC die Forderung, dass ein zu zertifizierender Fernradweg „in der Regel



mindestens 100 km lang sein und sich in erster Linie an Urlauber richten soll“, und „für mindestens zwei Übernachtungen empfohlen werden kann“. Hier besteht ebenfalls die Forderung, dass „mindestens zwei Landkreise zu nennenswerten Anteilen durchfahren werden.“ Bezüglich des Havelland-Radweges ist die Grundvoraussetzung „nationaler Rang“ betreffend zumindest ein wesentlicher Punkt nicht erfüllt. Zwar dürfte die Gesamtlänge des Weges mit nahezu 100 km schon mit aktuellem Verlauf hinreichend sein und auch zwei Übernachtungen könnten empfohlen werden, jedoch werden keineswegs „mindestens zwei Landkreise zu nennenswerten Anteilen durchfahren“. Wenn eine zukünftige Zertifizierung des Havelland-Radweges angestrebt werden soll, müssten diesbezüglich weitere Maßnahmen ergriffen werden. Ein entsprechender Vorschlag der o. g. Beteiligten wird hiermit unterbreitet:

#### Vorschlag zur Erlangung des Status „nationaler Rang“

Um der hier genannten Grundvoraussetzung für eine Radfernwegezertifizierung nach ADFC-Kriterien zu genügen, wird vorgeschlagen, den Verlauf des Havelland-Radweges zukünftig offiziell von Berlin-Spandau, Bahnhof, über den Spandauer Forst nach Schönwalde zum bisherigen Start- bzw. Endpunkt Steinerne Brücke zu führen und auch von der sachsen-anhaltinischen Grenze den Radweg weiter bis Havelberg zu verlängern.

Beide Verlängerungen müssten mit dem Bezirksamt Berlin-Spandau und dem Landkreis Stendal abgestimmt werden. Baulich bedarf es zwingend keiner Investitionen, wobei im Abschnitt nach Havelberg unabhängig von den hier geschilderten Überlegungen Planungen bestehen, zur Zeit teilweise auf Landstraßen verlaufende Radwege zukünftig separat zu führen, die ohnehin an den Havelland-Radweg anbinden sollen.

Allerdings müsste die Beschilderung in Berlin-Spandau und im Landkreis Stendal durchgeführt und bzgl. der neuen Anfangs- und Endpunkte der gesamten Route im Verlauf innerhalb des Landkreises Havelland ergänzt werden. Diesbezüglich müsste mittelfristig ein Projekt erarbeitet werden. Vorstellbar wäre, dass dieses z. B. über Arbeitsmarkt – Programme vergleichsweise Kosten minimierend durchführbar wäre.

Über die o. g. Grundvoraussetzungen hinaus werden weitere Kriterien seitens des ADFC genannt, die erfüllt sein sollten, damit eine erfolgreiche Zertifizierung erfolgen kann:

Komfortable Befahrbarkeit – der Havelland-Radweg könnte recht gut bewertet werden.

Oberfläche – dieses zu bepunktende Kriterium dürfte für den Havelland-Radweg positiv ausfallen.

Wegweisung – die bestehende Route ist entsprechend den Erfordernissen ausgeschildert – Vandalismusschäden sind zu beseitigen. Sollte der Vorschlag der Arbeitsgruppe, den „nationalen Rang“ herzustellen, greifen, würde weiterer Beschilderungsbedarf entstehen.

Routenführung – hier ist davon auszugehen, bei einer Zertifizierung ebenfalls gut abzuschneiden.

Sicherheit und Verkehrsbelastung – bis auf die vergleichsweise kurzen Abschnitte des Havelland-Radweges über die BAB 10, kurz vor Nauen entlang der B 273 und Ortsdurchfahrt Rathenow (jeweils aktuelle Situation, also ohne Umsetzung o. g. Vorschläge) dürften auch schon derzeit hier gute Werte bei der Bepunktung zu erzielen sein.

Touristische Infrastruktur – ein Kriterium, bei dem voraussichtlich die Optimalpunktzahl nicht erreicht werden kann, aber dennoch zumindest eine akzeptable Bewertung im Vergleich zu anderen Radwegen denkbar ist.

Anbindung der Route an den öffentlichen Personenverkehr – gute Bewertung absehbar, da die RB/RE-Stationen Nauen, Paulinenaue und Rathenow an der vorhandenen Trasse liegen und bei Umsetzung des obigen Vorschlags noch eine punktuelle Aufwertung erfolgt.

Vermarktung – im Falle der Zertifizierung sind mit Bezug auf die zu guter Bepunktung führenden erforderlichen Einzelmaßnahmen herauszuarbeiten.

Eine Zertifizierung des Havelland-Radweges ist nicht zwingend erforderlich, mit Blick auf eine bessere Vermarktung des Produktes sowie der Region Havelland als Radfahrregion aber anzuraten. Außerdem hat diese „verlängerte Streckenführung“ des Havelland-Radweges in der überregionalen Vermarktung bereits insofern Eingang gefunden, als dass der vielleicht renommierteste deutschsprachige Radkarten-Verlag (Esterbauer) das Produkt „Radfernweg Hamburg-Berlin“ kreiert hat – eben über jenen vorgeschlagenen Verlauf und schon jetzt auf ganzer Länge über den Havelland-Radweg. Zudem geht der Tourismusverband Havelland davon aus, dass in wenigen Jahren der Havel-Radweg zertifiziert werden wird. Ein ebenfalls zertifizierter Havelland-Radweg würde die Region Havelland binnen kurzer Zeit radtouristisch hoch aufwerten.

### **3.4.2 Umsetzung eines kreisweiten wegweisenden Beschilderungskonzepts gemäß der „Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr im Land Brandenburg“ (HBR Brandenburg)**

Im Herbst 2008 wurden die „HBR Brandenburg“ gemeinsam von den federführenden brandenburgischen Ministerien für Infrastruktur und Raumordnung und für Wirtschaft der Öffentlichkeit vorgestellt. Erstmals gibt es somit in Brandenburg einen Leitfaden, der einerseits die Bedürfnisse der radfahrenden Touristen und andererseits die Erfordernisse des Straßenverkehrsrechts gleichermaßen und angemessenen berücksichtigt, wenn es um die wegweisende Beschilderung von Radwegen geht.

Ausgegangen wurde vom überwiegenden Ist-Stand im Land Brandenburg und auch im Havelland: einer oft uneinheitlichen, weil unregulierten Vielfalt an bestehenden Beschilderungsvarianten an Radwegen, resultierend aus zwar gut gemeinten, aber eben oft nicht regional und überregional abgestimmten örtlichen Wegweisungen.

Im Landkreis Havelland war zwischenzeitlich lediglich der Havelland-Radweg bei seinem Entstehen nach der seinerzeit gültigen Empfehlung des Landes Brandenburg, der „Handlungsempfehlung für ein landesweit einheitliches touristisches Leitsystem im Land Brandenburg“, ordentlich ausgeschildert. Mit der landesweiten Einführung des Produkts „Tour Brandenburg“ und später des Havel-Radweges wurden auch diese Radwege im Havelland (teilweise nur in Annäherung) entsprechend der (seinerzeitigen) Empfehlungen beschildert. Zudem gibt es im Amt Rhinow ein Pilotprojekt, gemeinsam vom Amt Rhinow und dem Landkreis Havelland umgesetzt und vom TV Havelland begleitet, das dort vor Ort auch Tages- und Mehrtagestouren sowie Ausflugs-touren bzgl. einer (seinerzeitigen) sachgerechten Beschilderung berücksichtigt.

Zur Erreichung eines zukünftig attraktiven und in sich schlüssigen Radwege-Zielnetzes im Havelland ist es ratsam, entsprechend der neuesten und einheitlichen Vorschrift des Landes Brandenburg, die sich an den Vorschriften anderer Bundesländer anlehnt und somit beim deutschen Radtouristen einen Wiedererkennungswert besitzt, eine durchgängig einheitliche Beschilderung vorzunehmen.

Dies sollte als Gesamtmaßnahme durch Fachfirmen umgesetzt oder unter deren Anleitung erfolgen. Die Gesamtmaßnahme zur Beschilderung kann am Ende der Umsetzung des Zielnetzes stehen. Eventuelle regionale, aber HBR-konforme Teillösungen sollten als Zwischenlösungen akzeptiert werden. Nach derzeitiger Planung wollen die Ämter Friesack und Nennhausen dem Rhinower Beispiel folgen, ggf. unter Nutzung anderer Fördermöglichkeiten als seinerzeit Rhinow.

### **3.4.3 Unterstützung radtouristischer Dienstleistungsangebote im Havelland**

Mit einem attraktiven, gut geführten und gut ausgebauten Netz an touristischen Radwegen gewinnt der Landkreis Havelland an touristischer Attraktivität. Soll es gelingen, dass sich die durchschnittlichen Ausgaben je Radreisendem im Havelland erhöhen, sind weitere Vorleistungen im Dienstleistungsbereich erstrebenswert.

Ein dichtes Netz an zertifizierten Bett & Bike-Betrieben, möglichst unmittelbar an den Radfernwegen gelegen, wäre einerseits ein gutes Angebot an die Radtouristen. Andererseits bietet es die Möglichkeit für Hotel- und Pensionsbetreiber, von der zu erwartenden Entwicklung auch wirtschaftlich zu partizipieren.

Im Landkreis Havelland ist ein immer dichter werdendes Netz an Radverleihstationen im Entstehen. Dieses sich insbesondere entlang des Havelland-Radweges entwickelnde Netz sollte mittelfristig, mit dem Ausbau des Zielnetzes weiter ergänzt werden und vernetzt arbeiten (gleichartiges Räderangebot, Ausleihe am Ort A – Abgabe am Ort B, Reparaturstützpunkte usw.).

Beides, Bett & Bike-Betriebe und die Radverleihstationen/ Reparaturstützpunkte stellen ein dichtes Netz der Radwegeinfrastruktur dar.

Es wird angeregt, entsprechende Investitionen privater Anbieter und von Vereinen vorrangig kommunal zu fördern, z. B. durch die vorhandene kreisliche Richtlinie zur Förderung des Tourismus und der touristischen Infrastruktur.

#### **3.4.4 Weitere touristische Infrastruktur an Radwegen – Wartung und Pflege**

Die Städte und Gemeinden, durch die die Radwege verlaufen, haben eine der wichtigsten Aufgaben, ein einmal entstandenes gut ausgebautes Radwegenetz auch zu einem Merkmal nachhaltiger (touristischer) Wirtschaftsförderung werden zu lassen. Bestehende, ausgewiesene und in der Vermarktung befindliche Radwege sind in einem für den Radfahrer problemlos nutzbaren Zustand zu erhalten. Neben regelmäßigen Reinigungsarbeiten unmittelbar am und auf dem Radweg (Randbewuchs, Laub, etc.), gehört zu den wichtigsten Erhaltungsmaßnahmen das Aufstellen und Pflegen von Unterständen, Sitzgelegenheiten, Hinweis- und Schautafeln (die auch regelmäßig zu aktualisieren sind) und das Pflegen von anderen peripheren Anlagen, wie z. B. der Kunst am Havelland-Radweg des Projektes „Ein weites Feld“.

Durch einen normalen Radwegeverschleiß sind nach einigen Jahren Erhaltungsinvestitionen erforderlich.

## 4 Schlussbemerkung

Mit verschiedenen Radfernwegen, wie der Tour Brandenburg, dem Havel-Radweg, dem Havelland-Radweg und dem Berliner Mauerweg, durchziehen den Landkreis Havelland mehrere überregional bedeutsame Radwege, jedoch vorrangig an seiner Peripherie. Auch größere Teile des „Landkreisinneren“ sind für Radfahrer und Radtouristen bereits gut erschlossen, allerdings gibt es gerade hier noch Möglichkeiten zur Optimierung. Diese mittel- bis langfristig zu erreichen, sollte primäres Ziel bei der folgenden Umsetzung dieser Radverkehrsstrategie für den Landkreis Havelland unter touristischen Gesichtspunkten sein.

Aus diesem Grund wurden die mittel- bis langfristig neu zu schaffenden Radwegevernetzungen und die im Folgenden benannten regionalen Ausflugstouren in die Kartendarstellung aufgenommen.

(B) Mehrtagestouren: Havelländische Herrenhausroute Nordwesttour; Havelländische Herrenhausroute Südosttour; (Arbeitsnamen)

(D) Ausflugstouren: Nennhauser Rundweg; Ribbeck – Groß Behnitz – Rundkurs.

Weitere neu zu schaffende Rundkurse im „Landkreisinneren“ sind bereits derzeit erkennbar (z. B.: Berliner Mauerweg ab Falkensee bis Schönwalde → Havelland-Radweg bis Nauen → Tour der Sympathie zurück bis Falkensee zum Berliner Mauerweg). Dieser Vorschlag bedarf nach Fertigstellung der Tour der Sympathie einer einprägsamen Namensgebung mit entsprechender Beschilderung und Vermarktung.

Es wurden in die Karte bestehende, gut ausgebaute Radwege aufgenommen, die sinnvolle Streckenführungen und Rundkurse ergeben bzw. zukünftig ergeben könnten. Zudem sind Untersuchungsräume zur Optimierung aktueller wie zukünftiger Streckenführungen aufgezeigt, sowie Strecken aufgeführt, die als „Zielnetz“ aus der Sicht der an der Erarbeitung der vorliegenden Radverkehrsstrategie Beteiligten (Landkreis Havelland, Tourismusverband Havelland e. V. und Regionalmanagement der LAG) erstrebenswert sind, obwohl noch teilweise erheblicher Ausbaubedarf besteht.

Ebenfalls dargestellt sind Mehrtagestouren, Tagestouren und Ausflugstouren, die sich bereits in der Vermarktung befinden, die mitunter bzgl. ihrer Beschilderung und/oder bzgl. des Ausbaustandards verbesserungswürdig sind. Diese Touren sollten ebenfalls qualitativ aufgewertet werden (z. B. „Tour durch den Naturpark Westhavelland“, „Radtour Krämer Forst“).

Somit ist ersichtlich, dass z. B. zur BUGA 2015 aber auch darüber hinaus noch Potenzial zur Verbesserung der touristischen Radwegeinfrastruktur im Havelland vorhanden ist.

Einige weitere Ideen von Städten und Gemeinden, die die radtouristische Infrastruktur betreffen, wie z. B. das Ansinnen der Gemeinde Dallgow-Döberitz, von Berlin kommend einen weiteren „Eingang“ in das Havelland über Engelsfelde und Seeburg zu ermöglichen – hier sollte dann über eine Weiterführung in die Döberitzer Heide nachgedacht werden – oder die Idee eines „Olympia-Radweges“ zwischen dem Berliner Olympiastadion und dem Olympischen Dorf in Elstal, wurden zudem noch nicht in das Papier aufgenommen, könnten aber als Ergänzung im Falle einer baldigen Realisierung später Aufnahme finden, denn eine regelmäßige an den Realisierungsstand und weitere zwischenzeitliche Erkenntnisse angepasste Fortschreibung der Radverkehrsstrategie ist ratsam.

Weiterhin könnten an den Landkreisgrenzen (Ein- und Ausfahrten) Willkommens- und Hinweistafeln errichtet werden. Sinnvoll wären ähnliche Tafeln auch an den Bahnhöfen im Landkreis – jeweils mit einem Hinweis auf die kürzeste Radwegverbindung vom jeweiligen Bahnhof zum nächstgelegenen Radweg und damit an das havelländische Radwegenetz. Dies ist jedoch gegenüber den unter 3. genannten Maßnahmen nachrangig.

Die erfolgreiche Umsetzung der wesentlichen Hinweise dieser Radverkehrsstrategie, die als Vorschlag für ein mittel- bis langfristiges Zielnetz für den Landkreis Havelland zu verstehen sind, kann in einem vertretbaren Zeithorizont nur gelingen, wenn alle Städte und Gemeinden, der Landkreis und die zu beteiligenden Landesbehörden gemeinsam und ergebnisorientiert daran mitarbeiten.

Dabei müssen die Erfahrungen aller touristischen Leistungsträger im Landkreis Berücksichtigung finden.

Nach Bestätigung der vorliegenden Radverkehrsstrategie durch den Kreistag sind alle Maßnahmen mit den Mitwirkenden in Vorbereitung der Umsetzung im Detail abzustimmen.

Wenn sich der deutliche Trend (siehe: Forschungsbericht Nr. 583 des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie mit dem Thema: „Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus in Deutschland“, erschienen im September 2009), dass der Radtourismus in Deutschland weiter überdurchschnittliche Wachstumsraten erzielt, fortsetzt, sind diese Investitionen vergleichsweise schnell amortisiert.