

Abs.:

Kobbeln, 28.07.2021

Ina Schubel

Am Springberg 14
15898 Neuzelle/OT Kobbeln

Als Anlage zum AfD-Antrag

An:

**Herrn
Dr. Berger, Vorsitzender des Kreistages
Landkreis Oder Spree**

Büro des Kreistages

Frau Kuhley
Sachbearbeiterin Kreistag/Ausschüsse
Haus A
Breitscheidstraße 7

Betrifft:

Landesstraße L43 / Abschnitt 020
Diehlo (OT Eisenhüttenstadt) / Möbiskrüge (Gemeinde Neuzelle)

Hier: „Bau eines straßenbegleitenden Radweges in diesem Bereich“

Sehr geehrter Herr Dr. Berger,

vor gut einem Jahr wandte ich mich in Absprache mit Gemeindevertretern der Gemeinde Neuzelle und Mitgliedern des Ortsbeirates Möbiskrüge per Anschreiben über das Kreistagsbüro an den Kreistag und auch an den Landrat. Dabei ging es um die Errichtung eines Radweges zwischen Diehlo und Möbiskrüge.

Hintergrund meines Schreibens war die Hoffnung, dass der Landkreis Oder Spree diesen so nötigen Radweg baut und dann in seine Baulast übernimmt; obwohl er neben der Landesstraße L43 verlaufen würde und der Landkreis damit formell nicht zuständig wäre.

Die Errichtung durch den Landkreis wäre zwar eine Abweichung von der üblichen Praxis, aber nicht unmöglich.

Es ist ja auch zu erwarten, dass in naher Zukunft die L43 zu einer Kreisstraße abgestuft wird. Dann wäre die Frage der Baulastträgerschaft des straßenbegleitenden Radweges wieder in der üblichen Form gegeben. Leider fand das Vorhaben wohl auch keine Mehrheiten im Kreistag oder wurde erst gar nicht im Kreistag bzw. in seinen Ausschüssen diskutiert. Sicher, weil die Zuständigkeit nicht gesehen wurde.

Die enorme Dringlichkeit für diesen Radweg zeigte sich erst kürzlich, als über einige Zeit dieser Abschnitt der L43 als Umleitung fungierte (wegen Reparaturarbeiten im Neuzeller Bereich).

Wie die Vergangenheit auch zeigt, ist dies eine immer wieder in Abständen auftretende Situation, sobald es im Neuzeller Bereich der B112 zu Problemen kommt.

Mein Wissensstand zur Wichtigkeit der Errichtung dieses Radweges ist der, dass es vom Land Brandenburg her Beurteilungen gab, die den Bau durchaus befürworteten. Den Sprung in die aktuellen Bedarfslisten des Landes schaffte das Vorhaben dann aber nicht. Hintergrund war und ist die beabsichtigte Abstufung der L43 zur Kreisstraße.

Würde der Landkreis nun den Radweg doch bauen, dann könnte man diese Situation durch Vereinbarungen mit dem Land Brandenburg sicher regeln. Durch eine Vereinbarung zur Übernahme einer sogenannten Sonderbaulast zum Beispiel.

Es geht wie so oft um die zur Verfügung stehenden **Mittel** und die **Zuständigkeiten**.

Was die **Mittel** betrifft gibt es ja jetzt das Sonderprogramm „Stadt und Land“ des Bundes für eine flächendeckende Fahrradinfrastruktur. Auf der Seite des zuständigen Ministeriums gibt es den nachfolgenden Hinweis:

„Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat die Mittel für den Radverkehr auf ein nie dagewesenes Niveau aufgestockt: Bis 2023 stehen rd. 1,46 Milliarden Euro allein für den Radverkehr zur Verfügung. Ab sofort können Länder und Gemeinden erstmals Bundesmittel vom BMVI für Radverkehrsinfrastrukturprojekte vor Ort abrufen. Das BMVI hat dafür das Finanzhilfe-Sonderprogramm „Stadt und Land“ aufgelegt und mit den Ländern abgestimmt. Bis zu rund 660 Millionen Euro stehen bis 2023 dafür bereit.“

Die Möglichkeit, Fördermittel für den Bau des Radweges vom Bund zu bekommen, scheint mindestens möglich (s. Anlagen).

Die **Zuständigkeit** müsste noch geklärt werden.

Der Landkreis kann ja durchaus Aufgaben kreisangehöriger Gemeinden und Ämter übernehmen. Darüber hinaus fördert er insbesondere die wirtschaftliche, ökologische, soziale und kulturelle Entwicklung seines Gebietes zum Wohle der Einwohner (s. Kommunalverfassung Land Brandenburg).

Somit wäre es doch denkbar, dass er hier einspringt und das Projekt managt.

Nun wäre meine Bitte, dass Sie vielleicht in den zuständigen Ausschüssen unter dem Aspekt der möglichen Förderung durch den Bund das Vorhaben doch oder noch einmal zum Thema machen und letztlich in den Kreistag bringen.

Natürlich in der Hoffnung, dass es dort Mehrheiten für das Vorhaben gibt und dass sich der Landkreis dann engagiert.

Noch haben wir ja eine Art Sommerpause in der Kommunalpolitik. Aber es wäre schon wichtig, das Thema möglichst zum Beginn der neuen Sitzungsperiode aufzurufen. Denn das Programm des Bundes läuft zeitlich begrenzt, wohl bis 2023. Also die Zeit drängt!

In der Hoffnung, dass es eine positive Entwicklung gibt und wir in absehbarer Zukunft sicher mit dem Fahrrad in diesem Bereich unterwegs sein können verbleibe ich.

Hochachtungsvoll
und
mit freundlichen Grüßen

Ina Schubel

Abschließend noch zur Information:

Da sich der Vorgang aus dem Sachverhalt von vor einem Jahr ergibt, geht das Schreiben zur Information auch an damals involvierte Damen und Herren. An den Landrat des Landkreises Oder-Spree, Herrn Lindemann, den Dezernenten für Bauen, Ordnung und Umwelt, Herrn Gehm, den Amtsdirektor des Amtes Neuzelle, Herrn Köhler, den ehrenamtlichen Bürgermeister der Gemeinde Neuzelle und an verschiedene Kreistagsabgeordnete bzw. Kommunalvertreter sowie an den Bürgermeister der Stadt Eisenhüttenstadt, Herrn Balzer.

Anlagen:

1. Auszüge Sonderprogramm des Bundes „Stadt und Land“
2. Auszüge Förderprogramm des Bundes „Radnetz Deutschland“

Anlage 1

<https://deref-web.de/mail/client/91fmR5dtpAM/dereferrer/?redirectUrl=https%3A%2F%2Fwww.bmvi.de%2FSharedDocs%2FDE%2FArtikel%2FStV%2FRadverkehr%2Fflaechendeckende-fahrradinfrastruktur-sonderprogramm-stadt-und-land.html>

ARTIKEL

Flächendeckende Fahrradinfrastruktur durch das Sonderprogramm „Stadt und Land“



Quelle: Adobe Stock / Mikael Damkier

Seit Ende Januar 2021 können Länder und Gemeinden erstmals Bundesmittel vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) für ihre Radverkehrsinfrastrukturprojekte vor Ort einsetzen. Das BMVI hat dafür das Finanzhilfe-Sonderprogramm „Stadt und Land“ aufgelegt und mit den Ländern abgestimmt. Bis zu rund 657 Millionen Euro stehen bis 2023 für dieses Programm bereit. Die Verwaltungsvereinbarung Sonderprogramm „Stadt und Land“ finden Sie unter WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN.

Bundesminister Andreas Scheuer:

Mit unserem neuen Programm werden wir die Bedingungen für Radfahrende in der Stadt und auf dem Land deutlich verbessern. Wir stellen dafür so viele Mittel wie noch nie zur Verfügung. Das ist eine Riesenchance vor allem auch für die Gemeinden. Gemeinsam mit den Ländern werden wir dafür sorgen, dass das Geld schnell und unbürokratisch dort ankommt, wo es den größten Nutzen stiftet. Also dort, wo die Menschen unmittelbar etwas davon haben und schnell Verbesserungen spüren. Wir stecken den Rahmen und die Kommunen entscheiden mit den Ländern, welche Maßnahmen sich vor Ort am besten eignen. Das können z.B. Radwegebrücken oder -unterführungen sein, Fahrradparkhäuser oder Fahrradzonen. Ziel ist eine möglichst flächendeckende, getrennte und sichere Radverkehrsinfrastruktur. Damit wollen wir ein echtes Angebot schaffen, dass noch mehr Menschen überzeugt, auf das Rad zu steigen.



Quelle: BMVI

Mit diesem Sonderprogramm soll mehr Verkehr auf den klimafreundlichen Radverkehr verlagert werden – auch im ländlichen Raum. Damit setzt das BMVI eine weitere Maßnahme aus dem Klimaschutzprogramm 2030 um.

Die Finanzhilfen des Bundes sollen für Investitionen in die Fahrradinfrastruktur eingesetzt werden, die die Attraktivität und Sicherheit des Radfahrens erhöhen und zum Aufbau einer möglichst flächendeckenden und getrennten Radinfrastruktur beitragen. Stadt-Umland-Verbindungen – auch über kommunale Grenzen hinweg – werden dabei besonders begrüßt. Um diese Ziele zu erreichen, werden im Rahmen des neuen Sonderprogramms u.a. gefördert:

- der Neu-, Um- und Ausbau flächendeckender, möglichst getrennter und sicherer Radverkehrsnetze,
- eigenständige Radwege,
- Fahrradstraßen,
- Radwegebrücken oder -unterführungen (inkl. Beleuchtung und Wegweisung),
- Abstellanlagen und Fahrradparkhäusern,
- Maßnahmen zur Optimierung des Verkehrsflusses für den Radverkehr wie getrennte Ampelphasen (Grünphasen),
- Erstellung von erforderlichen Radverkehrskonzepten zur Verknüpfung der einzelnen Verkehrsträger und
- Lastenradverkehr.

Die Maßnahmen der Länder und Gemeinden werden mit bis zu 75 Prozent unterstützt. Zur Entlastung während der Corona-Pandemie beträgt die Finanzierung der Vorhaben, die bis zum 31. Dezember 2021 bewilligt bzw. begonnen sind, bis zu 80 Prozent. Finanzschwache Gemeinden und Gemeinden in strukturschwachen Regionen werden mit bis zu 90 Prozent der förderfähigen Kosten unterstützt. Der Landesanteil kann sowohl aus Mitteln des Landeshaushalts wie auch aus kommunalen Haushalten aufgebracht werden.

Die Förderanträge sind an die Länder zu richten. Damit die Mittel schnell und unbürokratisch fließen können, wurde mit den Ländern vereinbart, dass das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) innerhalb von einem Monat eventuelle Einwände gegen die von den Ländern eingereichten Projektlisten erhebt. Tut es das nicht, gelten sie als genehmigt. Die Länder achten auf eine angemessene Verteilung der Mittel zwischen urbanen und ländlichen Regionen mit dem Ziel der Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse.

WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN

- **Informationen zum Sonderprogramm, den Fördervoraussetzungen, den Ansprechpartnern in den Ländern, Fragen und Antworten sowie die Verwaltungsvereinbarung des Bundes mit den Ländern nebst Anlagen finden Sie auf der Homepage des Bundesamtes für Güterverkehr.**
 - **Verwaltungsvereinbarung Sonderprogramm „Stadt und Land“** PDF, 261 KB, NICHT BARRIEREFREI
 - **Klimaschutzprogramm 2030 – Im Detail** PDF, 430 KB, NICHT BARRIEREFREI
 - **Neue Informationsstelle „Fahrradparken an Bahnhöfen“**
 - **Zur Themenseite Radverkehr**
-

Anlage 2

<https://deref-web.de/mail/client/WzJhBvxBmIM/dereferrer/?redirectUrl=https%3A%2F%2Fwww.bmvi.de%2FSharedDocs%2FDE%2FArtikel%2FStV%2FRadverkehr%2Ffoerderprogramm-radnetz-deutschland.html>

ARTIKEL

Förderprogramm Radnetz Deutschland



Quelle: Adobe Stock / Daniel Bahrmann

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) startet ein neues Förderprogramm zur Weiterentwicklung des „Radnetz Deutschland“. 45 Millionen Euro stehen dafür bis 2023 bereit.

Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer:

Ich möchte, dass das Fahrrad auch für lange Strecken noch attraktiver wird. Deswegen starten wir heute ein neues Förderprogramm für den Ausbau der überregionalen Radfernwege des Radnetzes Deutschland. Entlang der Strecken fördern wir Lückenschlüsse, Maßnahmen für breitere Radwege und bessere Oberflächen, aber auch moderne Raststätten oder Fahrradabstellanlagen. Außerdem machen wir das Radnetz digital und legen die Grundlage für eine Radnetzdatenbank. App-Entwickler können die Daten künftig für innovative Angebote nutzen. So können sich Radfahrer unter anderem in Zukunft jederzeit über die für sie beste Route informieren.

Das Radnetz Deutschland besteht aus dem Radweg Deutsche Einheit, dem Iron Curtain Trail (Radweg „Eiserner Vorhang“) und den zwölf D-Routen – ein breites Netz an Radfernwegen, die durch ganz Deutschland führen. So z.B. über die D-Route 2, dem Ostseeküsten-Radweg (Baltic Sea Cycle Route, Eurovelo-Route 10), der über 9.000 km durch neun Länder führt, immer entlang der Ostsee von Flensburg

bis an die polnische Grenze oder der Radweg Deutsche Einheit, auf dem man 1.100 km von Bonn nach Berlin durch sieben Bundesländer radeln kann.

Ziel des Förderprogramms ist es, länderübergreifend ein sicheres, lückenloses und attraktives Netz aus national bedeutenden Radfernwegen zu schaffen und Deutschland zum Fahrradland für Alltag, Freizeit und Tourismus zu machen. Die Radwege sollen sich außerdem in das europäische Veloroutennetz einfügen.

Um diese Ziele zu erreichen, werden im Rahmen des Programms u.a. folgende Maßnahmen in den Bereichen Infrastruktur und Marketing gefördert:

- Bau von neuen Radwegen, mit denen Lücken im Netz geschlossen werden sollen,
- Maßnahmen zur Verbreiterung der Radwege und Verbesserung der Oberflächen,
- Erhöhung der Sicherheit, wie z.B. durch bauliche Trennung vom Kfz-Verkehr,
- Bau von modernen Raststätten und Fahrradabstellanlagen sowie
- Maßnahmen, um die Strecken und Angebote des Radnetzes Deutschland bei den Bürgern bekannt zu machen.

Der Bund beteiligt sich an der Finanzierung der förderfähigen Maßnahmen mit einem Regelfördersatz in Höhe von bis zu 75 v. H., bei finanzschwachen Kommunen und strukturschwachen Regionen mit einem Höchstsatz in Höhe von bis zu 90 v. H. der förderfähigen Ausgaben. Abweichend davon beteiligt sich der Bund befristet bis zum 31. Dezember 2021 an der Finanzierung der förderfähigen Maßnahmen mit einem Regelfördersatz in Höhe von bis zu 80 v. H. der förderfähigen Ausgaben, bei finanzschwachen Kommunen mit einem Höchstsatz von bis zu 100 v. H. der förderfähigen Ausgaben und strukturschwachen Regionen mit einem Höchstsatz in Höhe von bis zu 90 v. H. der förderfähigen Ausgaben. Die Gewährung der Förderung erfolgt unter der Voraussetzung, dass Haushaltsmittel zur Verfügung stehen. Einen Rechtsanspruch auf Förderung gibt es nicht.

Antragsberechtigt sind Kommunen und andere Institutionen, welche die förderfähigen Maßnahmen auf eigene Rechnung und in eigener Verantwortung durchführen können. Anträge für investive (infrastrukturelle) Maßnahmen sind bis zum 02.08.2021 einzureichen. Für nicht investive Maßnahmen (Marketingmaßnahmen) sind die Anträge bis zum 31.05.2021 einzureichen. Anträge sind an das [Bundesamt für Güterverkehr](#) zu stellen.

Parallel dazu bringen wir die Grundlage für ein digitales Radnetz Deutschland auf den Weg. Die entsprechende Datenbank soll zukünftig nicht nur Informationen zu Streckenverläufen enthalten, sondern vor allem Aufschluss über die Qualität und die Art der Radrouten geben: Ist der Radweg barrierefrei? Handelt es sich um eine gut ausgebaute Strecke oder um einen ausgeschilderten Waldweg? Ist mit Baustellen zu rechnen?

Die gesammelten Daten und Dienste der Länder sollen allen Interessenten zur Verfügung gestellt werden. Das kann z.B. für die Entwicklung von Apps von Interesse sein, die dank der Daten auf qualitativ hochwertige und sichere Routen hinweisen können. Die Kooperation ist ein großer Schritt in Richtung eines digitalen Radnetzes Deutschland.

Die Vorarbeiten der Länder für die Datenbank hat das Land Rheinland-Pfalz in Abstimmung mit dem BMVI koordiniert und so die technischen Voraussetzungen für den Aufbau der digitalen Ressource geschaffen.

Das Förderprogramm Radnetz Deutschland wird aus Mitteln des Klimaschutzprogrammes 2030 der Bundesregierung finanziert. Umgesetzt wird es

von der Geschäftsstelle Radnetz Deutschland, die das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur beim Bundesamt für Güterverkehr eingerichtet hat und die die weiteren Schritte auf nationaler Ebene begleitet.

WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN

- **Weitere Informationen zum Förderprogramm, den genauen Fördervoraussetzungen sowie Antworten zu FAQs finden Sie auf der Homepage des Bundesamtes für Güterverkehr**
 - **Routenplaner: Streckenverläufe der D-Routen**
 - **Karte: Radnetz Deutschland und Haupttroutennetz der Länder**
PDF, 4 MB, NICHT BARRIEREFREI
 - **Karte: Radnetz Deutschland und Haupttroutennetz der Länder (hochauflösend, Druckvorlage)** PDF, 53 MB, NICHT BARRIEREFREI
 - **BMVI startet neues Förderprogramm Radnetz Deutschland**
 - **Zur Themenseite Radverkehr**
-