INFRASTRUKTUR & UMWELT
Professor Böhm und Partner

Analyse Verkehrsnetz Oder–Neiße (AVerON)

Touristische Wege insbesondere Radwanderwege

- Bericht -

vorgelegt der — Euroregion PRO EUROPA VIADRINA
Mittlere Oder e.V.
Stowarzyszenie Gmin Polskich
Euroregionu „Pro Europa Viadrina“

von — INFRASTRUKTUR & UMWELT
Professor Böhm und Partner

in Zusammenarbeit mit — npkg Heike Uhe, Wrocław
Pro Lingua Grzegorz Załoga, Bogdaniec Jenin

Potsdam, 28. September 2015

Das Projekt wird aus Mitteln des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung im Rahmen des Operationellen Programms der grenzübergreifenden Zusammenarbeit Polen (Wojewodschaft Lubuskie)–Brandenburg 2007-2013 kofinanziert.
Grenzen überwinden durch gemeinsame Investition in die Zukunft.

*Projekt współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Współpracy Transgranicznej Polska (Województwo Lubuskie) – **Brandenburgia 2007-2013***
Pokonywać granice poprzez wspólne inwestowanie w przyszłość

INFRASTRUKTUR & UMWELT
Professor Böhm und Partner

AVerON - Touristische Wege, insbesondere Radwanderwege

Im Auftrag der
Euroregion PRO EUROPA VIADRINA

erarbeitet von

INFRASTRUKTUR & UMWELT
Professor Böhm und Partner
Gregor-Mendel-Str. 9
14469 Potsdam
www.iu-info.de
Projektleitung: Dr. Jürgen Neumüller, juergen.neumueller@iu-info.de
Bearbeitung: Christian Gering, christian.gering@iu-info.de

Kooperationspartner

Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego
Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg
Stowarzyszenie Gmin RP Euroregion "Sprewa-Nysa-Bóbr"
Euroregion "Spree-Neiße-Bober" e.V.
Regionale Planungsgemeinschaft Oderland-Spree
Regionale Planungsgemeinschaft Lausitz-Spreewald
Regionale Planungsgemeinschaft Uckermark-Barnim

in Zusammenarbeit mit

Kommunalgemeinschaft Europaregion POMERANIA e.V.
Stowarzyszenie Gmin Polskich Euroregionu Pomerania
Euroregion Neisse e. V.
Stowarzyszenie Gmin Polskich Euroregionu Nysa

Das Projekt wird aus Mitteln des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung im Rahmen des Operationellen Programms der grenzübergreifenden Zusammenarbeit Polen (Wojewodschaft Lubuskie)–Brandenburg 2007-2013 kofinanziert.
Grenzen überwinden durch gemeinsame Investition in die Zukunft.
*Projekt współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Współpracy Transgranicznej Polska (Województwo Lubuskie)–**Brandenburgia 2007-2013***
Pokonywać granice poprzez wspólne inwestowanie w przyszłość

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis I

Abbildungsverzeichnis III

Tabellenverzeichnis VII

Abkürzungsverzeichnis VIII

1 Einleitung 9

1.1 Das Projekt AVerON 9
1.2 Einordnung des Themas „touristische Wege, insbesondere Radwanderwege“ 9
1.3 Herangehensweise / Methodik 9
1.3.1 Leitfragen 10
1.4 Schlüsselbegriffe 10
1.4.1 Touristischer Weg 11
1.4.2 Radweg 11
1.4.3 Radwanderweg 11
1.4.4 Radfernweg 11
1.5 Hinweise zur Benutzung 11
1.5.1 Verlinkungen in Quellenangaben, Fußnoten und bei Abbildungen 11

2 Touristische Wege 12

2.1 Arten touristischer Wege (nach PTTK) 12
2.2 Beispiele touristischer Wege 12
2.2.1 Europäische Fernwanderwege 12
2.2.2 Jakobswege im deutsch-polnischen Grenzraum 13
2.2.3 Weitere Wanderwege 14
2.2.4 Natur- und Kulturwege im Lebuser Land 14
2.2.5 Reitwege 16
2.2.6 Skiwanderwege 16
2.3 Wassertourismus in den Euroregionen an Oder und Lausitzer Neiße 16
2.3.1 „Abenteuer Neiße“ 17
2.3.2 „Die Oder für Touristen 2014“ 18
2.3.3 „Uns verbinden Flüsse“ 20

3 Radverkehr und Radtourismus 21

3.1 Zur Rolle des Radverkehrs in Deutschland und Polen 21
3.2 Zur Rolle des Radtourismus in der Region 22

4 Radwege und Radwanderwege im Vergleich ... 25

4.1 Radwege ... 25
4.1.1 Definition ... 25
4.1.2 Rechtsgrundlage ... 25
4.1.3 Standards ... 25
4.1.3.1 Art der Radverkehrsführung ... 25
4.1.3.2 Bauliche Ausführung des Belags ... 32
4.1.3.3 Kennzeichnung ... 32
4.1.4 Konzepte ... 32
4.2 Radwanderwege ... 32
4.2.1 Definition ... 32
4.2.2 Kategorien (Rangfolge nach Reichweite) ... 32
4.2.3 Anforderungen/Zertifizierung (nach ADFC) ... 33
4.2.3.1 Anforderungen ... 33
4.2.3.2 Zertifizierung ... 34
4.2.4 Trassierung von Radwanderwegen ... 35
4.2.5 Bauliche Ausführung ... 37
4.2.6 Kennzeichnung (Beschilderung) ... 39
4.2.6.1 Rechtliche Grundlagen ... 39
4.2.6.2 Systeme der Beschilderung ... 40

5 Radwanderwege in den Euroregionen entlang der deutsch-polnischen Grenze .. 45

5.1 Grundlagen und Rahmenbedingungen auf Landes- bzw. Wojewodschaftsebene ... 45
5.1.1 Land Brandenburg ... 45
5.1.1.1 Zuständigkeiten und Koordination ... 45
5.1.1.2 Strategische Dokumente auf regionaler und kommunaler Ebene ... 45
5.1.1.3 Radwegekataster und -karten ... 46
5.1.2 Wojewodschaft Lubuskie ... 46
5.2 Radwanderwege - Konzepte ... 46
5.2.1 Euroregion PRO EUROPA VIADRINA ... 47
5.2.2 Euroregion Spree-Neiße-Bober ... 48
5.2.3 Landkreis Märkisch Oderland ... 51
5.3 Radwanderwege - Bestand ... 52
5.3.1 Europäische Radfernwege ... 52
5.3.1.1 Europaradweg R1 ... 52
5.3.1.2 EuroVelo ... 53
5.3.2 Grenzüberschreitende Radwanderwege ... 55
5.3.3 Nationale Radfernwege ... 58

5.3.3.1 Nationale Radfernwege in Deutschland ... 58
5.3.3.2 Nationale Radfernwege in Polen ... 62
5.3.4 Überregionale und regionale Radwanderwege ... 62
5.4 Integration in die Radwanderweg-Netze der Grenzregionen ... 65
5.4.1 Wegenetz der deutschen Grenzländer und Berlins ... 65
5.4.2 Wegenetz der Wojewodschaft Westpommern ... 66
5.4.3 Wegenetz der Wojewodschaft Großpolen ... 67
5.4.4 Wegenetz der Wojewodschaft Niederschlesien ... 68

6 Aufbau grenzübergreifender euroregionaler Wegenetze - Herausforderungen und Perspektiven ... 70

6.1 Zusammenfassung der Erkenntnisse aus der Analyse ... 70
6.2 Schlussfolgerungen ... 71
6.2.1 Weiteres Vorgehen ... 71
6.2.2 Hinweise zur Umsetzung ... 71
6.2.2.1 Kriterien für die Auswahl von Wegen als Teil des euroregionalen Wegenetzes ... 71
6.2.2.2 Grundsätzliches zu den Wegenetzen ... 72
6.2.2.3 Anbindung an andere Wege / Einbindung in übergeordnete Netze ... 72
6.2.2.4 Zugang per SPNV ... 73
6.2.2.5 Grenzübergänge ... 73
6.2.2.6 Wegeverlauf - Attraktionen für Radtouristen ... 74
6.2.2.7 Ausbau und Unterhaltung ... 74
6.2.2.8 Kennzeichnung (Beschilderung) ... 74
6.2.2.9 Finanzierung ... 75
6.2.2.10 Kommunikation und Vermarktung ... 75
6.2.2.11 Synergien ... 76
6.2.2.12 Zuständigkeiten und Koordination ... 76
6.3 Ausblick ... 77

7 Literatur- und Quellenverzeichnis ... 78

Anhang - Karte: Radrouten: Bestand und Planung in der Euroregion PRO EUROPA VIADRINA ... 83

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 2-1: Europäisches Fernwanderwegnetz ... 13

Abbildung 2-2: Jakobswege im deutsch-polnischen Grenzraum ... 14

Abbildung 2-3: Standortkonzept Wassertouristisches Leitsystem in der Pilotregion "Märkische Umfahrt und anschließende Gewässer" 17

Abbildung 2-4: Projekt „Abenteuer Neiße“ - Schema des Wasserwanderweges (Ausschnitt) 18

Abbildung 2-5: Projekt „Die Oder für Touristen 2014“ - ausgebaute Anlegestellen (gelb markiert) 18

Abbildung 2-6: Projekt „Die Oder für Touristen 2014“ - touristische Oderkarte (Ausschnitt). 19

Abbildung 2-7: Projekt „Uns verbinden Flüsse“ - Karte zur Bedarfsanalyse 20

Abbildung 3-1: Radverkehrsanteile in Europa im Vergleich 21

Abbildung 3-2: Durchschnittlicher Fahrradverkehr auf polnischen Landesstraßen in Fahrrädern pro 24 h 21

Abbildung 3-3: Anteil fahrradtouristischer Tagesreisen an Tagesreisen insgesamt 22

Abbildung 3-4: Netz der Radfernwege im Südosten Brandenburgs mit der Belegung durch Radreisende / Mittlere Radverkehrsbelastung ausgewählter Radwanderwege in Brandenburg pro Jahr 23

Abbildung 3-5: Sicherheitsempfinden von Radfahrern auf polnischen Straßen 23

Abbildung 3-6: Dichte ausgewiesener Radwanderwege sowie Anzahl und Teilnehmer radtouristischer Veranstaltungen in den Wojewodschaften Polens im Jahr 2011 24

Abbildung 3-7: Dichte ausgewiesener Radwanderwege in den Kreisen Polens im Jahr 2009 24

Abbildung 4-1: Radverkehrsführung innerorts 26

Abbildung 4-2: Radweg 27

Abbildung 4-3: Radfahrstreifen 27

Abbildung 4-4: Schutzstreifen (auch „Angebotsstreifen“ genannt) 28

Abbildung 4-5: getrennter Rad- und Gehweg 28

Abbildung 4-6: gemeinsamer Rad- und Gehweg 29

Abbildung 4-7: Gehweg: „Radfahrer frei“ 29

Abbildung 4-8: Radverkehrsführung außerorts 30

Abbildung 4-9: Mischverkehr - Mitführung des Radverkehrs über eine klassifizierte Straße (hier Anliegerstraße innerorts, Sackgasse mit freier Durchfahrt für Radfahrer; Beispiel vom Berliner Mauerweg) 31

Abbildung 4-10: Fahrradstraße auf einem land- und forstwirtschaftlichem Weg (außerorts, Beispiel vom Havellandradweg) 31

Abbildung 4-11: Radwanderweg auf Anliegerstraße außerorts (Berliner Mauerweg) 35

Abbildung 4-12: Radwanderweg auf Wirtschaftsweg außerorts (Oder-Havel-Radweg) 36

Abbildung 4-13: Radwanderweg auf ehemaligem Bahndamm (Oderbruchbahnradweg) 36

Abbildung 4-14: Radwanderweg auf Hochwasserschutzdeich (Oder-Neiße-Radweg) 37

Abbildung 4-15: Radwanderweg auf wassergebundener Wegedecke (Radfernweg Berlin-Kopenhagen) 37

Abbildung 4-16: Radwanderweg mit kurzer Sandstrecke (Berliner Mauerweg, Potsdam-Route) 38

Abbildung 4-17: Radwanderweg auf großen Betonplatten (Berliner Mauerweg, Potsdam-Route) 38

Abbildung 4-18: Radwanderweg mit Betonverbundsteinen (Havel-Glien-Radweg) 39

Abbildung 4-19: Illustration der Kombination von ziel- und routenorientierter Wegweisung an einem Vollwegweiser (Pfeilwegweiser) 40

Abbildung 4-20: Zwischenwegweiser 40

Abbildung 4-21: Vollwegweiser (Tabellenwegweiser) mit ziel- und routenorientierter Wegweisung 41

Abbildung 4-22: Vollwegweiser (Tabellenwegweiser) mit zusätzlichen Einschubplaketten der Knotenpunktwegweisung (Beispiel aus dem Landkreis Barnim) 41

Abbildung 4-23: Beispiel eines Knotenpunktes (Landkreis Havelland, Nr. 3) 42

Abbildung 4-24: Übersichtskarte an einem Knotenpunkt (Landkreis Havelland, Nr. 1) 42

Abbildung 4-25: Legende der Knotenpunktkarte im Detail 43

Abbildung 4-26: Richtungswegweiser eines lokalen (überörtlichen) Radwanderwegs 43

Abbildung 4-27: Zwischenwegweiser eines lokalen Radwanderwegs 44

Abbildung 4-28: Zwischenwegweiser eines überregionalen Radwanderwegs mit der Kombination von Wegenummer und -farbe 44

Abbildung 4-29: Pfeil- und Tabellenwegweiser eines überregionalen Radwanderwegs 44

Abbildung 4-30: Zwischenwegweiser des Radwanderwegs Green Velo mit dem Logo anstelle Routennummer bzw. -farbe 44

Abbildung 5-1: Radwegekarte Brandenburg, Landkreis Oder-Spree/Kreisfreie Stadt Frankfurt (Oder) 46

Abbildung 5-2: Neu geplante und z. T. in Realisierung befindliche Radwege im polnischen Teil der Euroregion PRO EUROPA VIADRINA 48

Abbildung 5-3: Karte zum Radwanderwegkonzept der Euroregion Spree-Neiße-Bober 49

Abbildung 5-4: Radwegekorridor Cottbus-Guben/Gubin-Kargowa/Bytom Odrzański 50

Abbildung 5-5: Trassenführungen (Nord- und Südroute) Gubin-Kargowa/Bytom Odrzański 51

Abbildung 5-6: Radwanderwegepflegeabschnitte im Landkreis Märkisch Oderland 52

Abbildung 5-7: Verlauf des Europaradwegs R1 53

Abbildung 5-8: Schematisches Diagramm der EuroVelo-Routen 54

Abbildung 5-9: Trassierung der EuroVelo-Routen in Polen (Stand 15.03.2014) 55

Abbildung 5-10: Park-Kult-Tour des Anbieters „Rad-Reise-Partner Spreewald-Lausitz“ 57

Abbildung 5-11: Themenrouten im Geopark Muskauer Faltenbogen (ohne Hermannsdorfer Radweg) 58

Abbildung 5-12: Radfernwegenetz Deutschland (D-Netz) 59

Abbildung 5-13: Kurz- und Zusatzrouten im Oderbruch, die an den Oder-Neiße-Radweg anknüpfen (Ausschnitt) 61

Abbildung 5-14: Der Oder-Neiße-Radweg wird auch auf polnischer Seite beworben - Infotafel in Słubice, am Szlak Odra-Nysa (Kłopot - Górzyca) 61

Abbildung 5-15: Geplante überregionale Radwanderwege in der Wojewodschaft Westpommern 66

Abbildung 5-16: Großpolnisches Radwanderwegsystem (Wielkopolski System Szlaków Rowerowych) 67

Abbildung 5-17: Radrouten in der Umgebung von Zgorzelec (u.a. ER-4) 69

Abbildung 5-18: Radrouten in der Umgebung von Lwówek Śląski (u.a. ER-2, 4, 6 und 10) . 69

Abbildung 6-1: Unterbrochene grenzübergreifende Verbindungen sind die Ausnahme, hemmen zuweilen aber noch die Durchlässigkeit des Raumes (hier: Brücke Bienenwerder)73

Abbildung 6-2: Deutsche und polnische Kennzeichnung des Radweges Beeskow-Sulęcin / mögliche Kompromisslösung für die Beschilderung in Polen gemäß der Verordnung von 2013 75

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1-1: Veranstaltungen im Rahmen des Projekts 10

Tabelle 2-1: Europäische Fernwanderwege E3, E9, E10 und E11 im deutsch-polnischen Grenzraum 12

Tabelle 2-2: Natur- und Kulturwege im Lebuser Land..... 15

Tabelle 4-1: Radwanderweg-Kategorien nach Reichweite..... 33

Tabelle 5-1: Geplante Radwanderwege nach dem aktualisierten Radwanderwegprogramm der Euroregion PRO EUROPA VIADRINA 47

Tabelle 5-2: Geplante überregionale Radwanderwege nach dem aktualisierten Radwanderwegkonzept der Euroregion Spree-Neiße-Bober (ohne Verbindungswege)..... 49

Tabelle 5-3: Grenzüberschreitende Radwanderwege im deutsch-polnischen Grenzraum ... 56

Tabelle 5-4: D-Routen im deutsch-polnischen Grenzraum 60

Tabelle 5-5: Nationale polnische Radwege im deutsch-polnischen Grenzraum..... 62

Tabelle 5-6: Überregionale und regionale Radwanderwege im deutsch-polnischen Grenzraum 62

Tabelle 5-7: Euroregionale Radwanderwege im niederschlesischen Teil der Euroregion Neisse-Nisa-Nysa..... 68

Tabelle 6-1: Stärken/Schwächen/Chancen/Risiken der Entwicklung kohärenter euroregionaler Wegenetze 70

Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrradclub
AVerON	Analyse Verkehrsnetz Oder-Neiße
DPERON	Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/ Neiße
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PTTK	Polnische Gesellschaft für Touristik und Heimatkunde (Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze)

Länder- und Staatenabkürzungen:

BB	Brandenburg
BE	Berlin
CZ	Tschechien
MV	Mecklenburg-Vorpommern
NI	Niedersachsen
PL	Polen
SN	Sachsen
ST	Sachsen-Anhalt

1 Einleitung

1.1 Das Projekt AVerON

Die „Raumplanerische Analyse der aktuellen grenzübergreifenden Verkehrsinfrastruktur im deutsch-polnischen Grenzgebiet insbesondere in der Euroregion PRO EUROPA VIADRINA und der Euroregion Spree-Neiße-Bober sowie an den Schnittstellen zu den benachbarten (Euro)Regionen“ (AVerON) wurde von der Euroregion PRO EUROPA VIADRINA in Auftrag gegeben, um einen aktuellen Überblick über die Verkehrsinfrastruktur im deutsch-polnischen Grenzraum zu gewinnen. Anknüpfungspunkte aus der Vergangenheit waren dabei das Projekt DPERON,[1] die Karte zur „Entwicklung der überregionalen Verkehrsinfrastruktur im Gebiet der Oder-Partnerschaft“[2] und der Runde Tisch Verkehr der Oder-Partnerschaft.[3] Die Analyse bezieht sich auf die Verkehrsträger Schiene, Straße, Wasserwege auf überregionaler Ebene sowie die touristischen Wege auf regionaler Ebene, mit einem Schwerpunkt auf dem Radverkehr.

1.2 Einordnung des Themas „touristische Wege, insbesondere Radwanderwege“

Der Fremdenverkehr stellt einen wichtigen Faktor in der Wirtschaftsstruktur des deutsch-polnischen Grenzraums dar. Dabei gibt es je nach Attraktivität der jeweiligen Teilräume und der Tradition des Fremdenverkehrs in denselben erhebliche regionale Unterschiede. Die diesbezüglichen Potenziale werden dennoch in allen Regionen beiderseits der Oder und Lausitzer Neiße, zwischen Zittauer Gebirge und Pommerscher Bucht erkannt (vgl. dazu z. B. ift 2013). In allen Regionen wird dabei dem Radtourismus eine besonders große Bedeutung beigemessen. Inwieweit die in diesem Bereich bereits geschaffenen Strukturen den Bedürfnissen entsprechen bzw. wie gut diese Strukturen dazu geeignet sind, die radtouristischen Potenziale der Regionen entlang der deutsch-polnischen Grenze optimal zu nutzen, wird im Rahmen dieser Analyse untersucht.

1.3 Herangehensweise / Methodik

Ziel der vorliegenden Untersuchung ist es, eine Basis für die Entwicklung radtouristischer Wegenetze in den Euroregionen entlang der deutsch-polnischen Grenze zu schaffen.

Um das gesetzte Ziel zu erreichen, ist es zuerst wichtig, ein gemeinsames Problemverständnis zu entwickeln, Gemeinsamkeiten und Unterschiede in dem Themenbereich so darzustellen, dass sie in das Bewusstsein der Akteure beiderseits der Grenze gelangen. Darauf aufbauend folgt dann die eigentliche Analyse des touristischen und insbesondere des Radwanderwegnetzes und dann die Bewertung des Bestandes und der vorliegenden Planungen hinsichtlich der Herausforderungen und Perspektiven der Entwicklung euroregionaler touristischer Wegenetze.

Aufgrund der großen Ausdehnung des deutsch-polnischen Grenzraumes und der begrenzten Zeit für die Ausarbeitung der Analyse musste sowohl thematisch als auch hinsichtlich des Untersuchungsraums eine Fokussierung vorgenommen werden. Die Analyse konzentriert sich deshalb auf das Radwanderwegnetz als zentrales Element des touristischen Wegenetzes. Als Untersuchungsraum wurden grundsätzlich die beiden zentralen Euroregionen des deutsch-polnischen Grenzraumes gewählt - PRO EUROPA VIADRINA und Spree-Neiße-Bober - die den größten Teil der deutsch-polnischen Grenze abdecken. Wo immer es möglich war, wurden Informationen auch aus den beiden anderen Euroregionen berücksichtigt.

---

[1] s. http://www.dperon.rbgp.pl/de/index.htm

[2] s. http://www.stk.brandenburg.de/media_fast/lbm1.a.4856.de/oder_partner.pdf und www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BerichteKompakt/2012/DL_2_2012.pdf

[3] s. http://www.oder-partnerschaft.eu/rtv.php

Die Bestandaufnahme erfolgte auf Grundlage von im Internet verfügbaren Daten und Informationen (s. dazu auch die Hinweise zur Benutzung in Kapitel 1.5). Ergänzt wurden diese durch direkt von Akteuren aus den Regionen zur Verfügung gestelltes regionales bzw. lokales Expertenwissen. Dieses wurden im Rahmen umfassender Interviews zur gesamten Themenpalette von AVerON (darunter mit deutschen und polnischen Vertretern der Euroregionen sowie des Marschallamts Lubuskie), zweier Workshops und der Abschlussveranstaltung des Projekts (s. Tabelle 1-1), zusätzlicher Interviews sowie ergänzender Telefonate und E-Mail-Korrespondenz gewonnen.

Tabelle 1-1: Veranstaltungen im Rahmen des Projekts

Datum, Ort	Veranstaltung
19.08.2015, Frankfurt (Oder)	1. AVerON-Workshop Touristische Wege (25 Teilnehmer)
20.08.2015, Gorzów Wlkp.	2. AVerON-Workshop Touristische Wege (36 Teilnehmer)
14.09.2015, Słubice	AVerON-Abschlussveranstaltung (72 Teilnehmer)

Die Bewertungen und Schlussfolgerungen wurden am Beispiel der Euroregion PRO EUROPA VIADRINA entwickelt und mit deren Vertretern erörtert. Die in diesem Zusammenhang getroffenen grundsätzlichen Aussagen sind prinzipiell auch auf die anderen Euroregionen übertragbar und können deshalb auch in diesen als Hilfe bei der Entwicklung ihres euroregionalen Radwanderwegnetzes verwendet werden.

1.3.1 Leitfragen

Nach der Analyse der aktuellen Ausgangsbedingungen in den Euroregionen und der auf sie wirkenden Rahmenbedingungen wurden folgende Leitfragen entwickelt, die der strukturierten Beurteilung der vorliegenden Ansätze zur Entwicklung des euroregionalen Radwanderwegnetzes und der dazugehörenden einzelnen Routen im Rahmen der Workshops und der Interviews dienen sollten:

- Welche Verknüpfungen des deutschen Wegenetzes zur polnischen Seite sind wünschenswert?
- Welche Radfernwege auf deutscher Seite sollen von Polen aus leichter erreichbar werden?
- Welche grenzübergreifenden Angebote (z. B. Rundwege) wären erfolgversprechend?
- Welche Übergänge bzw. Zugänge (ÖPNV) können dafür genutzt werden bzw. werden noch neu benötigt?
- Welche Attraktionen (Ziele, Strecken, Gebiete) sollen erreicht werden?
- Welche Nutzergruppen sollen angesprochen werden?
- Welche Ziele im Radtourismus sollen in der Euroregion erreicht werden?
- Welche Prioritäten gibt es innerhalb dieser Ziele?
- Welche bisherige Ansätze/Initiativen/Projekte haben das größte Potenzial, zur Erreichung dieser Ziele zu führen?
- Wie ist vorzugehen?
- Wer ist wofür verantwortlich?

1.4 Schlüsselbegriffe

Folgende Begriffe haben bei der Darstellung der Thematik eine zentrale Bedeutung und werden deshalb nachfolgend kurz erläutert:

1.4.1 Touristischer Weg

Weg bzw. Trasse, die für die Freizeit- und Erholungsnutzung durch Wanderer, Radfahrer, Reiter oder Wassersportler hergerichtet, ausgestattet und gekennzeichnet worden ist. Siehe Kapitel 2.

1.4.2 Radweg

Baulich hergerichtete und gekennzeichnete Radverkehrsanlage, die der sicheren Fortbewegung mit dem Fahrrad im Alltag wie zur Erholung dient. Siehe Kapitel 4.1.

1.4.3 Radwanderweg

Hergerichteter, ausgestatteter und gekennzeichneter touristischer Weg, der der Nutzung durch Radtouristen bzw. erholungssuchende Radfahrer dient. Radwanderwege werden gelegentlich auch als Radrouten bezeichnet, insbesondere dann, wenn sie Teile der Trassen anderer Radwanderwege aber auch nicht originär für die Radnutzung vorgesehene Straßen und Wege nutzen. Siehe Kapitel 4.1.4.

1.4.4 Radfernweg

Radwanderweg, der über eine lange Strecke führt, die i. d. R. nur in mehreren Etappen zu bewältigen ist und verschiedene Regionen oder Länder miteinander verbindet.

1.5 Hinweise zur Benutzung

1.5.1 Verlinkungen in Quellenangaben, Fußnoten und bei Abbildungen

Der vorliegende Bericht wurde in der Absicht erstellt, den Akteuren in den Euroregionen eine Grundlage und ein Arbeitsmaterial zur zeitnahen Fortführung des begonnenen Prozesses und zur Vertiefung relevanter Fragestellungen an die Hand zu geben. Aus diesem Grund wurden vorrangig Quellen verwendet, die frei im Internet verfügbar sind. Diese sind im Kapitel 7 mit vollständiger Beschreibung und dem dazugehörigen Internetlink verzeichnet.

Zur weiteren Vertiefung von im Text angerissenen Aspekten wurden Links zu vertiefenden Websites als Fußnoten eingefügt. Um den Fußnoten-Apparat nicht über Gebühr aufzublähen, beschränken sich diese Verweise auf den jeweiligen URL.[4] Sie bleiben also ohne eingehendere Beschreibung und auch ohne Angabe des letzten Zugriffs. Dies ist in jedem Fall der 18.09.2015.[5]

Verlinkt wurde außerdem ein Großteil der Abbildungen im Dokument. In der Regel verweist der jeweiligen Link direkt auf die Quelle der Abbildung oder aber auf weiterführende Informationen zu dem Thema, auf das sich die Abbildung bezieht. Dies betrifft insbesondere eigene Fotoaufnahmen, die mit einem Link unterlegt worden sind. Auch hier ist das Datum des letzten Zugriffs der 18.09.2015.

[4] Uniform Resource Locator; englisch für einheitlicher Ressourcenanzeiger, d.h. Internetadresse

[5] Sollten bei einem Zugriff zu einem späteren Zeitpunkt bestimmte Links nicht mehr funktionieren, empfiehlt es sich, einschlägige Web-Archive wie http://archive.org/web/web.php oder http://archive.is/ zu konsultieren.

2 Touristische Wege

2.1 Arten touristischer Wege (nach PTTK)

Ausgehend von der Definition der Polnischen Gesellschaft für Touristik und Heimatkunde (Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze, PTTK) werden folgende Arten von Wegen unterschieden, deren Kennzeichnung in Polen der PTTK obliegt:

- Radwanderwege,
- Wanderwege,
- Reit- und Fahrwege,
- Wasserwanderwege,
- Skiloipen.

(PTTK 2014, S. 5).

Von diesen werden nachfolgend Radwanderwege genauer untersucht. Zuvor soll jedoch anhand von Beispielen der Grad der Erschließung des deutsch-polnischen Grenzraums mit anderen touristischen Wegen illustriert werden.

2.2 Beispiele touristischer Wege

2.2.1 Europäische Fernwanderwege

Durch die Euroregionen im deutsch-polnischen Grenzraum verlaufen vier europäische Fernwanderwege (s. Tabelle 2-1 und Abbildung 2-1).

Tabelle 2-1: Europäische Fernwanderwege E3, E9, E10 und E11 im deutsch-polnischen Grenzraum

Logo	Nr.	Beginn - Ende	Verlauf im Grenzraum	Länge km
	E3	Santiago de Compostela – Nesebâr (Bulgarien)	Hřensko – Tolštejn – Hochwald / Hvozd – Liberec – Harrachov – Jakuszyce – Kamienna Góra	6.950
	E9	Lissabon – Tallinn	entlang der vor- und westpommerschen Ostseeküste	5.200
	E10	Nuorgam (Finnland) – Bozen	Kap Arkona – Stralsund – Strasen – Potsdam – Lübben (Spreewald) – Cottbus – Bad Muskau – Niesky – Löbau – Seifhennersdorf – Varnsdorf	2.880
	E11	Scheveningen (Niederlande) – Ogrodniki	Potsdam – Berlin – Strausberg – Seelow – Lebus – Frankfurt (Oder)/Słubice – Ośno Lubuskie – Lubniewice – Gościkowo-Paradyż – Międzyrzecz – Międzychód – Poznań	2.070

Quelle: ERA-EWV-FERP o. J.[6]

[6] Übersichten zu den Europäischen Fernwanderwegen bieten neben der Seite der ERA-EWV-FERP http://www.era-ewv-ferp.com/de/wandern-in-europa/e-wege auch die Websites http://www.wandern-aktiv.de/fernwanderwege-europa, https://www.outdoorseiten.net/wiki/Europ%C3%A4ischer_Fernwanderweg und https://de.wikipedia.org/wiki/Europ%C3%A4ische_Fernwanderwege

Abbildung 2-1: Europäisches Fernwanderwegnetz

Quelle: Wikimedia Commons / Maximilian Dörrbecker (Chumwa) / CC-BY-SA-3.0[7]

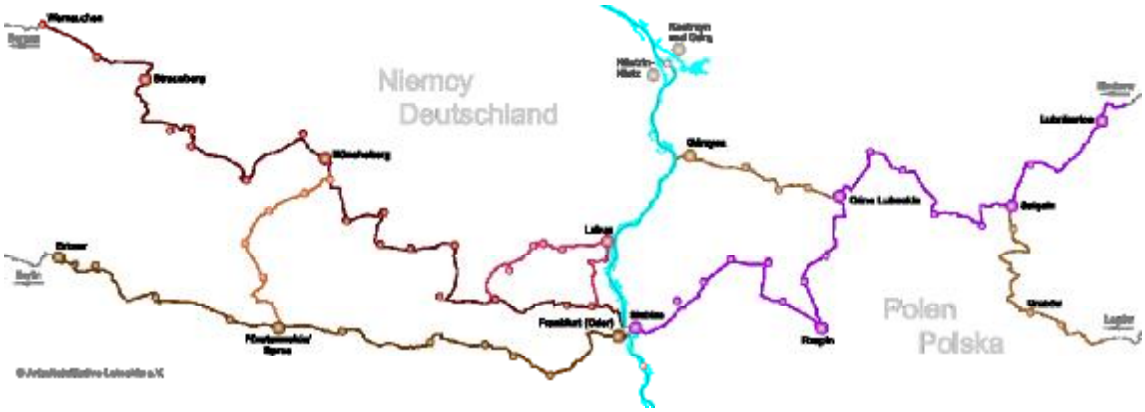
2.2.2 Jakobswege im deutsch-polnischen Grenzraum

Jakobswege bilden ein europaweites Netz von Pilgerrouten, die nach Santiago de Compostela in Galizien führen und sich insbesondere auf der Hauptroute durch den Norden der iberischen Halbinsel großer Popularität erfreuen.

Ein Teil des Jakobswegnetzes (ca. 335 km, vgl. Abbildung 2-2) wurde beiderseits der mittleren Oder im Rahmen eines INTERREG-IV-A-Projekts mit einem einheitlichen Informations- und Leitsystem versehen und mit touristischer Infrastruktur ausgestattet.

[7] https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Map_of_the_European_Long_Distance_Paths.png, vgl. auch European Ramblers Association (ERA - EWV - FERP): What are „E-paths"? http://www.era-ewv-ferp.com/walking-in-europe/e-paths/

Abbildung 2-2: Jakobswege im deutsch-polnischen Grenzraum



Quelle: Al Letschin 2012

Im deutsch-polnischen Grenzraum existieren weitere Jakobswege,[8] die auf Usedom (Via Baltica)[9] bzw. bei Görlitz (Via Regia) die Grenze passieren und deren niederschlesische Trassen im Rahmen des Projekts VIAREGIAplus auch als Radwanderrouten konzipiert wurden (vgl. dazu Tabelle 5-3 in Kapitel 5.3.2).[10]

2.2.3 Weitere Wanderwege

Weitere überregional bedeutsame Wanderwege in den vier Euroregionen entlang der deutsch-polnischen Grenze sind

- Hanseatenweg (Hamburg – Stettin),[11]
- Märkischer Landweg (in der Uckermark),[12]
- 66-Seenwanderweg (rund um Berlin),[13]
- Wanderweg der deutschen Einheit (Görlitz – Aachen),[14]
- Kammweg (Grzebieniówka, Hřebenovka)[15] im Iser-, Lausitzer und Zittauer Gebirge (mit Tschechien), in Verbindung mit dem Oberlausitzer Bergweg.[16]

2.2.4 Natur- und Kulturwege im Lebuser Land

Ausgehend von der „Landschaft des Jahres 2003/2004 - Lebuser Land"[17] wurden in der Euroregion PRO EUROPA VIADRINA zwecks Förderung des nachhaltigen Tourismus zwölf Themenrouten mit natur- und kulturgeschichtlichen Bezügen entwickelt, die unter dem Titel

---

[8] s. http://www.deutsche-jakobswege.de/wege-uebersicht.html und http://www.camino.net.pl/camino-polska/

[9] s. http://www.deutsche-jakobswege.de/via%20baltica.html

[10] s. http://www.deutsche-jakobswege.de/oekumenischer-pilgerweg.html, http://www.oekumenischer-pilgerweg.de; http://www.umwd.dolnyslask.pl/fileadmin/user_upload/EWT/Pawlus/Woj._dolnoslaskie_w_projekcie_Via_Regia_Plus.pdf#19 sowie http://www.wbu.wroc.pl/5.3.3/ und http://www.wbu.wroc.pl/5.3.3/get/Sw_Jakub_folder.pdf

[11] s. http://www.naturfreunde-sh.de/index.php/projekte/hanseatenweg

[12] s. http://www.wandern-uckermark.de/

[13] s. http://www.seenweg.de/

[14] vgl. http://www.sgv-groenebach.de/wwde/wwde.htm

[15] s. http://www.hrebenovka.cz/de

[16] s. http://www.oberlausitzer-bergweg.de/Etappen-Wanderung/Karte

[17] s. http://www.nfi.at/index.php?Itemid=73&id=43&option=com_content&task=view

„Natur- und Kulturwege im Lebuser Land“ auch im Internet präsentiert werden.[18] Diese Routen (s. Tabelle 2-2) können umweltfreundlich sowohl zu Fuß als auch mit dem Rad oder öffentlichen Verkehrsmitteln bereist werden.

Tabelle 2-2: Natur- und Kulturwege im Lebuser Land

Name Deutsch	Name Polnisch	Anmerkung
Ein Traum in grün und blau	Orły bieliki i rosiczki	Radeln durch Natur- und Landschaftsparks
Von Bauern, Müllern, Fischern und anderen ehrbaren Leut	Historia i historyjki	Per Fahrrad durch die Geschichte der Landnutzung
Zu Adlern, Störchen und Wiedehopf	Ptasie perspektywy	Eine Radtour zu Vogelschutzgebieten
Im Zeichen zweier Kreuze	Drogi pod znakiem krzyża	Pedalritter auf den Spuren von Ritterorden
Wenn Kirchen reden könnten	Katedry, kościoły, domy modlitwy	Radeln durch die Kirchengeschichte
Dichter, Denker, Baumeister und ...	Śladami Schinkela, Kleista i świętej Jadwigi	Mit dem Fahrrad auf Spuren bekannter Persönlichkeiten
Von A wie Adonisröschen bis Z wie Zittergras	Flora od A do Z - Odkrywajmy drzewa-pomniki, trawy i leśne kwiaty	Eine Radtour zu botanischen Besonderheiten
Denk-Mal-Tour	Pomniki	Radeln zu Denkmalen und Gedenkstätten
Grün sind nicht nur die Wälder	Miasto wśród zieleni	Flanieren unterm grünen Dach einer Zwillingsstadt
Burgen - Festen - Schlösser und Paläste	Grody, twierdze, zamki i pałace	Eine Wanderung zu Stätten historischer Baukunst
Auf dem E11 unterwegs zum Nachbarn	Na piechotę świat wygląda inaczej	Wandern auf dem europäischen Fernwanderweg
Wasser kennt keine Grenzen	Szlaki wodne	Eine grenzüberschreitende Kanuwanderung

Quelle: NaturFreunde o. J.[19]

Es existieren im Untersuchungsraum viele weitere Themenrouten von der internationalen (z. B. Europäische Route der Backsteingotik)[20] bis zur regionalen und lokalen Ebene, wie z. B. die Zisterziensertour,[21] die Märkische Eiszeitstraße / Eiszeittour,[22] der Lebuser Weg des Weins und des Honigs,[23] der GartenKulturPfad beiderseits der Neiße,[24] die Niederschlesi-

[18] s. http://www.lebuser-land.org/

[19] s. auch http://www.rotofo.de/fitness/naturframe.htm

[20] s. http://www.eurob.org/

[21] vgl. http://www.barnimradler.de/v_1.php

[22] vgl. http://www.eiszeittouren.de/

[23] s. http://www.winokultura.pl/dokument,szlaki-turystyczne-w-regionie,63

[24] s. http://www.gartenkulturpfad-neisse.org/

schen Kulturwege[25] und die Themenrouten im Geopark Muskauer Faltenbogen (vgl. Kapitel 5.3.2 mit Abbildung 5-11).[26]

2.2.5 Reitwege

Auch im Bereich des Reittourismus gibt es bereits in mehreren Regionen Ansätze für grenzübergreifende Wegeführungen und die gemeinsame Vermarktung touristischer Produkte. Ein Beispiel dafür ist eine 300 km lange Reitroute aus dem Naturpark Märkische Schweiz über die Oder bis in den Nationalpark Warthemündung, die im Rahmen des INTERREG-Projekts „Wirtschaftskraft mit Pferde(n)Stärken“ entwickelt worden ist[27] und für die auch entsprechende Werbematerialien angefertigt worden sind.[28] Ein anderes Beispiel sind die Bemühungen der Landkreise Vorpommern-Greifswald und Police zur Erarbeitung eines grenzübergreifenden deutsch-polnischen Reitwegenetzes sowie einer gemeinsamen Reitwegekarte der Region zwischen Stettiner Haff und Ueckermünder Heide.[29] Entlang der Oder und der Lausitzer Neiße erschweren allerdings die für Pferde meist ungeeigneten Brücken die Nutzung der grenzüberschreitenden Angebote für Reiter.

2.2.6 Skiwanderwege

Ein Skiwanderweg mit grenzüberschreitendem Charakter existiert in der Euroregion Neisse-Nisa-Nysa. Im Zittauer Gebirge gibt es ca. 40 km beschilderte und gespurte Skiwanderwege in Lagen zwischen 500 und 650 m ü.d.M.[30] Der ca. 19 km lange Skiwanderweg „Zittauer Gebirge“ zwischen Waltersdorf-Weberberg und Lückendorf bindet beiderseits an Skiloipen in der Tschechischen Republik an und wird als Teil des Kammweges (Grzebieniówka, Hřebenovka) auch weiter in Richtung Polen verlängert.[31]

2.3 Wassertourismus in den Euroregionen an Oder und Lausitzer Neiße

Im deutsch-polnischen Grenzraum haben in den vergangenen Jahren verschiedene Aktivitäten zur Entwicklung des Wassertourismus und Ausweisung von bzw. Schaffung von Grundlagen für Wasserwanderrouten stattgefunden.

Diese betreffen sowohl die Grenzflüsse Oder und Lausitzer Neiße als auch Gewässer der Küste und des Hinterlandes, wie z. B. die Peene (Projekt „Pommersche Flusslandschaft“)[32] oder die Warthe (Projekt „Uns verbinden Flüsse“, s. Kapitel 2.3.3).[33]

Für das Land Brandenburg wurden im Juli 2015 das Handbuch „Wassertouristisches Informations- und Leitsystem für die einheitliche wasserseitige Ausschilderung der befahrbaren Gewässer in Brandenburg“ herausgegeben.[34] Nach dessen Empfehlungen sind bereits weite

---

[25] s. http://www.szlakikulturowe.dolnyslask.pl/

[26] s. http://www.muskauer-faltenbogen.de/de/geopark-erleben/geopark-per-rad/themenrouten.html bzw. http://www.muskauer-faltenbogen.de/pl/rowerem-przez-geopark.html und http://ceramikapogranicza.eu/pdf/mapa-tradycje-ceramiczne.pdf

[27] s. http://www.bte-tourismus.de/bte-2-0/blog-tourismus-laendlicher-raum/details/18

[28] s. http://www.reiten-ohne-grenzen.de

[29] s. http://www.kooperation-ohne-grenzen.de/fileadmin/kog/templates/moro/docs/projektdaten/17_Steckbrief_streszczenie.pdf

[30] s. http://www.zittauergebirge-info.de/html/skigebiete.html

[31] vgl. Karte auf http://www.liberecky-kraj.cz/dr-de/15411-kammweg.html

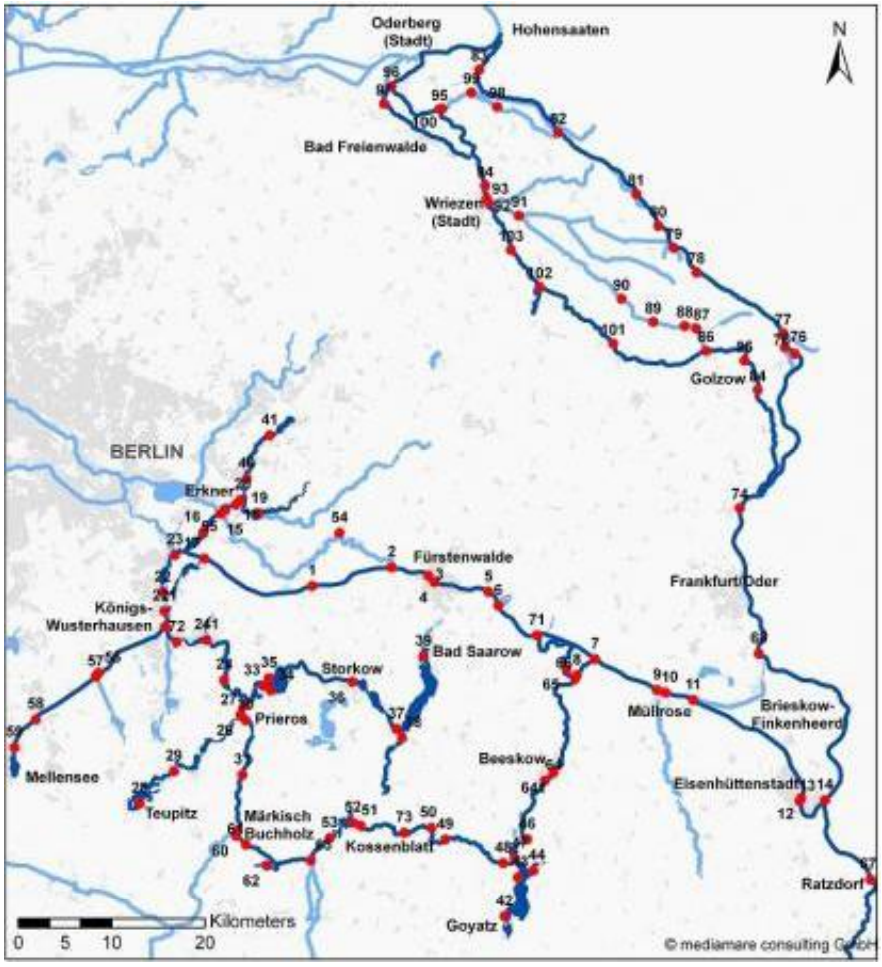
[32] vgl. http://www.pommersche-flusslandschaft.de/touren.html

[33] vgl. http://www.gorzow.pl/przystan/rozwoj-miasta/opracowania-opinie-i-projekty/lacza-nas-rzeki

[34] s. http://www.mlul.brandenburg.de/media_fast/4055/handbuch_einheitliche_wassertouristische_ausschilderung_in_brandenburg_lag_oderland.pdf

Teile des Oder- und Spreegewässernetzes im Osten Brandenburgs mit einem wassertouristischen Informations- und Leitsystem ausgestattet worden (s. Abbildung 2-3).[35]

Abbildung 2-3: Standortkonzept Wassertouristisches Leitsystem in der Pilotregion "Märkische Umfahrt und anschließende Gewässer"



Quelle: mediamare consulting GmbH: Tourismusberatung / Wassertouristisches Leitsystem in Umsetzungsphase (1/2014)[36]

Nachfolgend werden am Beispiel der Projekte „Die Oder für Touristen 2014“ und „Abenteuer Neiße“ zwei mögliche Ansätze zur grenzüberschreitenden Nutzung der beiden Flüsse für das Wasserwandern umrissen und anhand des Projekts „Uns verbinden Flüsse“ demonstriert, welche Anstrengungen zur Erweiterung dieser Ansätze in Richtung Warthe und Netze unternommen werden.

2.3.1 „Abenteuer Neiße“

Im Rahmen dieses INTERREG-IV-A-Projekt wurden - neben anderer touristischer Infrastruktur in den Landkreisen Görlitz, Zgorzelec und Żary - Anlagen für Wasserwanderer an beiden Seiten des Ober- und Mittellaufes der Lausitzer Neiße geschaffen. Dies betrifft insbesondere Ein- und Ausstiegstellen für Kanufahrer sowie die Beschilderung. Durch die Herausgabe von Kartenmaterial wird die Nutzung des Flusses als Wasserwanderweg unterstützt (s. Abbildung 2-4).

[35] vgl. http://www.mediamare.de/news/1/218898/nachrichten/leitsystem-wassertourismus-fertiggestellt.html

[36] http://www.mediamare.de/texte/seite.php?id=127686

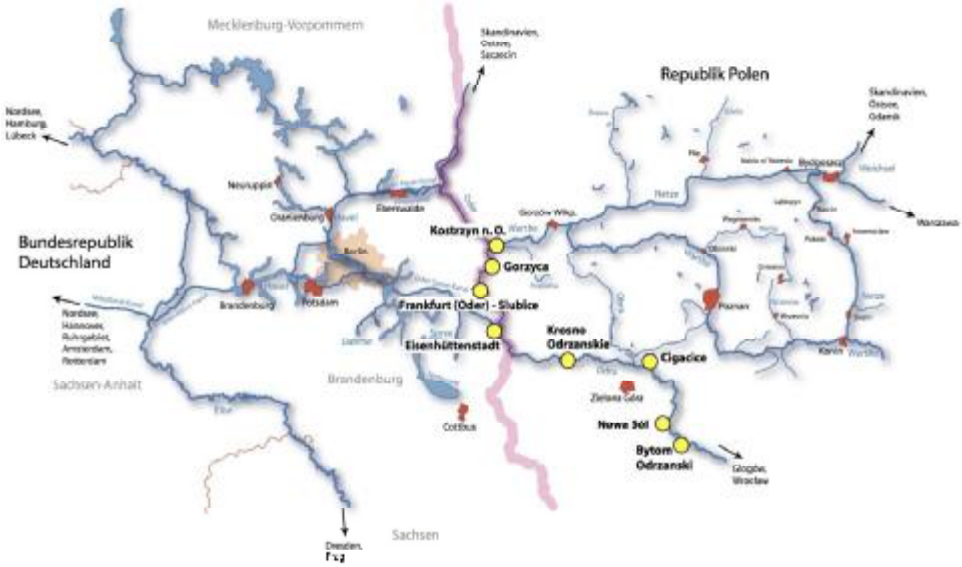
Abbildung 2-4: Projekt „Abenteuer Neiße“ - Schema des Wasserwanderweges (Ausschnitt)

Quelle: SP Żary 2015

2.3.2 „Die Oder für Touristen 2014“

Der Ansatz dieses INTERREG-IV-A-Projekts ist breit angelegt und hat die Ertüchtigung der mittleren Oder für die touristische Nutzung zum Ziel. Ein Baustein in den Aktivitäten zur Erreichung dieses Ziels ist der Ausbau von Bootsanlegern und weiterer touristischer Infrastruktur mit Bedeutung für Wasserwanderer (vgl. Abbildung 2-5). Statt Wasserwanderrouten auszuweisen, wird Wasserwanderern durch die geschaffenen Strukturen ermöglicht, sich Touren selbst zusammenzustellen oder auf Angebote Dritter zurückzugreifen. Die Wegweisung erfolgt durch das System der „Gelben Welle“.[37]

Abbildung 2-5: Projekt „Die Oder für Touristen 2014“ - ausgebaute Anlegestellen (gelb markiert)



Quelle: UM Nowa Sól 2015[38]

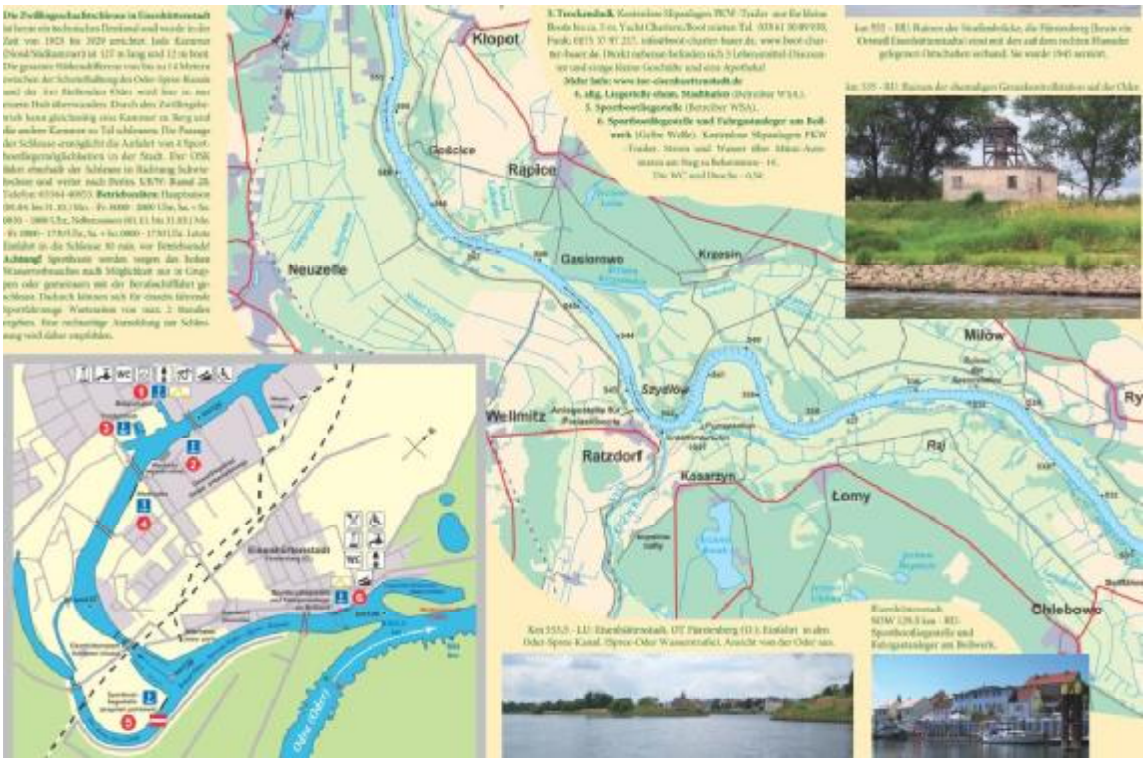
---

[37] s. http://oderverein.de/wp-content/uploads/17_Vortrag_Reiche-Kurz.pdf

[38] s. http://www.odra2014.pl/article,pl,85,inicjatywy_projektowe.html bzw. http://www.odra2014.pl/Files/files/maparzek.jpg

Das grenzübergreifende Marketing für die geschaffenen Strukturen stellt eine weitere wesentliche Komponente der Aktivitäten in diesem Projekt dar. In diesem Zusammenhang wurde auch eine touristische Karte des betroffenen Flussabschnitts herausgegeben (s. Abbildung 2-6).[39]

Abbildung 2-6: Projekt „Die Oder für Touristen 2014“ - touristische Oderkarte (Ausschnitt)



Quelle: UM Nowa Sól 2015[40]

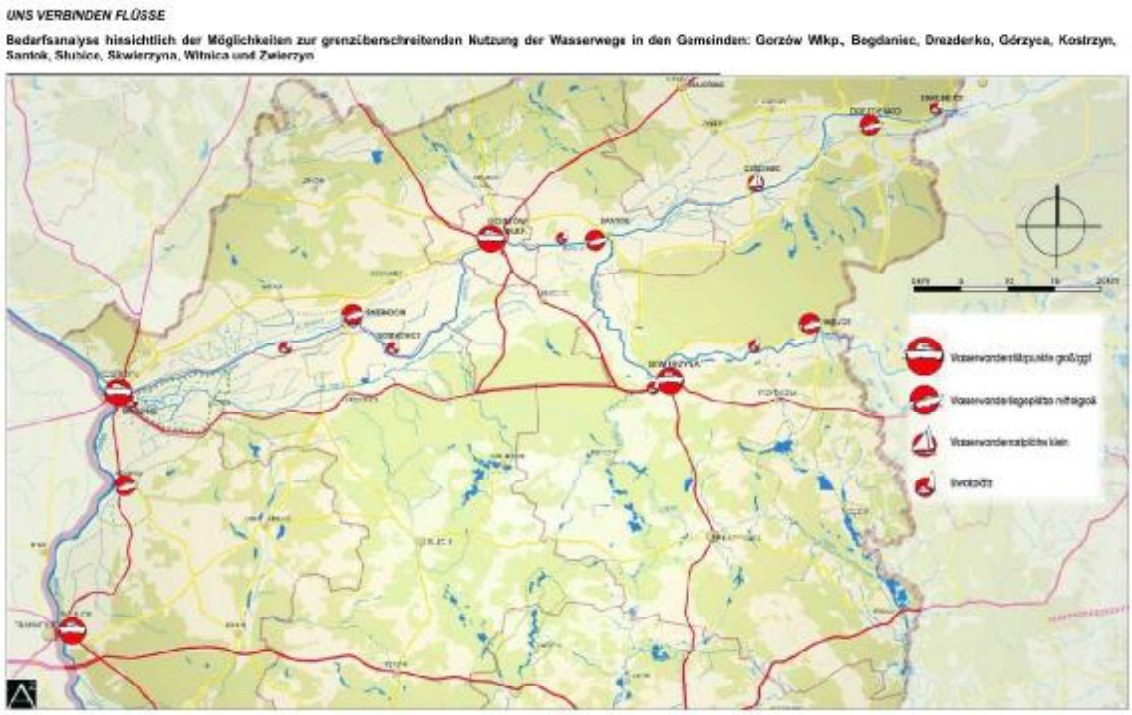
[39] s. http://www.odra2014.pl/article,de,56,karte_pdf.html

[40] s. auch http://www.odra2014.pl/Files/files/oder140kmtyld.pdf

2.3.3 „Uns verbinden Flüsse“

Im Rahmen des INTERREG III A-Projektes „Uns verbinden Flüsse“ wurden Möglichkeiten zur Entwicklung des Wassertourismus auf den Flüssen Warthe, Netze und Oder im Bereich der Städte und Gemeinden Gorzów Wlkp., Bogdaniec, Drezdenko, Górzyca, Kostrzyn nad Odrą, Santok, Słubice, Skwierzyna, Witnica sowie Zwierzyn analysiert (EURO INVEST o. J., vgl. Abbildung 2-7).

Abbildung 2-7: Projekt „Uns verbinden Flüsse“ - Karte zur Bedarfsanalyse



Quelle: EURO INVEST o. J.[41]

Auf diese Analyse kann bei weiteren Aktivitäten zurückgegriffen werden, wie z. B. bei der Vernetzung wassertouristischer Angeboten im Seenland Oder-Spree und an Warthe und Netze.

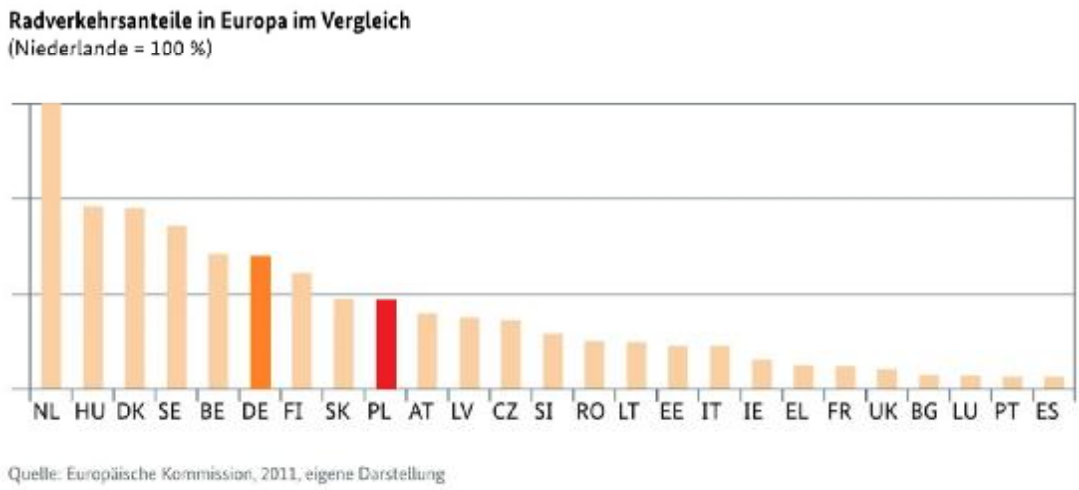
[41] s. http://www.gorzow.pl/przystan/rozwoj-miasta/opracowania-opinie-i-projekty/lacza-nas-rzeki bzw. http://www.gorzow.pl/attachments/article/5759/analiza_potrzeb_niem.pdf#116 und http://www.gorzow.pl/attachments/article/5759/analiza_potrzeb_pol.pdf#123

3 Radverkehr und Radtourismus

3.1 Zur Rolle des Radverkehrs in Deutschland und Polen

Untersuchungen zur Rolle des Radverkehrs zeigen, dass Polen und noch deutlicher Deutschland einen vergleichsweise hohen Radverkehrsanteil im europäischen Maßstab haben, verglichen mit Ländern wie den Niederlanden, Ungarn, Dänemark und Schweden aber noch erhebliche Potenziale zur Steigerung des Radverkehrsanteils im Modal Mix aufweisen (s. Abbildung 3-1).

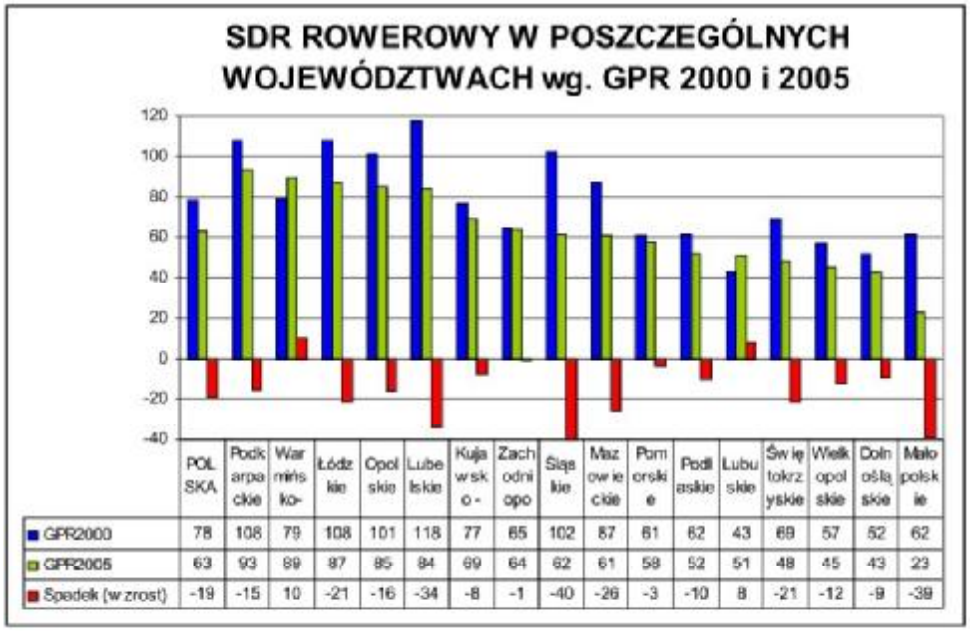
Abbildung 3-1: Radverkehrsanteile in Europa im Vergleich



Quelle: Verändert nach BMVBS 2012, S. 7

Dies ist insbesondere in Polen der Fall, wo die Wojewodschaft Westpommern einen überdurchschnittlichen Radverkehrsanteil aufweist, Lubuskie einen knapp durchschnittlichen, Niederschlesien aber deutlich hinter dem polnischen Durchschnitt zurückbleibt (s. Abbildung 3-2).

Abbildung 3-2: Durchschnittlicher Fahrradverkehr auf polnischen Landesstraßen in Fahrrädern pro 24 h



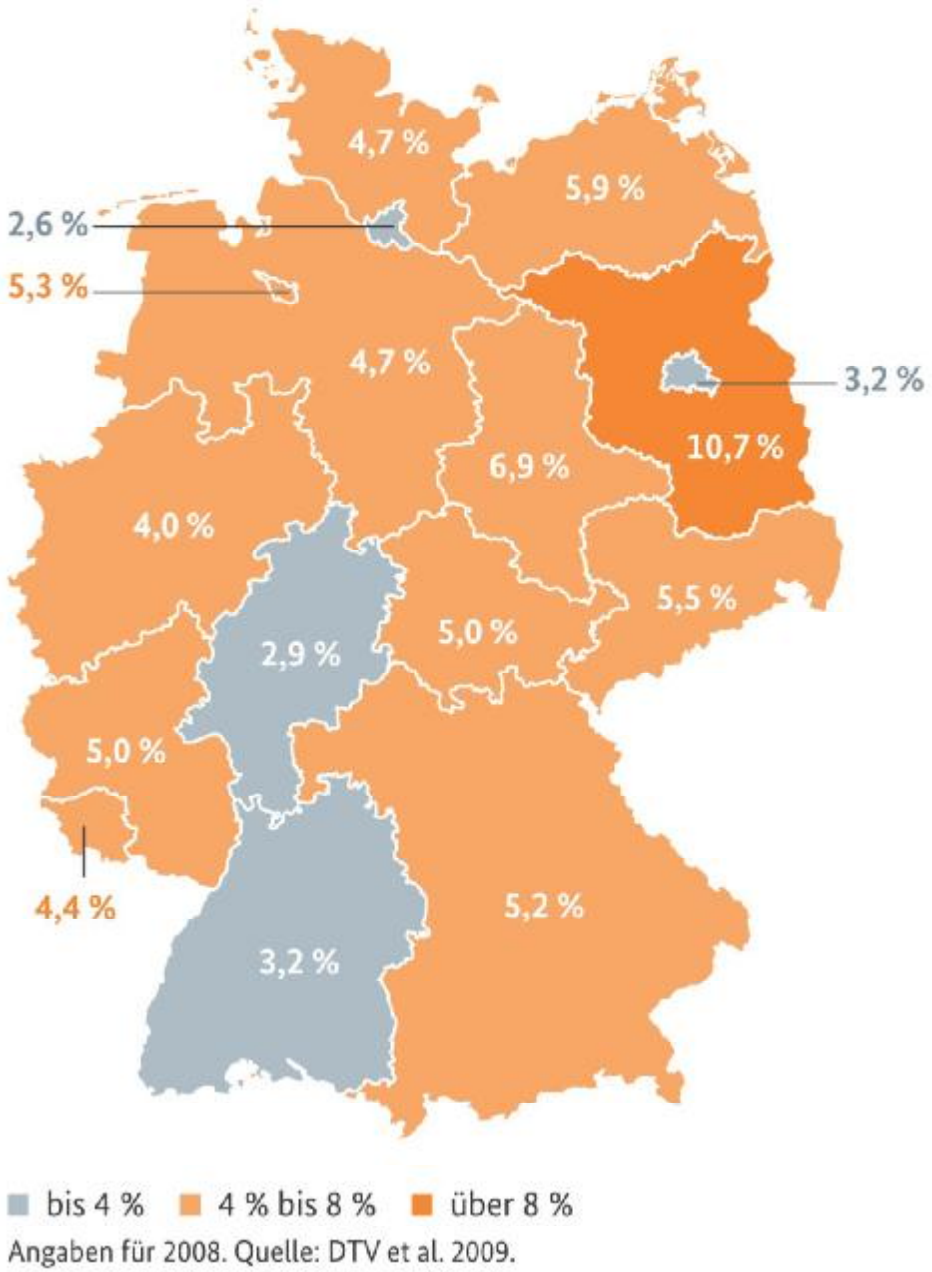
	POLSKA	Podkarpackie	Warmińsko-	Łódzkie	Opolskie	Lubelskie	Kujawsko-	Zachodnio-	Śląskie	Mazowieckie	Pomorskie	Podlaskie	Lubuskie	Świętokrzyskie	Wielkopolskie	Dolnośląskie	Małopolskie
GPR2000	78	108	79	108	101	118	77	65	102	87	61	62	43	69	57	52	62
GPR2005	63	93	89	87	85	84	69	64	62	61	58	52	51	48	45	43	23
Spadek (wzrost)	-19	-15	10	-21	-16	-34	-8	-1	-40	-26	-3	-10	8	-21	-12	-9	-39

Quelle: GDDKiA 2009, S. 5

3.2 Zur Rolle des Radtourismus in der Region

Der Radtourismus in den Euroregionen entlang der deutsch-polnischen Grenze spielt auf deutscher Seite bereits eine wichtige Rolle. Dies ist insbesondere im Land Brandenburg der Fall, wo sich die Lage zur Agglomeration Berlin offensichtlich vor allem auf den Anteil der Tagesausflüge mit dem Rad positiv auswirkt (vgl. Abbildung 3-3).

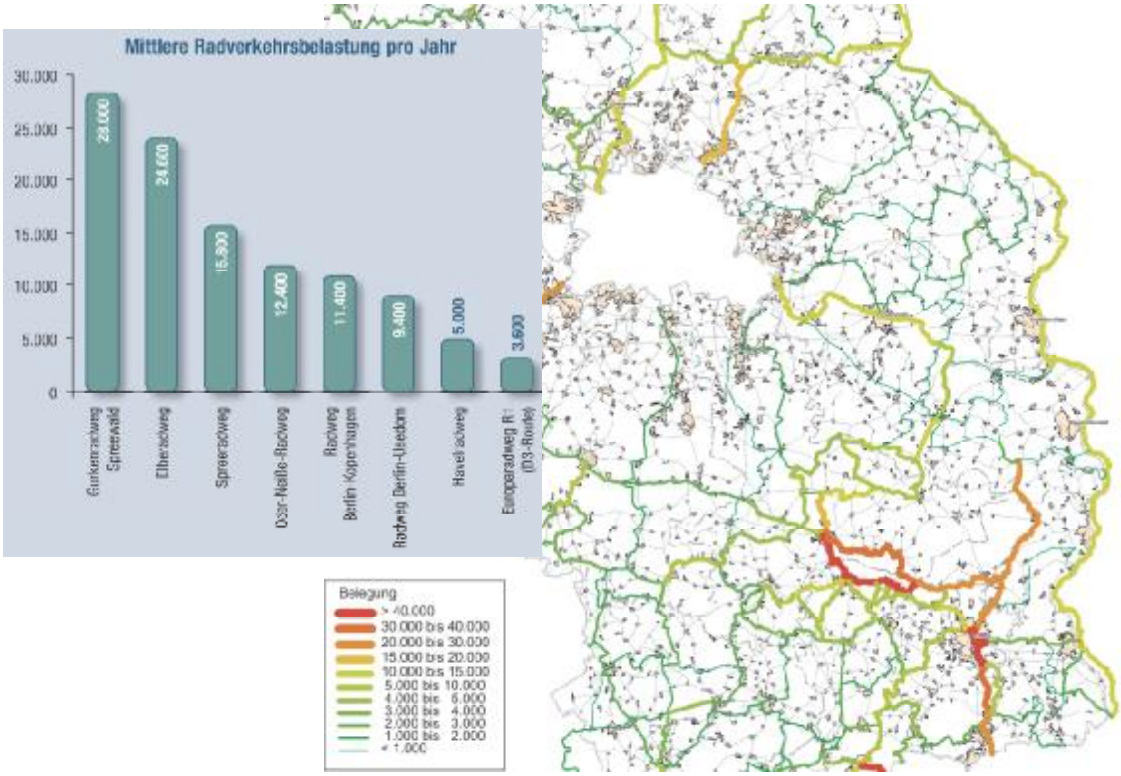
Abbildung 3-3: Anteil fahrradtouristischer Tagesreisen an Tagesreisen insgesamt



Quelle: BMVI 2014, S. 17

Eine besondere Konzentration der radtouristischen Nutzung ist in der Niederlausitz festzustellen (vgl. Abbildung 3-4). Radreisende auf Radfernwegen und Erholungssuchende, die länger in der Region verbleiben, haben daran offensichtlich einen nicht zu unterschätzenden Anteil. Darauf deutet auch die durchgängig gute Belegung des Oder-Neiße-Radwegs hin, der quasi das Rückgrat und Bindeglied der radtouristischen Nutzung in den Euroregionen entlang der deutsch-polnischen Grenze darstellt.

Abbildung 3-4: Netz der Radfernwege im Südosten Brandenburgs mit der Belegung durch Radreisende / Mittlere Radverkehrsbelastung ausgewählter Radwanderwege in Brandenburg pro Jahr

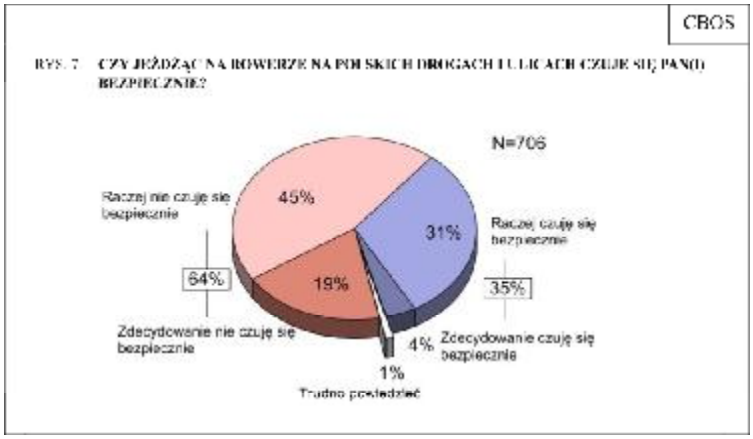


Quelle: TMB 2011, S. 21 (Auszug)

Obwohl das Fahrrad in Polen weitgehend als Freizeitsportgerät anerkannt ist, rangiert der Anteil des Fahrradtourismus im Vergleich zum deutschen Markt in Polen auf einem sehr niedrigen Niveau. Die Diskrepanz zwischen der Einstellung zum Fahrrad und der tatsächlichen Nutzung deutet darauf hin, dass es noch erhebliche Potenziale zur Entwicklung des Radtourismus in Polen gibt (ausführlicher dazu s. ROT WŚ 2014, Kapitel II).

Neben anderen Faktoren spielt das Sicherheitsempfinden auf polnischen Straßen und der Zustand bzw. das Fehlen von Radverkehrsanlagen auch eine Rolle, dass bei vielen potenziellen Nutzern nicht nur im Alltagsverkehr, sondern auch in Freizeit und Urlaub eine Hemmschwelle existiert, das Fahrrad häufiger zu nutzen (vgl. CBOS 2012, S. 6ff.; Abbildung 3-5).

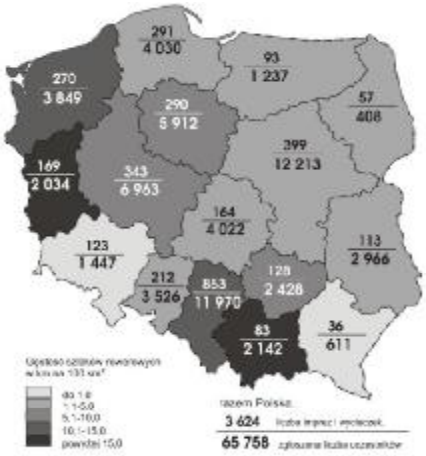
Abbildung 3-5: Sicherheitsempfinden von Radfahrern auf polnischen Straßen



Quelle: CBOS 2012, S. 7

Bemerkenswert sind die Unterschiede zwischen den Wojewodschaften entlang der deutsch-polnischen Grenze im Grad der Ausweisung von Radwanderwegen und in Radwanderaktivitäten. Hierbei wartet die Wojewodschaft Lubuskie mit dem dichtesten Netz an ausgewiesenen Radwanderwegen im Grenzraum auf, gefolgt von der Wojewodschaft Westpommern. Die Wojewodschaft Niederschlesien rangiert weit abgeschlagen an letzter Stelle:

Abbildung 3-6: Dichte ausgewiesener Radwanderwege sowie Anzahl und Teilnehmer radtouristischer Veranstaltungen in den Wojewodschaften Polens im Jahr 2011



Quelle: PTTK 2012a, S. 52

Auf der Ebene der Landkreise ist erkennbar, dass sich die höchste Dichte ausgewiesener Radwanderwege im Grenzraum in drei Teilräumen manifestiert: An der Ostseeküste, entlang von Warthe und Netze sowie in der polnischen Niederlausitz. Minimal ist hingegen wiederum die Radwegedichte in niederschlesischen Landkreisen. Lediglich die Landkreise Lubin, Lwówek Śląski (vgl. Abbildung 5-18) und Polkowice wiesen 2009 eine nennenswerte Radwanderwegdichte auf:

Abbildung 3-7: Dichte ausgewiesener Radwanderwege in den Kreisen Polens im Jahr 2009

Quelle: PTTK 2012b, S. 25

4 Radwege und Radwanderwege im Vergleich

Wie in der Einleitung angedeutet, ist die Kenntnis von Gemeinsamkeiten und Unterschieden zwischen der deutschen und polnischen Seite bei wesentlichen Elementen des Wegenetzes eine wichtige Basis für dessen grenzübergreifende Entwicklung. Diese Gemeinsamkeiten und Unterschiede in Bezug auf Radwege und Radwanderwege werden nachfolgend thematisiert.

4.1 Radwege

Auch wenn rechtliche Grundlagen auf nationaler bzw. auch Länderebene verankert sind, gibt es im Bereich der Radwege (Radverkehrsanlagen) große Übereinstimmungen zwischen der deutschen und polnischen Seite.

4.1.1 Definition

Radwege sind Verkehrsanlagen für Radfahrer, die besonders befestigt und ausgeschildert bzw. markiert sind. Sie haben in erster Linie eine Bedeutung als Radverkehrstrasse, unabhängig davon, mit welchem Ziel diese benutzt wird.

4.1.2 Rechtsgrundlage

Die Rechtsgrundlage für die Anlage und Benutzung von Radwegen sind in beiden Staaten die Straßenverkehrsordnungen.

4.1.3 Standards

Technische Standards für die Anlage von Radwegen sind in Deutschland in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) festgehalten. In Polen wurden dezentral in einigen Kommunen und Wojewodschaften Leitfäden für die Planung von Radverkehrsanlagen aufgestellt, z. B. in Krakau[42] und der Wojewodschaft Kleinpolen.[43] Diese berücksichtigen oft Erfahrungen aus westeuropäischen Ländern und insbesondere auch aus Deutschland.[44]

4.1.3.1 Art der Radverkehrsführung

Mögliche Arten der Radverkehrsführung sind in den nachfolgenden Übersichten und Abbildungen dargestellt (Beispiele aus Deutschland).

Innerorts

Innerorts sind folgende Lösungen zur Führung des Radverkehrs üblich (nach DAV 1998):

- R Radweg - straßenbegleitend oder selbständig geführt; benutzungspflichtig oder nicht benutzungspflichtig,
- R/G Getrennter Rad- und Gehweg - straßenbegleitend oder selbständig geführt; benutzungspflichtig oder nicht benutzungspflichtig,
- R+G Gemeinsamer Rad- und Gehweg - straßenbegleitend oder selbständig geführt; benutzungspflichtig oder nicht benutzungspflichtig,
- G „R frei“ - Gehweg: „Radfahrer frei“ - nicht benutzungspflichtig,

[42] Standardy techniczne dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa, s. http://www.rowery.org.pl/standardy.pdf

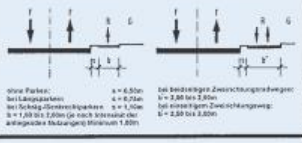
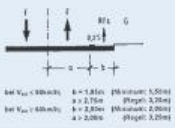
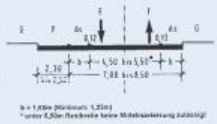
[43] Województwo Małopolskie: Podręcznik do projektowania tras rowerowych, s. http://www.malopolskie.pl/Pliki/2014/_Podrecznik_projektowania_tras_rowerowych.pdf

[44] vgl. dazu die Übersicht der GDDKiA, http://www.gddkia.gov.pl/pl/932/infrastruktura-rowerowa und von Rowerowy Szczecin, http://rowerowy.szczecin.pl/index.php/pliki-do-pobrania/cat_view/1-pliki-do-pobrania/95-poradniki-projektowania-standardy-statystyki

- Rfs - Radfahrstreifen - durch eine durchgezogene weiße Linie von der Fahrbahn getrennt; benutzungspflichtig oder nicht benutzungspflichtig,
- Schutzstreifen (auch „Suggestiv-“ oder „Angebotsstreifen“ (As), s. Abbildung 4-1) - durch eine unterbrochene weiße Linie abgetrennter Streifen auf der Fahrbahn,[45]
- M - Mischverkehr, i. d. R. in Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereichen.

Abbildung 4-1: Radverkehrsführung innerorts

Radverkehrsführung, innerorts

Kurzbezeichng.	Benützungspflicht	Voraussetzung	Querschnittsmaße	Hinweise
R	Radweg benützungspflichtig (Voraussetzung: zumutbarer Zustand): Beschilderung mit Z 237, ggf. Aufmarkieren von Radweg-Piktogrammen; nicht benützungspflichtig: keine Beschilderung, Aufmarkieren von Fahrrad-Piktogrammen.		1-Richtungs-Radweg 2-Richtungs-Radweg 	Regellösung bei Parkdruck, starkem Liefer- und Ladeverkehr.
Rfs	Radfahrstreifen benützungspflichtig (Voraussetzung: zumutbarer Zustand): Beschilderung mit Z 237, Aufmarkieren von Radweg-Piktogrammen zwingend; nicht benützungspflichtig: keine Beschilderung, Aufmarkieren von Fahrrad-Piktogrammen zweckmäßig.	Voraussetzung: Ruhender Verkehr ist so geregelt, daß ein Zustellen ausgeschlossen ist (kein Parkdruck oder Parkbucht/-spur).		Einfarbung des ganzen Streifens an Gefahrenstellen bzw. Problembereichen (z.B. konfliktträchtige Einmündungen oder Grundstückszufahrten, Strecken mit hohem Parkdruck, Engstellen) zulässig!
R/G	getrennter Rad-und Gehweg benützungspflichtig (Voraussetzung: zumutbarer Zustand): Beschilderung mit Z 241, ggf. Aufmarkieren von Radweg-Piktogrammen; nicht benützungspflichtig: keine Beschilderung, Aufmarkieren von Fahrrad-Piktogrammen.			
As	Angebotsstreifen	Voraussetzung: 6000 < DTV ≤ 10000 Kfz/24h & SV-DTV < 1000 Lkw, Lz, Bus/24h SV-Anteil < 5%		Aufmarkieren von Fahrrad-Piktogrammen zweckmäßig! Einfärbung des ganzen Streifens unzulässig, um Verwechslung mit Radfahrstreifen auszuschließen!
R+G	gemeinsamer Rad- und Gehweg benützungspflichtig (Voraussetzung: zumutbarer Zustand): Beschilderung mit Z 240; nicht benützungspflichtig: keine Beschilderung.	Voraussetzung: Innerorts nur ausnahmsweise bei geringem Rad- und Fußgängerverkehr sowie Entfall der Erschließungsnotwendigkeit über längere Strecke (keine Hauseingänge und Grundstückszufahrten)!		
G „R frei“	Gehweg: „Radfahrer frei“ Nicht benützungspflichtig!			
M	Mischverkehr			Regellösung in Tempo-30-Straßen, verkehrsberuhigten Bereichen, und Ringfahrbahnen von Kreisverkehren.

Quelle: DAV 1998, S. 9

[45] vgl. auch http://www.verkehrslexikon.de/Module/Radfahrerschutzstreifen.php und https://www.adfc-nrw.de/kreisverbaende/kv-bottrop/radverkehr/radwegbenutzungspflicht/angebotsstreifen.html

Abbildung 4-2: Radweg

Quelle: Foto - eigene Aufnahme; Verkehrszeichen - wRower.pl 2015

Abbildung 4-3: Radfahrstreifen

Quelle: Foto - eigene Aufnahme; Verkehrszeichen - wRower.pl 2015

Abbildung 4-4: Schutzstreifen (auch „Angebotsstreifen“ genannt)

Quelle: Foto - eigene Aufnahme; Fahrbahnmarkierung - wRower.pl 2015

Abbildung 4-5: getrennter Rad- und Gehweg

Quelle: Foto - eigene Aufnahme; Verkehrszeichen - wRower.pl 2015

Abbildung 4-6: gemeinsamer Rad- und Gehweg

Quelle: Foto - eigene Aufnahme; Verkehrszeichen - wRower.pl 2015

Abbildung 4-7: Gehweg: „Radfahrer frei“

Quelle: Foto - eigene Aufnahme; Verkehrszeichen - wRower.pl 2015

Außerorts

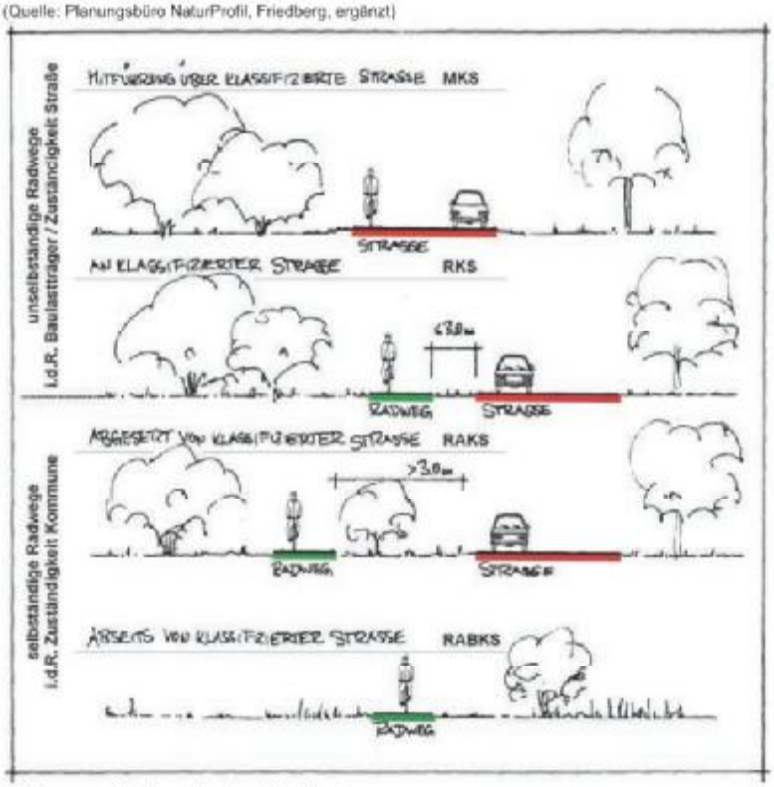
Außerorts sind folgende Lösungen möglich (nach HBR RP 2014; s. Abbildung 4-8):

- MKS - Mitführung über klassifizierte Straßen (kein eigener Radweg vorhanden; in der Regel nur Mitführung auf Straße bei Verkehrsbelastung unter 2.500 Kfz/24 Std.),
- RKS - Radverkehrsanlagen an klassifizierten Straßen (direkt an der Straße verlaufende Geh- und Radwege durch Bordsteine getrennt bzw. im Zuge einer Straße in einem Abstand von höchstens 3 m),
- RAKS - Radverkehrsanlagen abgesetzt von klassifizierten Straßen (Geh- und Radwege im Zuge einer Straße in einem Abstand von mindestens 3 m),
- RABKS - Radwege abseits von klassifizierten Straßen – sowie Radverkehrsführungen über Wirtschaftswege, ehemalige Bahntrassen, Leinpfade etc.

Grundsätzlich ist die Ausführung der Radverkehrsanlage als Radweg oder gemeinsamer Rad- und Gehweg möglich. Schutzstreifen sind außerorts unzulässig,[46] Radfahrstreifen allenfalls als Zwischenlösung (s. DAV 1998).

Abbildung 4-8: Radverkehrsführung außerorts

(Quelle: Planungsbüro NaturProfil, Friedberg, ergänzt)



MKS = Mitführung über klassifizierte Straße

RKS = Radweg an klassifizierter Straße (Bordsteinradweg / Grünstreifen bis 3 m Breite)

RAKS = Radweg abgesetzt von der klassifizierten Straße, über z. B. Wirtschaftswege, Abstand zur Straße ist größer 3 m

RABKS = Führung abseits von klassifizierten Straßen, z. B. über Leinpfade, Wald- und Wirtschaftswege

Nicht abgebildet:

MGS = Mitführung innerorts oder außerorts auf Gemeindestraße

MKBID = Mitführung innerorts auf klassifizierter Straße

Quelle: HBR RP 2014, S. 3-9

[46] vgl. aber http://www.fahrradland-bw.de/radverkehr-in-bw/infrastruktur/modellprojekte-schutzstreifen/

Abbildung 4-9: Mischverkehr - Mitführung des Radverkehrs über eine klassifizierte Straße (hier Anliegerstraße innerorts, Sackgasse mit freier Durchfahrt für Radfahrer; Beispiel vom Berliner Mauerweg)

Quelle: eigene Aufnahme

Abbildung 4-10: Fahrradstraße auf einem land- und forstwirtschaftlichem Weg (außerorts, Beispiel vom Havellandradweg)

Quelle: eigene Aufnahme

Möglich ist außerdem die Erklärung einer normalen Straße zur Fahrradstraße, ohne die Notwendigkeit weiterer baulicher Maßnahmen. Gleiches ist auch bei Wirtschaftswegen (Land-, Forst- oder Wasserwirtschaft) möglich, unter Beibehaltung der wirtschaftlichen Nutzung (vgl. Abbildung 4-10).

4.1.3.2 Bauliche Ausführung des Belags

Verbreitet sind folgende Arten der baulichen Ausführung des Radwegbelags (nach ADFC/SRL o. J.):

- Bituminöse Beläge (Kosten: ca. 15 €/m² + Unterbau),[47]
- Betonpflaster und Gehwegplatten aus Beton (Kosten: ca. 25 €/m² + Unterbau),
- Beton und große Betonplatten (Kosten unbekannt),[48]
- Wassergebundene Decken (Kosten: ca. 10 €/m² + Unterbau; jährlicher Unterhalt: 5-10 €/m²),
- Kombinierte Decken (Kosten höher als bei einfachen Decken),
- Wasserdurchlässige Spezialbeläge (Kosten: meist über 25 €/m² + Unterbau).

Grundsätzlich werden bituminöse Beläge von Radfahrern bevorzugt.

4.1.3.3 Kennzeichnung

Die Kennzeichnung von Radverkehrsanlagen ergibt sich aus den Regelungen der Straßenverkehrsordnungen. Die verwendeten Zeichen sind in Deutschland und Polen (s. wRower.pl 2015) weitgehend gleich; s. auch die beispielhafte Abbildungen in Kapitel 4.1.3.1 mit Radverkehrsanlagen in Deutschland nebst der in Polen üblichen Schilder zum Vergleich.

Details zur Ausführung und Anbringung der Beschilderung von Radverkehrsanlagen in Polen sind in Durchführungsverordnungen geregelt, die auch Vorgaben zur Beschilderung von Radwanderwegen enthalten (s. Kapitel 4.2.6.1).

4.1.4 Konzepte

Konzepte zur Entwicklung der Radverkehrsinfrastruktur existieren sowohl in Deutschland als auch in Polen. Allerdings ist ähnlich wie bei den Standards zum Bau von Radwegen auch hier ein grundsätzlicher Unterschied festzustellen: Während in Deutschland mit dem Nationaler Radverkehrsplan 2020 (BMVBS 2012) ein strategisches Dokument auf nationaler Ebene vorliegt, das auf den nachfolgenden Ebenen weiter präzisiert wird, sind auf der polnischen Seite Konzepte bzw. Pläne zur Entwicklung des Radverkehrs nur auf der Wojewodschafts- und der lokalen Ebene üblich und auch dort nicht in allen Gebietskörperschaften des Landes.

4.2 Radwanderwege

Bei den Radwanderwegen bestehen, insbesondere hinsichtlich der Dichte und des Ausbauzustands, aber auch mit Bezug auf die Beschilderung, erhebliche Unterschiede zwischen Deutschland und Polen.

4.2.1 Definition

Radwanderwege sind touristische Routen, die mit Symbolen ausgeschildert sind und in erster Linie eine Bedeutung für Radtouristen haben und nicht unbedingt nur auf Radwegen entlangführen.

4.2.2 Kategorien (Rangfolge nach Reichweite)

Entsprechend ihrer Reichweite lässt sich in der Praxis eine Rangfolge der Radwanderwege von der internationalen bis hin zur lokalen Ebene feststellen. Örtliche und überörtliche Radwanderwege werden aufgrund des Maßstabs der vorliegenden Analyse in dieser Untersuchung in der Regel nicht näher betrachtet.

---

[47] vgl. auch https://www.baufachinformation.de/literatur/Radwege-planen-und-bauen-mit-Asphalt/1999079014129

[48] vgl. auch http://www.beton.org/wissen/infrastruktur/rad-und-gehwege/

Tabelle 4-1: Radwanderweg-Kategorien nach Reichweite

Kategorie / Reichweite	Kennzeichen	siehe Kapitel
international (europäisch)	Der Weg verläuft mit erheblichen Streckenanteilen durch drei oder mehr Staaten.	5.3.1
national	Der Weg verläuft durch drei oder mehr Länder bzw. Wojewodschaften, aber ohne internationale Grenzüberschreitung.	5.3.3
überregional	Der Weg verläuft durch zwei oder mehr Landkreise (kreisfreie Städte und ihre Umlandkreise zählen wie ein Kreis).	5.3.4
regional	Der Weg verläuft durch drei oder mehr Gemeinden eines Landkreises oder durch eine kreisfreie Stadt und einen ihr benachbarten Landkreis.	5.3.4
überörtlich	Der Weg verläuft durch maximal zwei Gemeinden eines Landkreises oder zweier benachbarter Landkreise (in diesem Bericht nicht dargestellt).	hier nicht betrachtet
örtlich	Der Weg verläuft durch eine Gemeinde (in diesem Bericht nicht dargestellt).	hier nicht betrachtet
grenzüberschreitend (bi- bzw. trinational)	Kategorie horizontal zu den anderen. Beinhaltet Wege, die in Deutschland und Polen grenzüberschreitend verlaufen Betrifft im deutsch-polnischen Grenzraum neben den internationalen (europäischen) Radwanderwegen vor allem die überregionale und regionale Ebene.[49]	5.3.2

Quelle: eigene Aufstellung

4.2.3 Anforderungen/Zertifizierung (nach ADFC)

Anforderungen an überregionale Radwanderwege sind vom Allgemeinen Deutschen Fahrradclub (ADFC) formuliert worden und bilden zugleich die Grundlage für die Zertifizierung von Radwanderwegen. Diese haben auch im deutsch-polnischen Grenzraum bereits etliche Wege durchlaufen. Einige dieser Wege wurden mit 3 oder 4 Sternen ausgezeichnet.

4.2.3.1 Anforderungen

Für Radfernwege hat der ADFC Kriterien (ADFC 2015a) zu deren Aufnahme in die Publikation „Deutschland per Rad entdecken“[50] entwickelt, aus denen für Radwege folgende grundsätzliche Anforderungen abgeleitet werden können:

- **Anbindung:** Anbindung an öffentlichen Nah- oder Fernverkehr inklusive der Fahrradmitnahme, evtl. zusätzliche Radmitnahme durch spezielle Radbusse und Sonderzüge entlang der Route; Anbindung an andere Radwanderwege verschiedenen Ranges (auch grenzüberschreitend und an lokale Radwanderwege),
- **Durchgängigkeit:** eindeutig nachvollziehbare Konzeption als Strecke, Rundkurs oder Netz, durchgängig befahrbar mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 20 km/h, Fahrrädern mit 20 kg Gepäck und 28 mm Reifenbreite, Tandems und Anhängern (empfohlene Mindestbreite von 2 Metern),

[49] Im Zusammenhang mit den im Folgekapitel aufgeführten Anforderungen an Radwanderwege wären bei grenzüberschreitenden Wegen insbesondere die grenzübergreifende Durchgängigkeit und Beschilderung zu erwarten.

[50] s. http://www.adfc.de/epaper/2015/16/ bzw. http://www.adfc.de/epaper/2015/16/pdf/DeutschlandperRadentdecken201516.pdf

- **Attraktivität:** naturnah geführte Route, erlebnisreiche Wegstrecken oder Landschaftsräume, attraktive Reiseziele an der Strecke bzw. von dieser in überschaubarer Entfernung erreichbar (z. B. auf lokalen Radrouten),
- **Sicherheit:** sicher zu befahrende Route; möglichst gering belastet durch Autoverkehr, keine gefährlichen Hindernisse auf bzw. Schäden an dem Weg,
- **Ausbauzustand:** Allwettertauglichkeit (kein Treibsand oder Morast) und Fahrkomfort (möglichst geringer Rollwiderstand),
- **Orientierung:** durchgängige, einheitliche Wegweisung in beiden Fahrtrichtungen, (nach den Empfehlungen des ADFC oder der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)),
- **Infrastruktur und Service:** touristische Infrastruktur entlang der Route wie Beherbergungsbetriebe, Gastronomie, Mietradangebote, Fahrradläden/-werkstätten, Schutzhütten, Abstellanlagen, touristische Informationen etc.,
- **Vermarktung:** eindeutiger Name und Logo des touristischen Produktes; spezifisches Marketing, das sich an den Bedürfnissen der Radtouristen orientiert, wie eine zentrale Informationsstelle, Informationen durch Flyer und Internetseiten mit Routenbeschreibungen, Sehenswürdigkeiten sowie Info und Übernachtungsadressen, des weiteren Tourenvorschläge oder Alternativrouten für unterschiedliche Bedürfnisse/Schwierigkeitsgrade der Zielgruppen, zudem radspezifische Angebote wie Pauschalen, Radkarten und Radwanderführer, Internetseite, GPS-Tracks oder Buchungsoptionen per E-Mail oder Internet,
- **Unterhaltung:** regelmäßige Kontrolle und Wartung der Wege, der Beschilderung sowie der anderen fahrradtouristischen Infrastruktur.

4.2.3.2 Zertifizierung

Die Zertifizierung durch den ADFC erfolgt nach folgenden Kriterien (aus ADFC 2015b):

1. **Eindeutiger Name:** einheitlich und unverwechselbar,
2. **„Nationaler Rang":** Länge vom mindestens 100 Kilometern, Pauschalangebote, überregional,
3. **Befahrbarkeit:** Breite, Umlaufschranken, Poller, Stufen, Treppen, Gefahrenstellen,
4. **Oberfläche:** Material, Schiebestrecken, Querrillen, große Löcher,
5. **Wegweisung:** Schildergröße, Orts- und Km-Angaben, falsche Richtung ausgeschildert, fehlende Schilder, schlecht lesbare Schrift, Widerspruch zur Straßenverkehrsordnung,
6. **Routenführung:** Lärmbelastung, Geruchsbelästigung, Staubbelästigung, Umwege, bei Themenrouten Thema verfehlt, unnötige Höhenmeter, monotone Führung,
7. **Kfz-Verkehrsbelastung:** autofrei, unterschiedliche Klassifizierung je nach Kfz-Belastung, ungesicherte Querungen,
8. **Touristische Infrastruktur:** Zahl der Campingplätze, Gastronomie, Bett+Bike-Betriebe, Tourist-Informationen, Infotafeln, Abstellanlagen, Fahrradbox/Radstation, Spielplätze, Schutzhütten, Rastplätze,
9. **Anbindung der Route an öffentliche Verkehrsmittel:** Häufigkeit des Bahn-Fernverkehrs mit Fahrradmitnahme, Häufigkeit des Öffentlichen Verkehrs mit Fahrradmitnahme, Fahrradbus,
10. **Marketing:** vorhandenes Karten- und Informationsmaterial, in Abhängigkeit von Maßstab und Aktualität, Internetpräsenz.

In Polen steht ein vergleichbares System der Zertifizierung noch nicht zur Verfügung.

4.2.4 Trassierung von Radwanderwegen

Radwanderwege müssen nicht ausschließlich auf Radwegen verlaufen.

Alternativen sind z. B.:

- die Mitführung über klassifizierte Straßen (bei Verkehrsbelastung unter 2.500 Kfz/24 Stunden),
- Radwege abseits von klassifizierten Straßen sowie Radverkehrsführungen über Hochwasserschutzdeiche, Wirtschaftswege, ehemalige Bahntrassen, Leinpfade etc.

Abbildung 4-11: Radwanderweg auf Anliegerstraße außerorts (Berliner Mauerweg)

Quelle: eigene Aufnahme

Abbildung 4-12: Radwanderweg auf Wirtschaftsweg außerorts (Oder-Havel-Radweg)

Quelle: eigene Aufnahme

Abbildung 4-13: Radwanderweg auf ehemaligem Bahndamm (Oderbruchbahnradweg)

Quelle: eigene Aufnahme

Abbildung 4-14: Radwanderweg auf Hochwasserschutzdeich (Oder-Neiße-Radweg)

Quelle: eigene Aufnahme

4.2.5 Bauliche Ausführung

Radwanderwege müssen nicht ausschließlich auf Asphalt verlaufen, obgleich Radfahrer Asphalt bevorzugen und dies eine der preisgünstigeren Oberflächen ist (vgl. Kapitel 4.1.3.2).

Alternativen sind z. B.:

- Wassergebundene Wegedecken,
- Beton und große Betonplatten.

Abbildung 4-15: Radwanderweg auf wassergebundener Wegedecke (Radfernweg Berlin-Kopenhagen)

Quelle: eigene Aufnahme

Abbildung 4-16: Radwanderweg mit kurzer Sandstrecke (Berliner Mauerweg, Potsdam-Route)

Quelle: eigene Aufnahme

Abbildung 4-17: Radwanderweg auf großen Betonplatten (Berliner Mauerweg, Potsdam-Route)

Quelle: eigene Aufnahme

Abbildung 4-18: Radwanderweg mit Betonverbundsteinen (Havel-Glien-Radweg)

Quelle: eigene Aufnahme

4.2.6 Kennzeichnung (Beschilderung)

Die Kennzeichnung (Beschilderung) von Radwanderwegen stellt ein wesentliches Qualitätskriterium dar. Die durchgängige, einheitliche Wegweisung in beiden Fahrtrichtungen stellt bei grenzübergreifenden Routen im deutsch-polnischen Grenzraum eine erhebliche Herausforderung dar, zumal sich die Kennzeichnungssysteme in beiden Staaten deutlich unterscheiden.

4.2.6.1 Rechtliche Grundlagen

Grundlage der Beschilderung von Radwanderwegen stellt in Deutschland das „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr (R2)“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV, Köln 2015) dar. In Brandenburg wird es durch die „Hinweise zur wegweisenden Beschilderung des Radverkehrs (HBR Brandenburg)“ operationalisiert (s. Literatur- und Quellenverzeichnis: HBR BB 2008).

In Polen ist der aktuelle Stand der Gesetzgebung zur Beschilderung von Radwanderwegen in der „Instrukcja znakowania szlaków turystycznych” der Polnischen Gesellschaft für Touristik und Heimatkunde dokumentiert (s. Literatur- und Quellenverzeichnis: PTTK 20014). Dieser ergibt sich aus den Festlegungen in den entsprechenden Verordnungen der zuständigen Minister, insbesondere:

- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. 2002 Nr 170 poz. 1393, z późn. zm.),
- Rozporządzenie Ministrów Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych z dnia 24 lipca 2013 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. 2013 poz. 890),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. 2003 Nr 220 poz. 2181, z późn. zm.) und
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 19 lipca 2013 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. 2013 poz. 891).

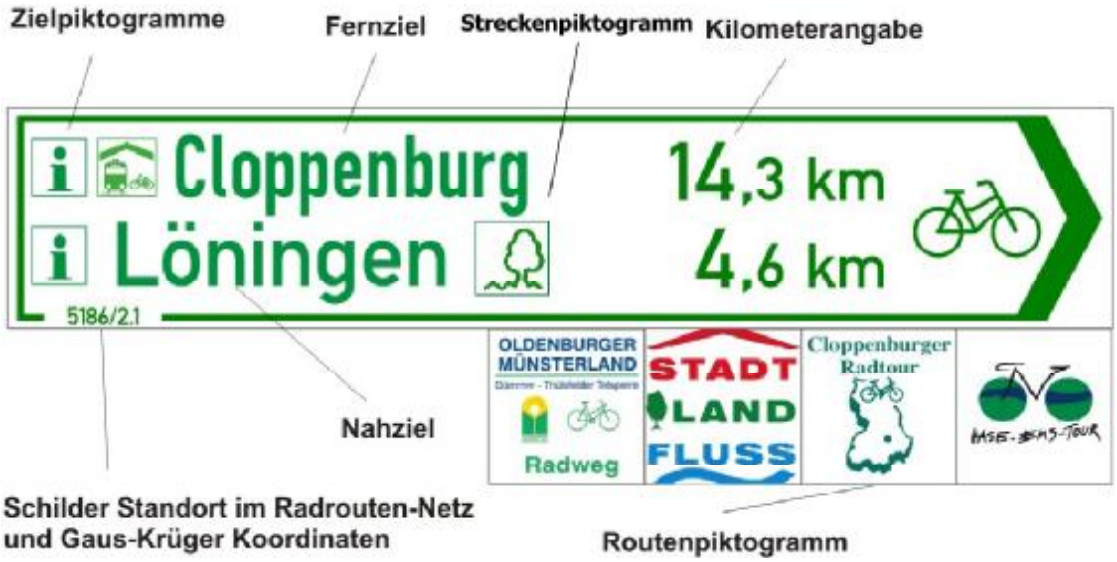
4.2.6.2 Systeme der Beschilderung

Beschilderung in Deutschland

In Deutschland wird eine zielorientierte Wegweisung praktiziert, die sowohl für den Alltags- als auch den Erholungsverkehr von Bedeutung ist.

Ergänzt wird sie durch die routenorientierte Wegweisung für Radwanderwege und -touren (s. Abbildung 4-19; vgl. HRB BB 2008, HRB RP 2014).

Abbildung 4-19: Illustration der Kombination von ziel- und routenorientierter Wegweisung an einem Vollwegweiser (Pfeilwegweiser)



Quelle: Landkreis Cloppenburg[51]

In einigen Landkreisen (z. B. Barnim)[52] wurde zusätzlich ein System der Knotenpunktwegweisung eingeführt (s. u.).

<u>Zielorientierte Wegweisung</u>

Die zielorientierte Wegweisung erfolgt durch weiße Schilder auf grünem Grund. Auf Vollwegweisern werden Fern- und Nahziele einschließlich Entfernung und Richtung angegeben, auf Zwischenwegweisern nur die Richtung.

Abbildung 4-20: Zwischenwegweiser

Quelle: Wikimedia/Zwischenwegweiser Rad.svg[53]

---

[51] http://www.lkclp.de/aktuelles-presse/pressemitteilungen.php?aid=1459 bzw. http://www.lkclp.de/uploads/files/radverkehrsnetz_im_landkreis_cloppenburg.pdf

[52] s. WITO Barnim o. J.

[53] https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Zwischenwegweiser_Rad.svg

Routenorientierte Wegweisung

Die routenorientierte Wegweisung erfolgt mittels Logos der Radwanderwege, die in Form von Routenpiktogrammen die zielorientierte Wegweisung ergänzen.

Abbildung 4-21: Vollwegweiser (Tabellenwegweiser) mit ziel- und routenorientierter Wegweisung

Quelle: eigene Aufnahme

Abbildung 4-22: Vollwegweiser (Tabellenwegweiser) mit zusätzlichen Einschubplaketten der Knotenpunktwegweisung (Beispiel aus dem Landkreis Barnim)

Quelle: eigene Aufnahme

Knotenpunktwegweisung

Die Knotenpunktwegweisung[54] stellt wiederum eine Ergänzung der ziel- und routenorientierten Wegweisung dar. Sie erlaubt Radtouristen, sich Routen anhand der Knotenpunkte selbst zusammenzustellen. An jedem Knotenpunkt gewährt eine Übersichtskarte die Möglichkeit, einen Überblick über die Reiseregion und die Eigenschaften der Verbindungswege zu den umliegenden Knotenpunkten zu gewinnen. Da diese Verbindungen nicht nur ausgewiesene Radwanderwege bzw. ausgebaute Radwege umfassen, ist die Knotenpunktwegweisung vor allem eine Option für Regionen mit einem weniger dicht ausgebauten Wegenetz.

Abbildung 4-23: Beispiel eines Knotenpunktes (Landkreis Havelland, Nr. 3)

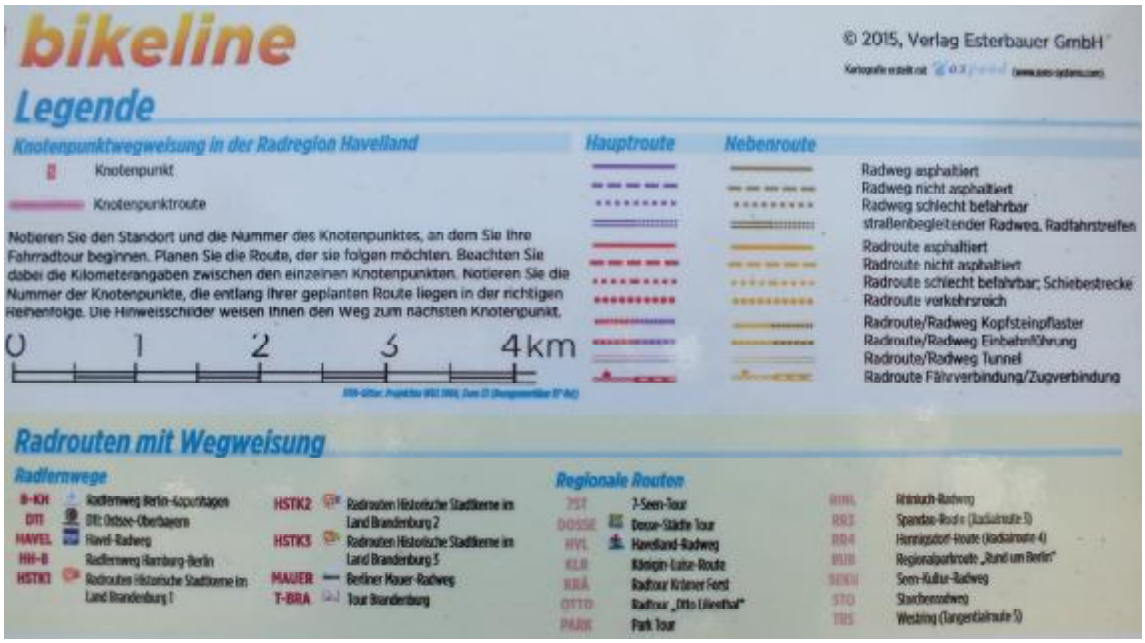
Quelle: eigene Aufnahme

Abbildung 4-24: Übersichtskarte an einem Knotenpunkt (Landkreis Havelland, Nr. 1)

Quelle: eigene Aufnahme

[54] Zur Knotenpunktwegweisung s. auch http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/neuigkeiten/news.php?id=4205, http://www.barnimerland.de/de/radfahren/radtouren/artikel-das-knotenpunktsystem.html, http://blog.reiseland-brandenburg.de/knotenpunkt-radfahrer-barnim, http://www.tourismus-uckermark.de/de/informationen/interner-bereich/knotenpunktwegweisung/ und http://www.dieprignitz.de/regionaltouren.html

Abbildung 4-25: Legende der Knotenpunktkarte im Detail



Quelle: eigene Aufnahme

Beschilderung in Polen

In Polen findet auch eine Kombination von ziel- und routenorientierte Wegweisung Anwendung. Deren Elemente sind allerdings gestalterisch weniger klar voneinander abgesetzt als in Deutschland. Unterschiede in der Gestaltung der Wegweiser ergeben sich hier eher aus der Unterscheidung zwischen der Wegweisung auf lokaler und jener auf überregionaler (einschließlich internationaler) Ebene.

<u>Lokale Wege</u>

Lokale Radwanderwege werden mit schwarzer Schrift auf weißem Grund ausgeschildert. Auf Richtungswegweisern dieser Wege sind außer einem Fahrradpiktogramm u.a. Ziel und Entfernung angegeben sowie die Richtung, mit dem Pfeil in der Farbe des Radwegs.

Start-, Ziel- und Zwischenwegweiser (z. B. bei Richtungsänderung) enthalten ebenfalls eine Markierung in der Farbe des Weges.

Abbildung 4-26: Richtungswegweiser eines lokalen (überörtlichen) Radwanderwegs

Quelle: eigene Aufnahme

Abbildung 4-27: Zwischenwegweiser eines lokalen Radwanderwegs

Quelle: PTTK 2014

Überregionale Wege

Überregionale (insbesondere europäische und nationale) Radwanderwege werden seit 2013 mit schwarzer Schrift auf orangem Grund ausgeschildert. Ziel- und Entfernungsangaben werden auf Pfeil- oder Tabellenwegweisern realisiert. Die vor 2013 übliche Beschilderung grün auf weißem Grund (vgl. Abbildung 6-2) ist somit obsolet.[55]

Auf jedem Schild wird der Radwanderweg unter dem Fahrradpiktogramm durch dessen Nummer, dessen Farbe oder eine Kombination aus beiden identifiziert. Aus dem Projekt „Green Velo" im Osten Polens ist auch die Verwendung des Radwegelogos an dieser Stelle bekannt.

Abbildung 4-28: Zwischenwegweiser eines überregionalen Radwanderwegs mit der Kombination von Wegenummer und -farbe

Quelle: infor.pl[56]

Abbildung 4-29: Pfeil- und Tabellenwegweiser eines überregionalen Radwanderwegs

Quelle: infor.pl

Abbildung 4-30: Zwischenwegweiser des Radwanderwegs Green Velo mit dem Logo anstelle Routennummer bzw. -farbe

Quelle: Green Velo[57]

---

[55] s. http://wrower.pl/wiadomosci/nowe-znaki-dla-rowerzystow,5811.html

[56] http://www.infor.pl/akt-prawny/DZU.2013.147.0000891,rozporzadzenie-ministra-transportu-budownictwa-i-gospodarki-morskiej-zmieniajace-rozporzadzenie-w-sprawie-szczegolowych-warunkow-technicznych-dla-znakow-i-sygnalow-drogowych-oraz-urzadzen-bezpieczenst.html

5 Radwanderwege in den Euroregionen entlang der deutsch-polnischen Grenze

Nachfolgend ist die Bestandsanalyse des überregionalen Radwanderwegnetzes in den Euroregionen entlang der deutsch-polnischen Grenze dokumentiert.

5.1 Grundlagen und Rahmenbedingungen auf Landes- bzw. Wojewodschaftsebene

Eingangs werden kurz die Rahmenbedingungen im Bereich der strategischen Dokumente, der Dokumentation und Koordination mit Bezug auf touristische Radwege am Beispiel des Landes Brandenburg und der Wojewodschaft Lubuskie beleuchtet.

Selektive Aussagen zur Situation in den anderen Ländern und Wojewodschaften entlang der deutsch-polnischen Grenze und Links zu weiterführenden Seiten enthält Kapitel 5.4. In der Wojewodschaft Westpommern erarbeitet das Regionale Raumplanungsbüro ein Radwanderwegkonzept, das über die Konzeption von 2002 hinausgeht (vgl. RBGP WZP 2015, UM WZP 2015), in der Wojewodschaft Niederschlesien ist das Institut für Territorialentwicklung federführend bei der Realisierung der regionalen Radverkehrspolitik (vgl. irt 2013).[58]

5.1.1 Land Brandenburg

5.1.1.1 Zuständigkeiten und Koordination

Bei der Landesregierung Brandenburg existiert eine Interministerielle Arbeitsgruppe Radverkehr. Sie wird vom Referent Straßennetzgestaltung und Bedarfsplanung im Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung geleitet, der somit quasi als Radverkehrsbeauftragter des Landes fungiert (vgl. MIL 2015a). Mit Gründung der Arbeitsgemeinschaft „Fahrradfreundliche Kommunen Brandenburg“ anlässlich des 4. Nationalen Radverkehrskongresses am 19.05.2015 in Potsdam entstand eine neue Form der kommunalen Zusammenarbeit im Land Brandenburg zur Bündelung und besseren Vernetzung der landesweiten Radverkehrsaktivitäten (vgl. MIL 2015b).

5.1.1.2 Strategische Dokumente auf regionaler und kommunaler Ebene

Es existiert eine Vielzahl strategischer Dokumente zum Radverkehr und Radtourismus auf Landes- und Kreisebene, z. B.

- Evaluierung der Handlungsempfehlungen für die Weiterentwicklung des Radtourismus im Land Brandenburg, 2008,[59]
- Radverkehrsanalyse Brandenburg, 2011,[60]
- Erster Fahrradbericht für das Land Brandenburg, 2012,[61]
- Radwanderwege-Konzept des Landkreises Märkisch-Oderland, 2013 (MOL 2013).

---

57 http://projekt.greenvelo.pl/pl/zdjecia/green_velo_w_pytaniu_na_sniadanie/pytanie_na_sniadanie_odwiedzilo_warmie_i_mazury/

58 s. http://www.rowery.rbgp.pl/ i. V. m. http://rbgp.pl/files/135__17.pdf und http://dpr.irt.wroc.pl/

59 s. http://www.mwe.brandenburg.de/media_fast/bb1.a.2755.de/radtourismus.pdf

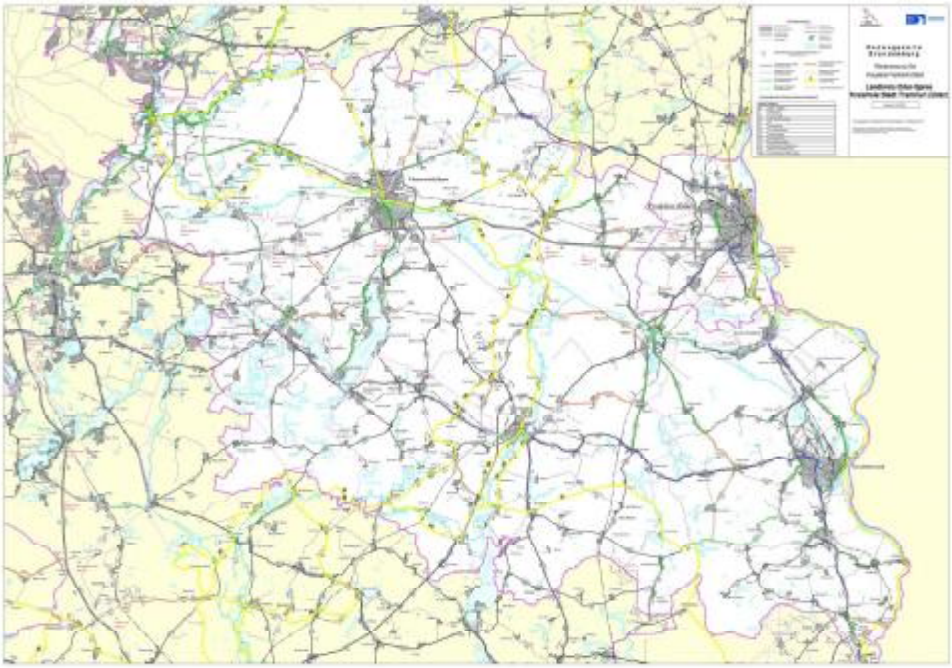
60 s. http://www.mil.brandenburg.de/sixcms/detail.php/523342

61 s. http://www.mil.brandenburg.de/media_fast/4055/Erster%20Fahrradbericht%20f%C3%BCr%20das%20Land%20Brandenburg.pdf

5.1.1.3 Radwegekataster und -karten

Ein Radwegekataster beim Landesbetrieb Straßenwesen erleichtert deren Unterhaltung und die Planung von Lückenschlüssen bei Radwanderwegen. In der Datenbank wird fortlaufend der Bestand an Radwanderwegen (sofern von Landes- und Kreisbehörden gemeldet) und der Ausbaustand bei straßenbegleitenden Radwegen an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen dokumentiert. Karten der straßenbegleitenden Radwege an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sind auch online abrufbar (MIL 2011; Stand: Dezember 2011).

Abbildung 5-1: Radwegekarte Brandenburg, Landkreis Oder-Spree/Kreisfreie Stadt Frankfurt (Oder)



Quelle: MIL 2011

5.1.2 Wojewodschaft Lubuskie

Interviews mit Vertretern des Marschallamts Lubuskie führten zu der Erkenntnis, dass das Marschallamt aktuell klärt, welche Abteilung bzw. welches Referat des Amtes sich zukünftig mit dem Radwege-Thema befassen soll. Das Marschallamt plant für Jahr 2016 die Erstellung einer Analyse der bestehenden und geplanten Radwege (Bestandserfassung) in der gesamten Wojewodschaft. Darin sollen die einzelnen Radwegeprojekte der verschiedenen Ebenen (z. B. unterschiedliche Straßenbaulastträger) dargestellt werden. Ein Radverkehrs- bzw. Radwanderwegkonzept für die Wojewodschaft Lubuskie liegt bisher noch nicht vor.

Strategische Dokumente existieren insbesondere in Form der Radwanderweg-Konzepte der polnischen Vereinigungen der Euroregionen PRO EUROPA VIADRINA und Spree-Neiße-Bober, auf die nachfolgend eingegangen wird. Anders als auf deutscher Seite haben die Landkreise im Bereich der Radwanderwege und des Radtourismus effektiv keine Kompetenzen, was den deutschen Partnern oft das Finden passender Ansprechpartner erschwert.

5.2 Radwanderwege - Konzepte

Konzepte für den Radtourismus im Grenzraum bzw. die Radwanderwege liegen im Bereich der Euroregionen im Grenzraum Brandenburg-Polen (Wojewodschaft Lubuskie) auf deutscher Seite vor allem auf Kreisebene in verschiedener Form und unterschiedlichem Bearbeitungsstand vor. Auf polnischer Ebene existieren in beiden Euroregionen detaillierte, flächendeckende Konzepte, die nachfolgend kurz illustriert werden. Da auf der deutschen Seite des Grenzraums die Realisierung des Wegenetzes weitgehend abgeschlossen ist, dieses auf der

polnischen Seite aber noch erhebliche Lücken aufweist, spielen die Konzepte dort eine wichtige Rolle.

5.2.1 Euroregion PRO EUROPA VIADRINA

Für den polnischen Teil der Euroregion PRO EUROPA VIADRINA wurde im Jahr 2001 ein Radwanderwegprogramm (ER PEV 2001) aufgestellt, dessen überregionale und grenzübergreifende Trassen in der nachfolgenden Übersicht dargestellt sind. Gleichfalls wurden in die Tabelle jene Wege aufgenommen, die im Rahmen der Konsultationen der Geschäftsstelle des Verbandes der polnischen Gemeinden der Euroregion im Rahmen dieser Analyse neu als prioritäre überregionale Routen benannt worden sind.

Tabelle 5-1: Geplante Radwanderwege nach dem aktualisierten Radwanderwegprogramm der Euroregion PRO EUROPA VIADRINA

Abk./Logo	Name	Verlauf	km	Ebene[62]
STG-I	Grenzübergreifende Route I	Kostrzyn nad Odrą - Dąbroszyn – Lubiszyn – Kłodawa – Santoczno – Strzelce Krajeńskie – Dobiegniew	157,8	GÜ / ÜR
STG-II	Grenzübergreifende Route II	Słubice – Rzepin - Ośno Lubuskie – Sulęcin – Trzemeszno – Zarzyń – Międzyrzecz – Pszczew – Silna	> 147,4[63]	GÜ / ÜR
TRWN	Trasa Rowerowa Warta - Noteć	Kostrzyn nad Odrą - Witnica - Gorzów Wlkp. - Drezdenko - Krzyż	127	ÜR
TRON	Trasa Rowerowa Odra - Noteć	Kostrzyn nad Odrą - Słońsk - Krzeszyce - Deszczno - Skwierzyna - Drezdenko - Krzyż	130	ÜR
PSNK	„Po starym nasypie kolejowym"	Kostrzyn nad Odrą - Rudnica - Torzym	76,6	ÜR
S3	Szlak wzdłuż „starej" drogi krajowej nr 3	Gorzów Wlkp. - Skwierzyna - Międzyrzecz - Świebodzin - Sulechów - Zielona Góra	ca. 110	ÜR
SPR-I	Überregionale Route I	Krzesin - Rąpice, - Urad – Słubice – Górzyca – Kostrzyn nad Odrą – Warniki – Dębno – Zarzecze	129,5	ÜR
SPR-II	Überregionale Route II	Pniów – Bobrówko – Sulęcin – Krzeszyce – Świerkocin – Nowiny Wielkie – Lubno – Lubiszyn – Świątki	94,1	ÜR
SPR-III	Überregionale Route III	Gościkowo – Międzyrzecz – Bledzew – Brzozowiec – Santok – Gorzów Wlkp. – Kłodawa – Łośno – Barlinek	117,9	ÜR

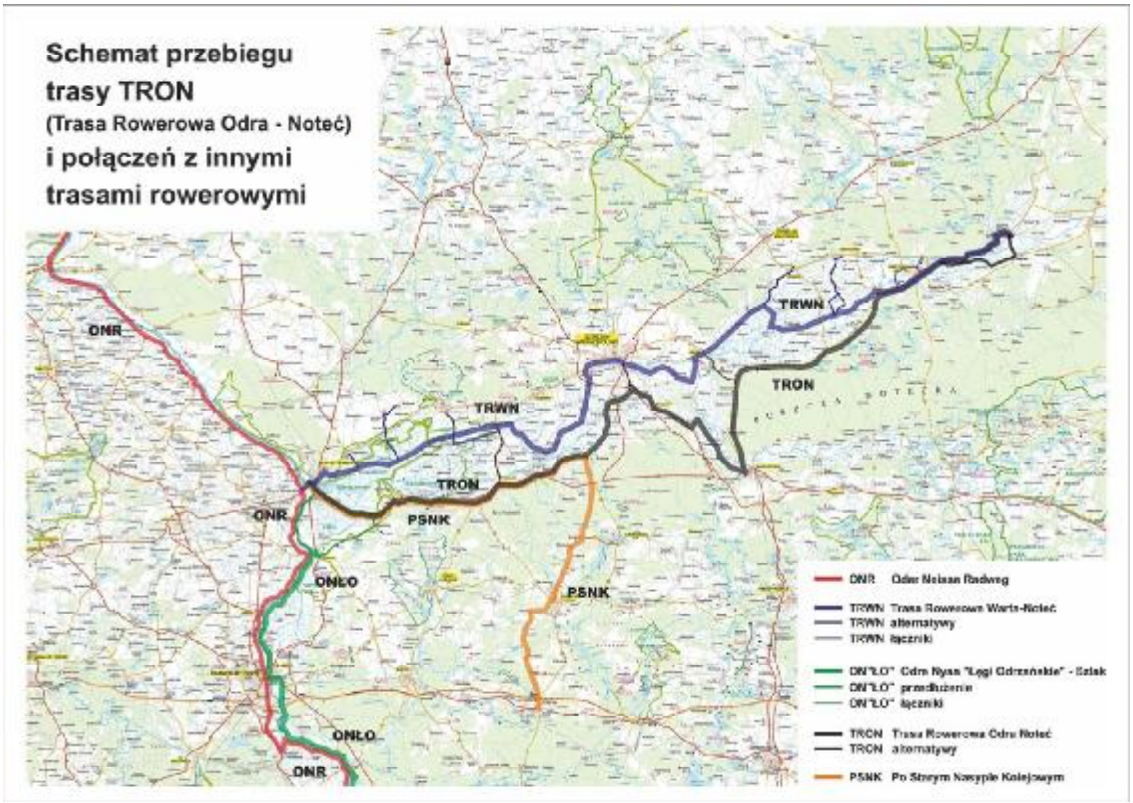
[62] Abkürzungen der Radwanderweg-Kategorien: GÜ - grenzüberschreitend, ÜR - überregional

[63] Die Route sollte ursprünglich über 147,4 km von Słubice nach Silna führen. Im Rahmen des Konsultationsprozesses wurde Rzepin als Etappenort neu aufgenommen, wodurch sich die Gesamtlänge erhöhen dürfte.

SPR-IV	Überregionale Route IV	Lutol Mokry – Trzciel – Pszczew – Skwierzyna – Lubiatów – Drezdenko – Dobiegniew – Ostromęcko	144,15	ÜR

Quelle: ER PEV 2001 sowie Konsultationen mit Mitgliedsgemeinden der Euroregion

Abbildung 5-2: Neu geplante und z. T. in Realisierung befindliche Radwege im polnischen Teil der Euroregion PRO EUROPA VIADRINA



Quelle: Geschäftsstelle der Vereinigung der polnischen Gemeinden der Euroregion PRO EUROPA VIADRINA[64]

5.2.2 Euroregion Spree-Neiße-Bober

Im polnischen Teil der Euroregion Spree-Neiße-Bober wurde im Jahr 2009 eine Aktualisierung der „Städteplanerischen Konzeption zur Ausweisung von Radwanderwegen in der Euroregion Spree-Neiße-Bober“ von 2002 vorgenommen.[65]

Abgesehen von der Vielzahl der Radwege auf lokaler Ebene wurden auf regionaler bzw. überregionaler Ebene Radwanderwege mit einer Gesamtlänge von 1194,75 km vorgesehen (s. Tabelle 5-2 in Verbindung mit Abbildung 5-3), davon:

- sechs Wege in West-Ost-Richtung (Gesamtlänge 389,25 km, in der Karte rot),
- sieben Wege in Nord-Süd-Richtung (Gesamtlänge 565,5 km, in der Karte grün),

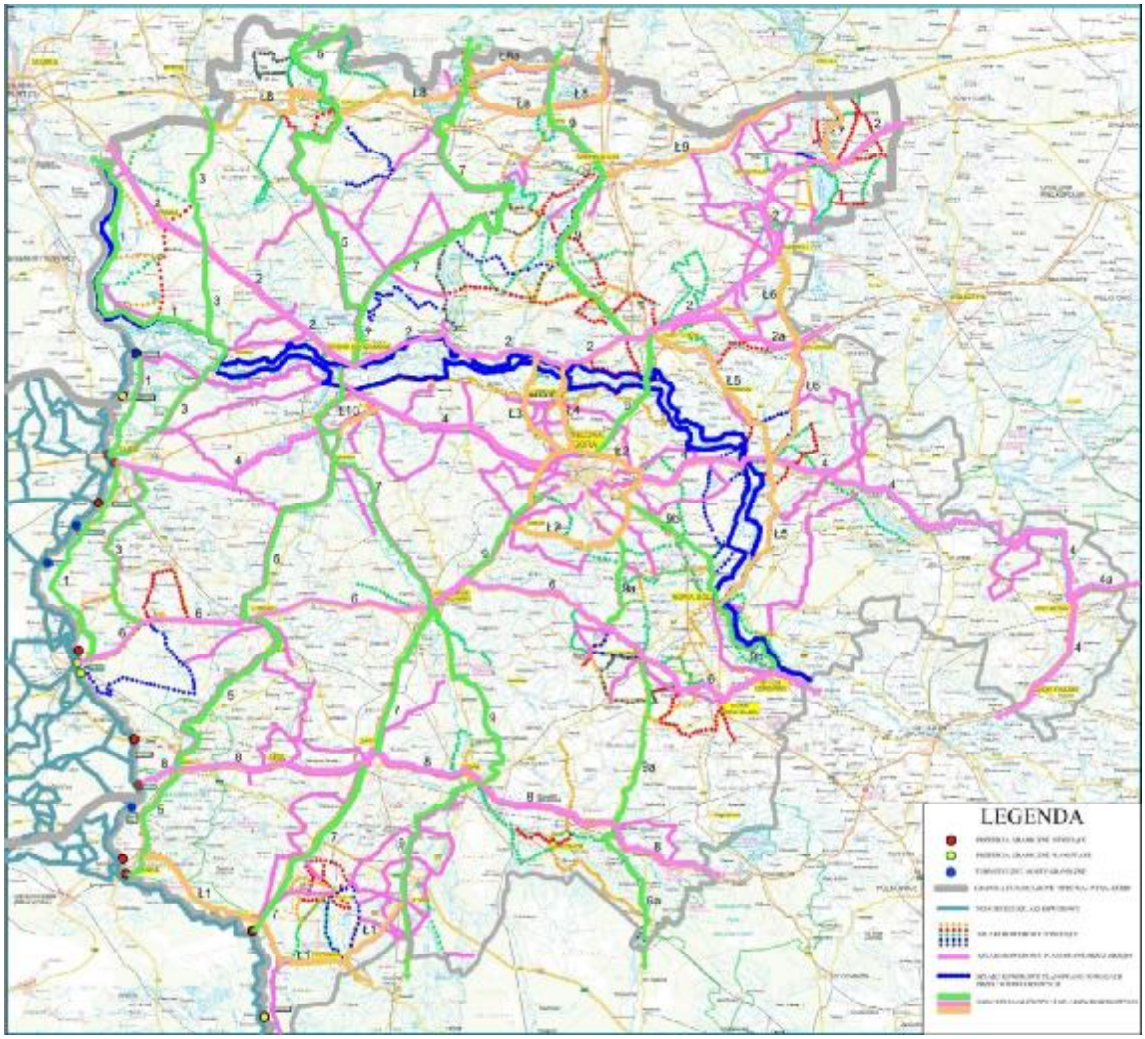
[64] vgl. die Karte http://www.drezdenko.pl/grafika,10576,-.jpg auf der Seite der Stadt Drezdenko, http://www.drezdenko.pl/2100,sciezka-rowerowa.html, bzw. der Website der Stadt Skwierzyna, http://www.skwierzyna.pl/images/stories/dla_mieszkancow/Projekty_realizowane/TRON/materialy/mapa_cala.pdf

[65] s. http://euroregion-snb.pl/inne_aktywnosci mit http://pliki.euroregion-snb.pl/Koncepcja_szlakow_rowerowych_2009.pdf und http://pliki.euroregion-snb.pl/Mapa_Koncepcja_szlakow_rowerowych_2009.pdf

- elf Verbindungswege (Gesamtlänge 240,0 km, in der Karte gelb).

Diese sogenannten „Hauptwege" sind in der Karte des Konzepts dargestellt:

Abbildung 5-3: Karte zum Radwanderwegkonzept der Euroregion Spree-Neiße-Bober



Quelle: ER SNB 2009

Tabelle 5-2: Geplante überregionale Radwanderwege nach dem aktualisierten Radwanderwegkonzept der Euroregion Spree-Neiße-Bober (ohne Verbindungswege)

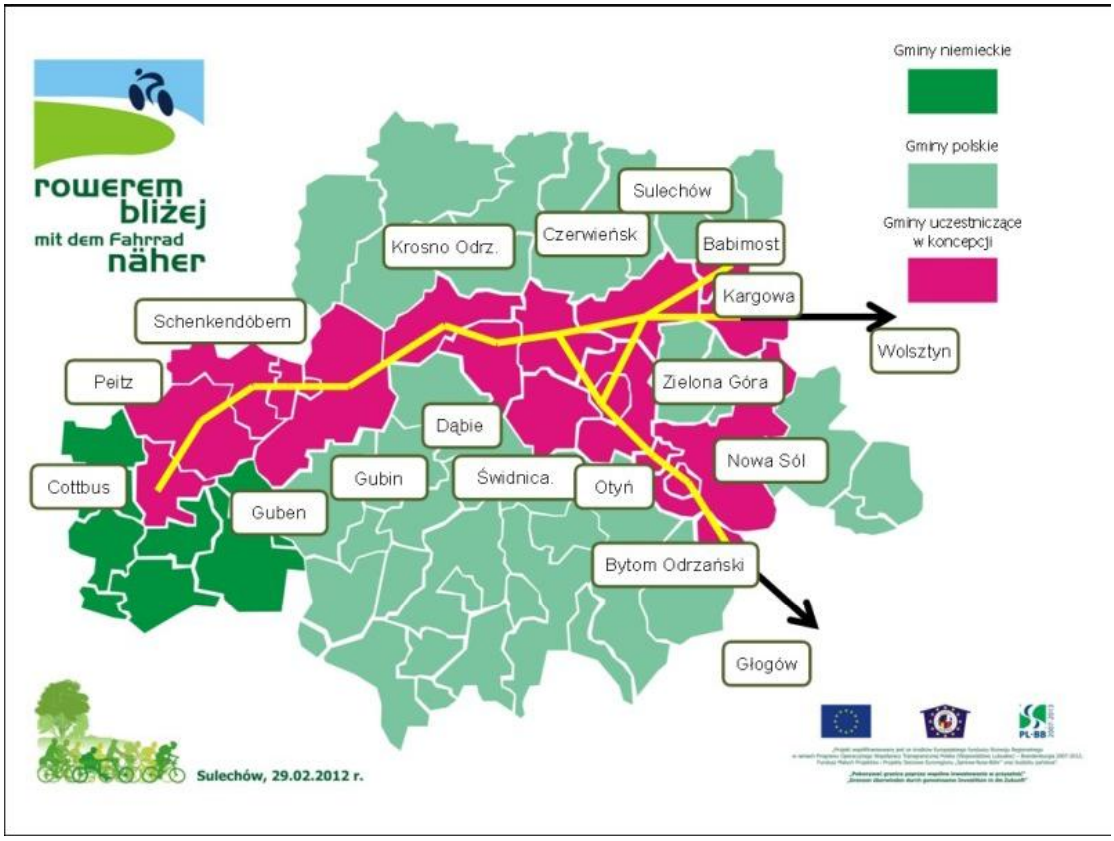
Nr.	Verlauf	km	Orientierung
2	Słubice - Krosno Odrzańskie - Sulechów - Zbąszyń	102	West-Ost
2a	Sulechów - Kargowa	18,75	West-Ost
4	Gubin - Krosno Odrzańskie - Zielona Góra - Sława - Wschowa - Szlichtyngowa	116,25	West-Ost
4a	Wschowa - Dębowa Łęka	6	West-Ost
6	Zasieki - Lubsko - Nowogród Bobrzański - Kożuchów - Nowe Miasteczko - Bytom Odrzański	83,25	West-Ost
8	Trzebiel - Żary - Żagań - Szprotawa	63	West-Ost

1	Urad - Kosarzyn - Gubin - Zasieki	63,75	Nord-Süd
3	Radzików - Gubin - Brody	66	Nord-Süd
5	Torzym - Krosno Odrzańskie - Lubsko - Jasień - Park Mużakowski - Łęknica	123	Nord-Süd
7	Łagów - Krosno Odrzańskie - Nowogród Bobrzański - Żagań - Iłowa	125,25	Nord-Süd
9	Świebodzin - Sulechów - Zielona Góra - Nowogród Bobrzański - Żagań - Iłowa	111,75	Nord-Süd
9a	Zielona Góra - Kożuchów - Szprotawa	48,75	Nord-Süd
9b	Zielona Góra - Nowa Sól - Bytom Odrzański	27,00	Nord-Süd

„Mit dem Fahrrad näher“

Einen Schritt hin in Richtung grenzübergreifender Umsetzung des Konzepts gingen die Gemeinde Kargowa und ihre Partner aus der Euroregion im Rahmen des INTERREG-IVA-Projekts „Mit dem Fahrrad näher - Radwanderwegkonzeption der Euroregion Spree-Neiße-Bober“, indem prioritäre Trassen innerhalb eines Korridors herausgearbeitet wurden, der von Cottbus nach Guben/Gubin verläuft und sich dann in einen nördlichen Korridor nach Kargowa und einen südlichen nach Bytom Odrzański verzweigt (s. Abbildung 5-4).[66]

Abbildung 5-4: Radwegekorridor Cottbus-Guben/Gubin-Kargowa/Bytom Odrzański



Quelle: ER SNB 2013, S. 144

[66] vgl. auch http://www.kargowa.pl/pl/content/szlak-rowerowy-bez-granic-koncepcja-%C5%9Bcie%C5%BCek-rowerowych-euroregionu-%E2%80%9Esprewa-nysa-b%C3%B3br%E2%80%9D

Um die Umsetzung der priorisierten Korridore weiter voranzutreiben, wurde bei einem Arbeitstreffen am 29.02.2012 eine Absichtserklärung unter dem Titel „Grenzen überwinden durch gemeinsame Investition in die Zukunft“ unterzeichnet.[67]

Bei der Abschlussveranstaltung des Projekts am 23.08.2013 wurden konkretisierte Trassenführungen für die polnische Seite vorgestellt (s. Abbildung 5-5). Als entscheidend für die Umsetzung der Konzeption wurde bezeichnet, dass externe Quellen zu deren Kofinanzierung erschlossen werden (UM Kargowa 2013; vgl. auch ER SNB 2013, S. 144f.).

Abbildung 5-5: Trassenführungen (Nord- und Südroute) Gubin-Kargowa/Bytom Odrzański

Quelle: UM Kargowa 2013

5.2.3 Landkreis Märkisch Oderland

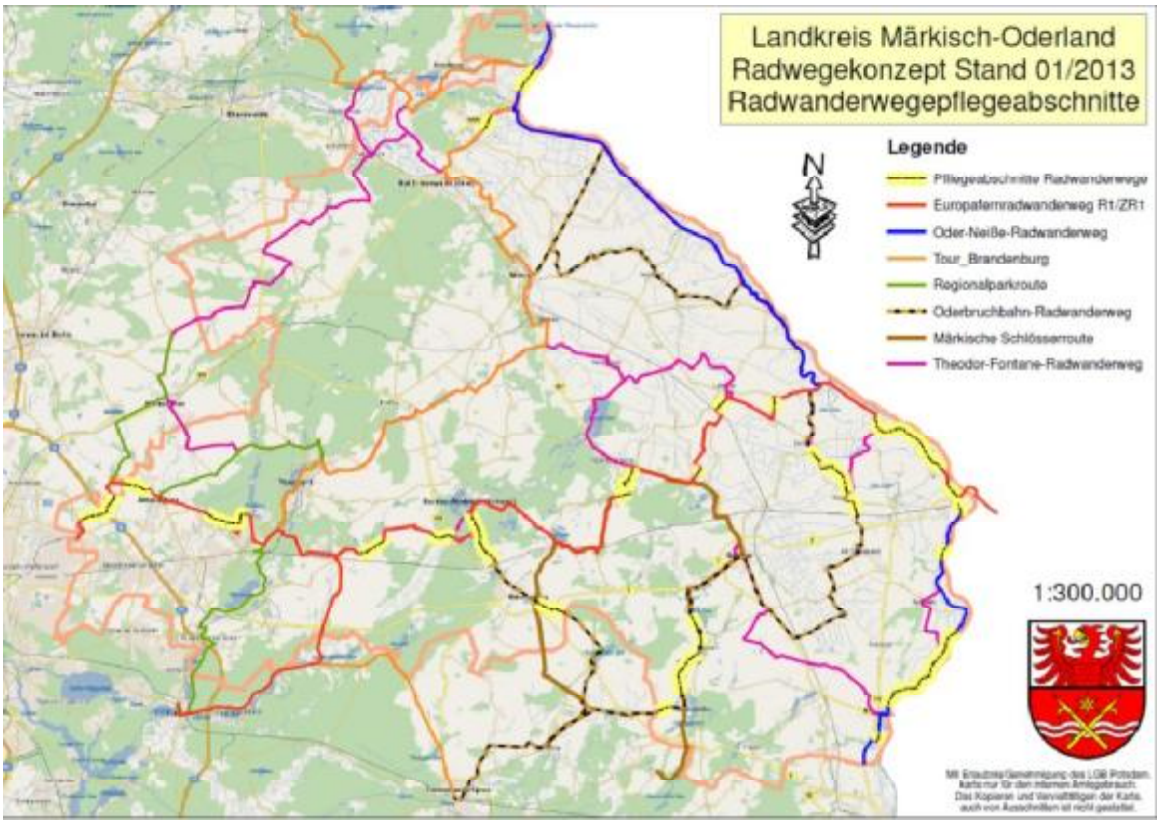
Als beispielhaft für Radwanderwegkonzepte auf deutscher Seite soll das Radwanderwege-Konzept des Landkreises Märkisch-Oderland (MOL 2013) erwähnt werden, das im Jahr 2013 auf Grundlage des Radwegekonzepts Märkisch-Oderland von 2002 erarbeitet worden ist.[68]

Aus der fundierten und übersichtlichen Konzeption wird deutlich, was sich auch in den Workshops und den Interviews gezeigt hat: dass auf der deutschen Seite der Bedarf an Radwanderwegen weitgehend gedeckt ist und der Schwerpunkt nunmehr auf der qualitativen Verbesserung des bestehenden Netzes liegt; einschließlich der Betreuung, Pflege und Wartung, ergänzt um Lückenschlüsse bzw. selektiven Ausbau bestimmter Teilstrecken bereits ausgewiesener Radwanderwege (vgl. Abbildung 5-6).

[67] s. http://www.sulechow.pl/index.php?lng=pl&id=301#

[68] s. http://www.maerkisch-oderland.de/landratsamt/bauplanungsamt/Radwege2002.pdf

Abbildung 5-6: Radwanderwegepflegeabschnitte im Landkreis Märkisch Oderland



Quelle: MOL 2013, S. 23

5.3 Radwanderwege - Bestand

Nachfolgend werden alle wichtigen überregionalen und grenzübergreifenden Radwanderwege im deutsch-polnischen Grenzraum kurz beschrieben. Grundsätzlich ist festzustellen, dass auf deutscher Seite ein dichtes Netz ausgebauter und ausgeschilderter Wege vorhanden ist, auf polnischer Seite hingegen nur wenige Wege ausgebaut worden sind. Ausgewiesen wurde jedoch schon eine Vielzahl von Wegen, insbesondere in der Wojewodschaft Lubuskie (vgl. Kapitel 3.2). Dabei handelt es sich vor allem um Radwanderrouten auf lokaler Ebene.[69]

5.3.1 Europäische Radfernwege

Internationale Radfernwege auf europäischer Ebene umfassen den Europaradweg R1 und die vierzehn EuroVelo-Routen (EV).

5.3.1.1 Europaradweg R1

Der Europaradweg R1 führt über ca. 3.500 km von Boulogne-sur-Mer in Frankreich durch Belgien, die Niederlande, Deutschland, Polen und die baltischen Länder bis nach St. Petersburg in Russland (s. Abbildung 5-7).

Im deutsch-polnischen Grenzraum verläuft die Route deckungsgleich mit der D-Route D3 von Berlin kommend über Erkner, Buckow und Letschin nach Küstrin-Kietz.[70] Außerdem gibt es eine Zubringerroute (ZR1), die von Hönow über Altlandsberg und Strausberg nach Reh-

[69] vgl. dazu die Karten unter http://lubuskie.pl/mapy-turystyczne/ und http://www.ziemialubuska.pl/15,5,,.html

[70] s. http://www.r1-radweginfo.de/r1-radweg-deutschland-brandenburg-berlin.php und den D-Route 3 / Europaradweg R1 Infoflyer unter http://www.radnetz-deutschland.de/?id=28

felde führt, wo sie an die Hauptroute anknüpft.[71] Auf polnischer Seite führt die Route von Kostrzyn nad Odrą über Ośno Lubuskie, Sulęcin, Lubniewice, Międzyrzecz, Pszczew, Międzychód, Drezdenko und Krzyż weiter in Richtung Kaliningrader Gebiet.[72]

Abbildung 5-7: Verlauf des Europaradwegs R1

Quelle: IS.RADWEG 2015

5.3.1.2 EuroVelo

EuroVelo ist ein Projekt des Europäischen Radfahrerverbands ECF. Das europaweite Netz umfasst 14 internationale Radfernwege mit den Bezeichnungen EV1 bis EV13 und EV15 (s. Abbildung 5-8).[73]

Drei EuroVelo-Routen (EV2, EV10 und EV13) queren die deutsch-polnische Grenze (vgl. Abbildung 5-8 und Tabelle 5-4). Die Routen EV10 (Ostseeküsten-Radweg) und EV13 (Eiserner Vorhang / Iron Curtain Trail) verlaufen im deutsch-polnischen Grenzraum entlang der Ostseeküste (in Deutschland auf ein und derselben Trasse). Die EuroVelo-Route EV7 (Radweg Berlin-Kopenhagen) führt durch die Mecklenburgische Seenplatte (vgl. Tabelle 5-4).

[71] s. http://www.openstreetmap.org/relation/933745

[72] s. http://wrotalubuskie.eu/PL/633/Szlaki_rowerowe/# bzw. http://wrotalubuskie.eu/PL/633/802/Europejski_szlak_rowerowy_Euro_Velo_R1/k/

[73] Zu Details s. http://www.eurovelo.com/de/eurovelos mit Folgeseiten.

Abbildung 5-8: Schematisches Diagramm der EuroVelo-Routen

Quelle: ECF 2015

EuroVelo 2

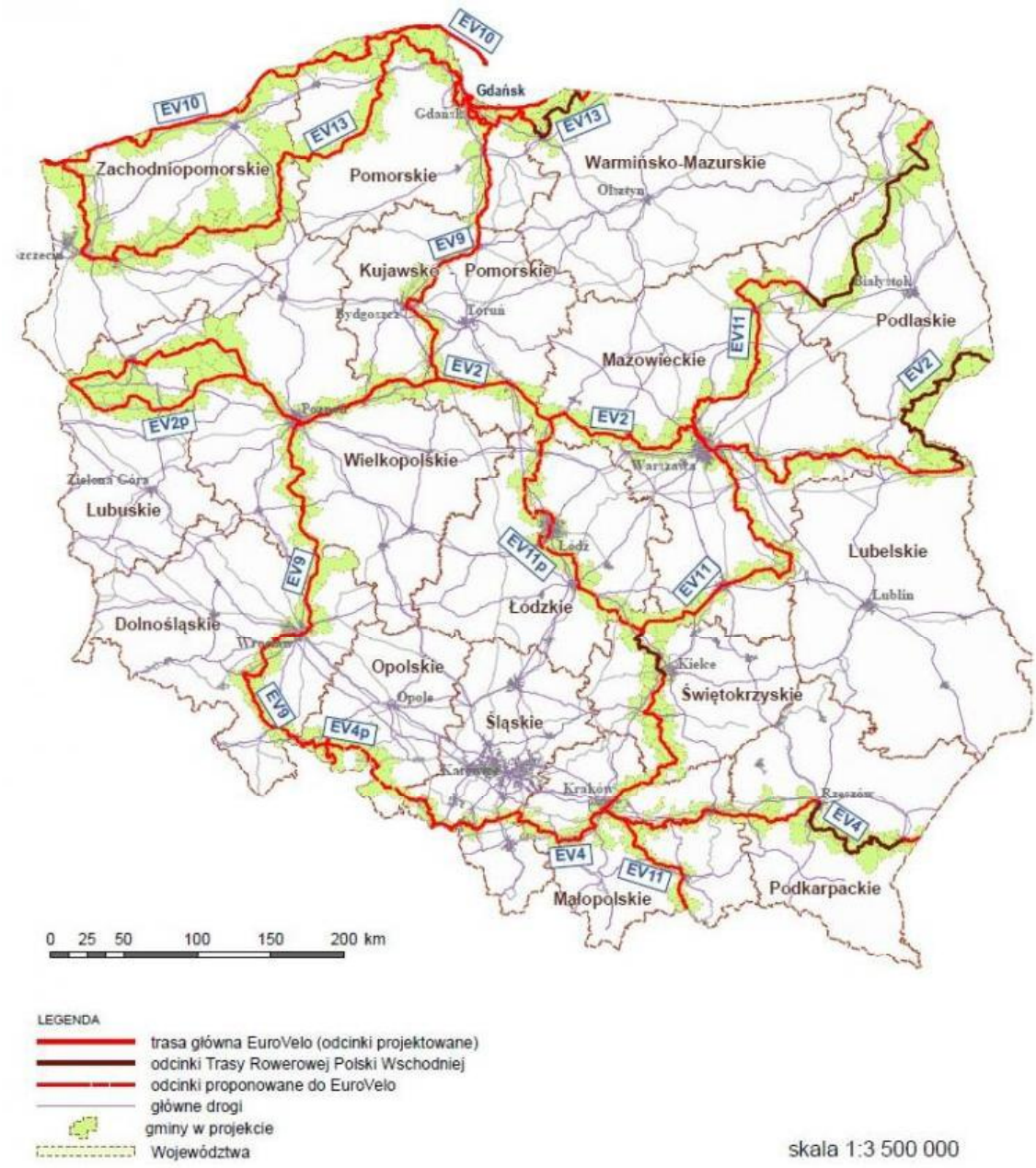
Die Route EuroVelo2 (EV2, Hauptstadtroute; Galway – Dublin – London – Den Haag – Berlin – Warschau – Minsk – Moskau) durchquert den deutsch-polnischen Grenzraum im Bereich der Euroregion PRO EUROPA VIADRINA in west-östlicher Richtung.

Die Trasse ist auf deutscher Seite mit der D-Route 3 und dem Europaradweg R1 identisch.

Auf polnischer Seite befindet sich die Trasse noch in Abstimmung. Informationen aus dem polnischen Teil der Euroregion PRO EUROPA VIADRINA zufolge wurde ursprünglich bis Międzychód derselbe Verlauf wie der Europaradweg R1 vorgesehen, dann weiter in Richtung Posen. Erkenntnissen aus Interviews und dem Workshop am 20.08.2015 in Gorzów Wielkopolski zufolge wird mittlerweile ein Verlauf von Kostrzyn nad Odrą über Gorzów Wlkp. und Drezdenko und von dort weiter über Międzychód in Richtung Posen favorisiert. Nur die Strecke Drezdenko-Międzychód würde somit von EV2 und R1 gemeinsam genutzt.

Die beiden alternativen Trassen des EV2 sind auf der Website des mit der Entwicklung der Route in Polen beauftragten Büros M&G Consulting dargestellt (Abbildung 5-9).

Abbildung 5-9: Trassierung der EuroVelo-Routen in Polen (Stand 15.03.2014)



Quelle: M&G Consulting 2014

5.3.2 Grenzüberschreitende Radwanderwege

Abgesehen von den europäischen Radfernwegen sind tatsächlich grenzüberschreitend angelegte und vor allem ausgeschilderte Radwanderwege im deutsch-polnischen Grenzraum die Ausnahme. Nachfolgend sind die bekanntesten Beispiele von der überregionalen bis zur überörtlichen Ebene aufgeführt (Tabelle 5-3). Diese weisen z. T. noch erhebliche Lücken im Ausbauzustand und der Beschilderung auf, insbesondere auf polnischer Seite.

Tabelle 5-3: Grenzüberschreitende Radwanderwege im deutsch-polnischen Grenzraum

Logo	Name (Nummer)	Verlauf im Grenzraum	km	Ebene[74]
	Stettiner-Haff-Rundweg - Międzynarodowy szlak rowerowy wokół Zalewu Szczecińskiego (R-66)	Rundkurs u.a. via: (PL) Szczecin – Nowe Warpno – (MV) Altwarp – Ueckermünde – Anklam – Usedom – Ahlbeck – (PL) Świnoujście – Wolin – Czarnocin – Stepnica – Goleniów – Szczecin-Dąbie – Szczecin	310	ÜR
	Radweg Beeskow - Sulęcin - Szlak Rowerowy Beeskow - Sulęcin (R-67)	(BB) Beeskow – Friedland – Frankfurt (Oder) – (PL) Słubice – Górzyca – Ośno Lubuskie – Sulęcin	120	R
	Oder-Schlaubetal-Schleife - Wstęga Odry i Doliny Szlauby	Rundkurs in den Ämtern (BB) Schlaubetal und Brieskow-Finkenheerd sowie der Gemeinde (PL) Cybinka	70	ÜÖ
	Erlebnisradweg Via Regia[75] Szlak Rowerowy Via Regia	(Frankfurt am Main –) (SN) Großenhain – Kamenz – Bautzen – Görlitz – (PL) Zgorzelec — Lubań – Lwówek Śląski – Złotoryja – Legnica (– Kraków)	2.000	ÜR
	Euroregionaler Radweg ER-4 (Sächsische Städteroute / Mittelalterliche Städteroute) / Euroregionalny Szlak Rowerowy ER-4 (Szlak Saksońskich Miast / Szlak Średniowiecznych Miast)	(SN) Dresden – Kamenz– Bautzen – Löbau – Görlitz – (PL) Zgorzelec – Sławnikowice – Henryków Lubański – Lubań – Lwówek Śląski – Złotoryja – Jawor (– Wrocław)	120 + 56[76]	ÜR
	Euroregionaler Radweg ER-2 (Rübezahl-Radweg) / Euroregionalny Szlak Rowerowy ER-2 (Szlak Liczyrzepy) (Krakonošova cyklotrasa)	(SN) Bad Schandau – (CZ) Krásná Lípa – (SN) Großschönau – Zittau – (PL) Bogatynia – (CZ) Frýdlant – (PL) Świeradów-Zdrój – Karpacz – Lubawka	250	ÜR

Quelle: Seiten der Radwanderwege; Logos: ebenda

Bei den grenzüberschreitenden Radwegen in der Euroregion PRO EUROPA VIADRINA bestehen die Herausforderungen vor allem in der Verbesserung des Ausbauzustandes und der durchgehenden Beschilderung des Radweges Beeskow - Sulęcin auf polnischer Seite.[77] Die

[74] Abkürzungen der Radwanderweg-Kategorien: ÜR - überregional, R - regional, ÜÖ - überörtlich (interkommunal)

[75] Weitere Verweise zu dieser deutsch-polnischen Trasse werden in Kapitel 5.4.4 gegeben. Interessant ist der Vergleich dieses Radfernweges mit jenem Konzept, das mit „Dresden-Warszawa - Kurze Anleitung zur gewöhnlichen Reise“ verfolgt wird und an die historischen (dynastischen) Verbindungen Sachsens und Polens anknüpft, s. http://www.dresden-warszawa.eu.

[76] Länge der Trasse Zgorzelec-Lwówek Śląski, nach Hajduk 2007, S. 99; s. https://www.igpim.pl/publikacje/str07_3-4/Hajduk.pdf#13

[77] Zum Radweg Beeskow- Sulęcin s. detaillierter unter http://brandenburg.adfc.de/347 und http://www.sulecin.pl/pl/wypoczywaj-w-sulcinie/szlaki-turystyczne/102-szlaki-rowerowe.html

grenzübergreifende Nutzung der Oder-Schlaubetal-Schleife ist hingegen von der Einrichtung eines Übergangs über die Oder (Fähre Aurith - Urad) abhängig, die für 2017 angestrebt wird.

Im Rahmen der Vermarktung des Europäischen Parkverbunds Lausitz gibt es erste Ansätze für grenzübergreifende Routen, wie z. B. die „Tour Grenzenlos“[78] und die „Garten-Kult-Tour“ (s. Abbildung 5-10).[79] Diese werden vom Anbieter „Rad-Reise-Partner Spreewald-Lausitz“ vermarktet. Eine offizielle, markierte „Europäische Parkverbund-Route Lausitz“ existiert dort jedoch noch nicht.

Da Übergänge über die Neiße vorhanden sind, auf deutscher Seite die notwendigen Radwanderwege bereits existieren und auf polnischer Seite erhebliche Ausbauanstrengungen vorgenommen worden sind (Bau des Radwegs Zasieki - Brody - Lubsko - Jasień[80] entlang der Landstraße Zasieki - Żary und des Rad- und Gehwegs Łęknica - Buczyny - Trzebiel - Cielmów bei Tuplice auf einem alten Bahndamm)[81] erscheinen die Ausgangsbedingungen für die Schaffung eines Parkverbund-Radweges jedoch günstig.

Abbildung 5-10: Park-Kult-Tour des Anbieters „Rad-Reise-Partner Spreewald-Lausitz“

Quelle: pro gastra o. J.

Im Geopark Muskauer Faltenbogen existieren bereits sieben thematische Routen - fünf auf deutscher und zwei auf polnischer Seite (s. Geopark o. J. i. V. m. FNP o. J.).[82] Ein grenzübergreifender Radwanderweg durch den gesamten Geopark ist noch nicht vorhanden.

---

[78] s. http://radreisepartner-spreewald-lausitz.de/_tour_15_0_Tour-Grenzenlos

[79] vgl. http://www.parkverbund.eu/de/#/de/gebiet-erkunden/mit-dem-fahrrad.html
i. V. m. http://radreisepartner-spreewald-lausitz.de/_tour_7_0_Park-Kult-Tour

[80] s. http://www.polskaturystyczna.pl/images/uploaded_images/Grafika%202013/przewodnik.pdf
i. V. m. http://www.um.lubsko.pl/PL/288/Sciezki_Rowerowe/

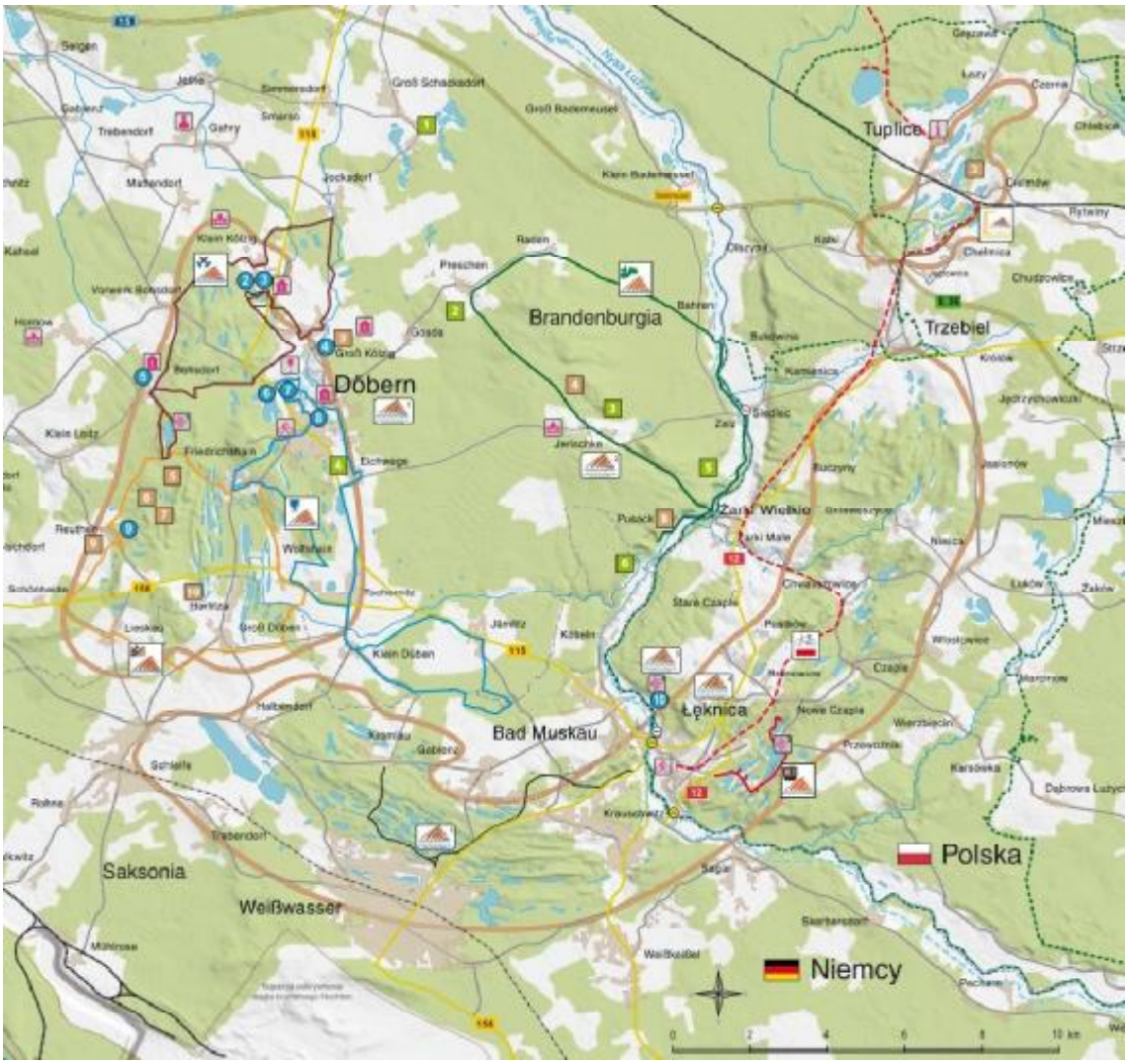
[81] s. http://www.powiatzary.pl/nysa/pro/3/projekt3_de.htm
und http://ceramikapogranicza.eu/pdf/mapa-tradycje-ceramiczne.pdf

[82] vgl. http://www.muskauer-faltenbogen.de/de/geopark-erleben/geopark-per-rad/themenrouten.html
bzw. http://www.muskauer-faltenbogen.de/pl/rowerem-przez-geopark.html
i. V. m. http://ceramikapogranicza.eu/pdf/mapa-tradycje-ceramiczne.pdf

Mit der Brücke Zelz - Siedlec existiert ein Übergang inmitten des Geoparks, so dass in Verbindung mit den Brücken zwischen Bad Muskau und Łęknica die Anlage eines Geopark-Rundweges möglich ist, der den im Rahmen des Projekts „Abenteuer Neiße“ angelegten gemeinsamen Rad- und Gehweg auf dem alten Bahndamm zwischen Łęknica und Cielmów bei Tuplice (s. rot gestrichelte Route in Abbildung 5-11) ebenfalls mit nutzen könnte.

Die Radwanderweg-Konzepte der Euroregionen (vgl. Kapitel 5.2) bieten weitere Anknüpfungspunkte für die Schaffung weiterer tatsächlich grenzüberschreitender Radwanderwege.

Abbildung 5-11: Themenrouten im Geopark Muskauer Faltenbogen (ohne Hermannsdorfer Radweg)



Quelle: FNP o. J.

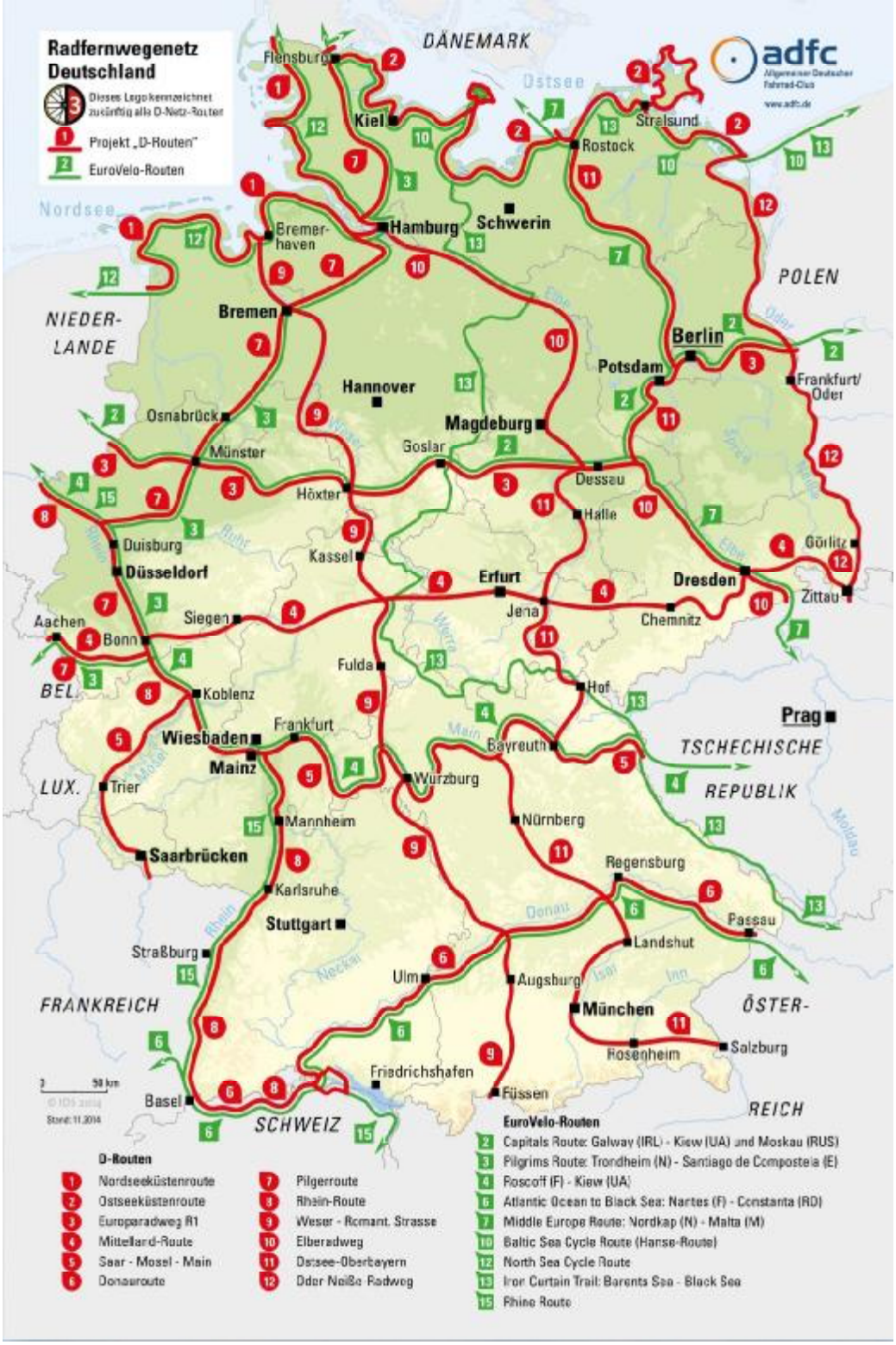
5.3.3 Nationale Radfernwege

5.3.3.1 Nationale Radfernwege in Deutschland

In Deutschland wird, auf Grundlage des Nationalen Radverkehrsplans 2002 bis 2012, ein Netz von ursprünglich zwölf[83] Radfernwegen aufgebaut („D-Routen“; s. Abbildung 5-12).

[83] So laut DTV 2010. Laut Nationaler Radverkehrsplan 2020 (BMVBS 2012) soll die Euro-Velo-Route 13 „Eiserner Vorhang“ in das D-Netz integriert werden. Für den deutsch-polnischen Grenzraum ergibt dies aber wegen der identischen Trassierung mit der Ostseeküstenroute keine substanzielle Veränderung.

Abbildung 5-12: Radfernwegenetz Deutschland (D-Netz)



Quelle: ADFC 2015, S. 10

Den deutsch-polnischen Grenzraum erreichen in West-Ost-Richtung die drei D-Routen D2, D3 und D4. Zwei weitere, der Radfernweg Ostsee-Oberbayern (D11) und der Oder-Neiße-Radweg (D12), durchziehen ihn von Nord nach Süd (s. Abbildung 5-12 und Tabelle 5-4).

Tabelle 5-4: D-Routen im deutsch-polnischen Grenzraum

Abk.	D-Netz-Logo	Altern. Logo	EuroV. Logo	Name	Verlauf (Anfang-Ende) Klassifizierung (ADFC)
D2				Ostseeküstenroute (Ostseeküstenradweg), in Deutschland identisch mit EuroVelo 10 (Baltic Sea Cycle Route); in Deutschland ab Travemünde auch identisch mit EuroVelo 13 (Iron Curtain Trail)	Flensburg - Ahlbeck
D3				Europaroute (Europaradweg R1), in Deutschland identisch mit EuroVelo 2 (Capitals Route)	s. Kapitel 5.3.1.1
D4				Mittellandroute	Aachen - Zittau
D11				Ostsee-Oberbayern; nördlich von Berlin: Radweg Berlin-Kopenhagen; in BB, BE und MV identisch mit EuroVelo 7 (Sun Route / Middle Europe Route)	Rostock-Warnemünde - Freilassing (- Salzburg) *** (Radweg Berlin-Kopenhagen)
D12				Oder-Neiße-Radweg (in der Euroregion Neiße-Nisa-Nysa auch als ER-3)	(Nová Ves nad Nisou -) Zittau - Ahlbeck ****

Quelle: DTV 2015; Logos: Seiten der Radwanderwege; Wikipedia,[84] r@dwege-online[85]

Oder-Neiße-Radweg

Der Oder-Neiße-Radweg bildet das Rückgrat des euroregionalen Radwegenetzes. Er beginnt an der Neißequelle in Tschechien und führt dann stromabwärts entlang des Westufers von Lausitzer Neiße und Oder bis ans Stettiner Haff und an dessen West- und Nordufer weiter bis ins Seebad Ahlbeck auf der Insel Usedom.

Er ist durch den ADFC mit vier Sternen ausgezeichnet worden, erfreut sich relativ hoher Benutzerzahlen auf der gesamten Strecke und ist durch seinen grenznahen Verlauf prädestiniert, als Basis für Radtouren von Radtouristen ins Hinterland beiderseits der Grenze zu dienen (vgl. Abbildung 5-14).

In diesem Sinne wurden im Oderbruch ausgehend vom Oder-Neiße-Radweg bereits zwölf Kurzstrecken direkt am Oder-Neiße-Radweg sowie sieben Zusatzstrecken im Oderbruch ausgeschildert, z. B. die Kurzstrecken Nr. 3 „Auf den Spuren Ländlicher Architektur“ über 16 km und Nr. 4 „Tour um den Oderbruch Zoo“ über 27 km sowie die Zusatzstrecken Z3 „Kirchentour“ über 36 km und Z7 „Auf den Spuren der Kolonisten“ über 45 km (vgl. Abbildung 5-13; s. P.S.O. o. J. und MOL 2013, S. 10).[86]

[84] s. https://de.wikipedia.org/wiki/Oder-Nei%C3%9Fe-Radweg

[85] s. http://www.radwege-online.de/Literatur/D-Netz-Routen/d-netz-routen.html

[86] s. http://www.oderbruch-warthe.de/cms/front_content.php?idart=84 und http://www.oderbruch-warthe.de/cms/upload/bilder/startseite/Flyer_gesamt_20130528_web.pdf

Abbildung 5-13: Kurz- und Zusatzrouten im Oderbruch, die an den Oder-Neiße-Radweg anknüpfen (Ausschnitt)

Quelle: P.S.O. o. J., S. 2

Abbildung 5-14: Der Oder-Neiße-Radweg wird auch auf polnischer Seite beworben - Infotafel in Słubice, am Szlak Odra-Nysa (Kłopot - Górzyca)

Quelle: eigene Aufnahme

5.3.3.2 Nationale Radfernwege in Polen

Auf polnischer Seite verläuft entlang der Oder eine nationale Radverbindung, die bis Kostrzyn nad Odrą den Namen „Rowerowy Szlak Odry“ trägt (zwischen Kłopot und Górzyca auch „Szlak Odra-Nysa“, s. u.) und weiter flussabwärts die Bezeichnung „Szlak Zielona Odra“. Recherchen im Internet zufolge und Auskünften von Interviewpartnern zufolge sind die Trassen noch nicht durchgängig beschildert[87] und weisen abschnittsweise noch erhebliche Mängel bei der Trassenführung auf (stark befahrene Straßen, unwegsames Gelände).

Tabelle 5-5: Nationale polnische Radwege im deutsch-polnischen Grenzraum

Logo	Name	Verlauf
	Rowerowy Szlak Odry	Chałupki - Racibórz - Kędzierzyn-Koźle - Opole - Brzeg - Oława - Wrocław - Głogów - Bytom Odrzański - Nowa Sól - Bojadła - Krosno Odrzańskie - Kłopot - Słubice - Kostrzyn nad Odrą
	Szlak Zielona Odra	Kostrzyn nad Odrą (Szumiłowo) - Cedynia - Krajnik Dolny - Widuchowa - Gryfino - Szczecin (Zamek Książąt Pomorskich)

Quelle: Wikipedia[88] (incl. Logos), EncyklopediaRowerowa.pl,[89] morzeprzygody.eu[90]

5.3.4 Überregionale und regionale Radwanderwege

Die wichtigsten überregionalen und regionalen* Radwege im deutsch-polnischen Grenzraum sind nachfolgend aufgeführt:

Tabelle 5-6: Überregionale und regionale Radwanderwege im deutsch-polnischen Grenzraum

Logo/Abk.	Name	Verlauf im Grenzraum	km	ADFC
	Radweg Hamburg-Rügen	(HH) Hamburg - (MV) Schwerin - Güstrow - Demmin - Stralsund - Putbus - Sassnitz	520	-
	Mecklenburgischer Seen-Radweg	(NI) Lüneburg - (MV) Waren (Müritz) - Neustrelitz - Neubrandenburg - Ueckermünde - Anklam - Usedom - Ahlbeck - Wolgast	640	-
	Elbe-Müritz-Rundweg	Rundkurs, u.a. via (MV) Waren (Müritz), Röbel (Müritz), (BB) Meyenburg, Pritzwalk, Bad Wilsnack, Wittenberge, Lenzen, Berge, (MV) Parchim, Lübz, Plau am See	414	-
	Eiszeitroute - Mecklenburgische Seenplatte	(MV) Rundkurs und Verbindungswege im Südosten Mecklenburg-Vorpommerns	666	-

[87] vgl. z. B. auch die Karte unter http://polskaturystyczna.pl/ebooki/przewodnik_szlak_odry_ebook.pdf#7

[88] https://pl.wikipedia.org/wiki/Rowerowy_Szlak_Odry und https://pl.wikipedia.org/wiki/Szlak_%22Zielona_Odra%22

[89] http://www.encyklopediarowerowa.pl/rowerowy-szlak-odry.html

[90] http://morzeprzygody.eu/?page_id=642

	Uckermärkischer Radrundweg	Rundkurs, u.a. via (BB) Prenzlau, Boitzenburg, (MV) Feldberg, (BB) Lychen, Templin, Glambeck, Angermünde, Stolpe/Oder, Criewen	260	***
	Radweg Berlin-Usedom (-Wollin-Stettin)	(BE) Mitte - Pankow - (BB) Bernau - Joachimsthal - Prenzlau - (MV) - Pasewalk - Ueckermünde - Anklam - Usedom - Ahlbeck - ((PL) Wolin - Szczecin)	337	-
	Havelradweg	(MV) Ankershagen - Wesenberg - (BB) Fürstenberg/Havel - Oranienburg - (BE) Spandau - (BB) Potsdam - Brandenburg an der Havel - (ST) Havelberg - (BB) Gnevsdorf	371	-
	Oder-Havel-Radweg	(BB) Liebenwalde - Zerpenschleuse - Marienwerder - Finowfurt - Eberswalde - Niederfinow - Oderberg - Hohensaaten	62	-
	Oderbruchbahn-Radweg	(BB) Fürstenwalde (Spree), Waldsieversdorf - Neurüdnitz (Draisine nach Polen)	142	****
	Theodor-Fontane-Radweg*	(BB) drei Rundkurse, vor allem im Landkreis Märkisch-Oderland	300 (ca.)	-
	Rowerowy Szlak Królewski*	(PL) Kostrzyn nad Odrą - Gorzów Wlkp. - Zdroisko - (Strzelce Krajeńskie- Drezdenko - Krzyż Wlkp.)	65	-
	Odra-Nysa*	(PL) Kłopot - Słubice - Górzyca	60	-
	Regionalparkroute „Rund um Berlin“	(BB) Rundkurs um Berlin, u.a. durch Werneuchen, Altlandsberg, Strausberg, Rüdersdorf, Erkner, Neu-Zittau	330	-
	Tour Brandenburg	(BB) Rundkurs; in der Region u.a. via Oderberg, Bad Freienwalde, Wriezen, Strausberg, Fürstenwalde/Spree, Beeskow, Peitz, Cottbus, Spremberg	1111	****
	Radroute Historische Stadtkerne - Route 1	(BB) Route von Hennigsdorf nach Hönow, u.a. durch Bad Freienwalde und Altlandsberg	346	***

	Radroute Historische Stadtkerne - Route 6	(BB) Rundkurs, u.a. durch die historischen Stadtkerne von Lübbenau, Luckau, Peitz und Beeskow	395	-
	Märkische Schlössertour	(BB) Rundkurs in den Landkreisen Märkisch Oderland und Oder-Spree	197	****
	Oder-Spree-Tour / Radtour Oder-Spree*	(BB) Rundkurs ab/nach Fürstenwalde, u.a. via Beeskow, Storkow, Erkner und Eisenhüttenstadt	278	****
	Schwielochsee-Radweg	(BB) Rundkurs um den Schwielochsee, u.a. via Beeskow, Friedland, Pieskow, Goyatz, Sawall, Trebatsch, Ranzig	50	-
	Gurkenradweg	(BB) Rundkurs im Spreewald, u.a. via Cottbus, Peitz, Straupitz, Lübben (Spreewald), Alt-Schadow, Golßen, Lübbenau/Spreewald, Vetschau und Burg (Spreewald)	250	***
	Fürst-Pückler-Weg	Rundkurs in der Lausitz, u.a. via (BB) Cottbus, Peitz, Burg (Spreewald), Vetschau, Spremberg, (SN) Schleife, Bad Muskau, (BB) Forst (Lausitz)	500	***
	Niederlausitzer Bergbautour	Rundkurs in der Lausitz, u.a. via (BB) Cottbus, Forst (Lausitz), Döbern, Spremberg, (SN) Hoyerswerda, (BB) Senftenberg, Lauchhammer, Calau, Lübbenau (Spreewald), Vetschau	510	***
	Seenlandroute	Rundkurs, u.a. via (BB) Senftenberg, Spremberg, (SN) Boxberg/O.L. und Hoyerswerda	186	***
	Serbske impresije Sorbische Impressionen an Spree und Neiße - Nordtour - Südtour Sorbische Impressionen Oberlausitz - Radwanderweg[91]	Nordtour: (BB) Rundkurs, u.a. via Cottbus, Burg (Spreewald), Peitz, Jänschwalde Südtour: (BB) Rundkurs, u.a. via: Cottbus, Branitz, Bohsdorf, Spremberg, Drebkau, Kolkwitz Oberlausitz: (SN) Malschwitz (OT Wartha) - Radibor - Ralbitz - Panschwitz-Kuckau	109 133 60	-

[91] Außer dem auf o.g. Trasse ausgeschilderten Radwanderweg existiert auch ein weitläufigerer Themenweg, vgl. http://www.oberlausitz.com/_download/ferien/MGO_FB-themenweg-sorbische-impressionen.pdf

	Schwarze-Elster-Radweg	(SN) Elstra - Kamenz - Wittichenau - Hoyerswerda - (BB) Senftenberg - Elsterwerda - Herzberg (Elster) - (ST) Jessen (Elster) - Elster (Elbe)	190	-
	Spreeradweg	(SN) Kottmar (OT Eibau) - Bautzen - Boxberg/O.L. - (BB) Spremberg - Cottbus - Burg (Spreewald) - Beeskow - Fürstenwalde - Erkner - (BE) Köpenick - Treptow	404	****
	Seeadlerrundweg	(SN) Rundkurs, u.a. via Malschwitz (OT Wartha), Litschen, Uhyst, Klitten, Kreba-Neudorf, Mücka	80	-
	Froschradweg	(SN) Rundkurs, u.a. via Bad Muskau, Rothenburg/O.L., Niesky, Wittichenau, Hoyerswerda, Schleife	260	-
	Röderradroute	(SN) Rammenau - Großröhrsdorf - Radeberg - Seifersdorf - Radeburg - Großenhain - Zabeltitz - Röderaue - (BB) Kosilenzien	104	-
ER-6	Euroregionaler Radweg ER-6 „Bobertal" (Boberradweg) / Euroregionalny Szlak Rowerowy ER-6 "Dolina Bobru"	((CZ) Žacléř –) (PL) Lubawka – Kamienna Góra – Jelenia Góra – Pilchowice – Wleń – Sobota – Lwówek Śląski – Bolesławiec	122	-
ER-10	Euroregionaler Radweg ER-10 / Euroregionalny Szlak Rowerowy ER-10 „Smědá-Kwisa-Bóbr"	(PL) Lwówek Śląski – Pławna – Lubomierz – Mirsk– Giebułtów – Wolimierz – ((CZ) Jindřichovice pod Smrkem – Frýdlant)	60	-

Quelle: ADFC 2015, MGO 2012, Websites der Wege (s. Weblinks). Die Logos entstammen den genannten Quellen, den Websites der jeweiligen Radwanderwege bzw. Wikipedia.[92]

5.4 Integration in die Radwanderweg-Netze der Grenzregionen

Die Einbindung in die übergeordneten Radwanderweg-Netze der Länder und Wojewodschaften des deutsch-polnischen Grenzraums ist bei den zuvor aufgeführten Planungen und den bestehenden Radwanderwegen grundsätzlich sichergestellt.

5.4.1 Wegenetz der deutschen Grenzländer und Berlins

In den Ländern Brandenburg[93] und Berlin,[94] Mecklenburg-Vorpommern[95] sowie im Freistaat Sachsen[96] ist die Einbindung in die landesweiten Netze und die Anbindung zwischen den Ländern durch eine Vielzahl bereits existierender übergeordneter Verbindungen gegeben.

---

[92] Radrouten, deren Verlauf unklar ist (z. B. Sächsische Mittelgebirgsroute / Umgebindehaus-Radweg), wurden in der Tabelle nicht berücksichtigt; vgl. z. B. http://www.gis-lkgr.de/lragr.aspx?permalink=2jniTUQz i. V. m. http://www.adfc.de/tourentipps/radwelt-touren-tipps/archiv-radwelt-touren-tipps/architektur/umgebindehaus-radweg und http://www.radwandern-oberlausitz.de/radwege/fern_umgebindehaus.asp

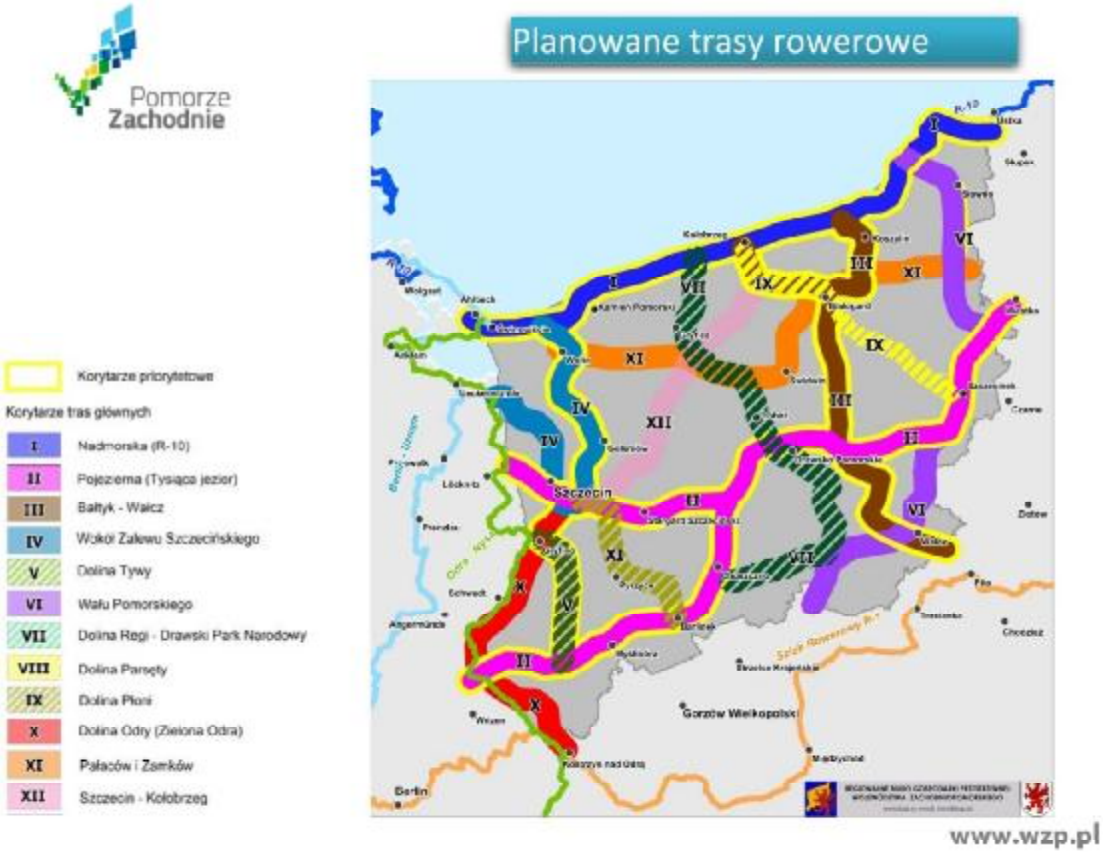
[93] s. http://www.reiseland-brandenburg.de/themen/radfahren.html und http://www.radeln-in-brandenburg.de/, regional: http://www.tourismus-uckermark.de/de/naturerlebnis/rad/, http://www.barnimradler.de/, http://www.barnimerland.de/de/radfahren/radtouren.html, http://www.lkspn.de/radrouten/31080.html, http://maerkisch-oderland.de/cms/front_content.php?idart=934, http://www.seenland-oderspree.de/Media/Touren

[94] s. http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/mobil/fahrrad/radrouten/

5.4.2 Wegenetz der Wojewodschaft Westpommern

In der Wojewodschaft Westpommern, also im polnischen Teil der Euroregion Pomerania, befindet sich derzeit ein überregionales Radwanderwegnetz im Aufbau (UM WZP; vgl. Abbildung 5-15),[97] so dass die Bedingungen für eine gegenseitige Abstimmung der Verknüpfungen zwischen den Wegenetzen der Euroregionen gut sind, sofern diese zeitnah in Angriff genommen wird.

Abbildung 5-15: Geplante überregionale Radwanderwege in der Wojewodschaft Westpommern



Quelle: UM WZP 2015

Erste Schritte zu einer grenzübergreifenden Radwegekonzeption für das Gebiet des Landkreises Vorpommern-Greifswald und der erweiterten Metropolregion Szczecin wurden bereits unternommen.[98]

---

[95] s. http://radnetzplaner.nolis-navigator.de/, http://www.auf-nach-mv.de/radfernwege und http://www.auf-nach-mv.de/radrundwege; regional: http://www.mecklenburgische-seenplatte.de/seenplatte_erleben/Aktivsein/radeln/ und http://www.vorpommern.de/aktivitaeten/aktivitaet-und-gesundheit/radfahren/

[96] s. http://www.radverkehr.sachsen.de/5800.html, http://www.sachsen-tourismus.de/reisethemen/aktiv/radfahren/, http://www.radverkehr.sachsen.de/5700.html und http://www.adfc-sachsen.de/index.php/freizeit/touristische-radwege-in-sachsen, regional: http://www.oberlausitz-heide.de/radfahren.html, http://www.radwandern-oberlausitz.de/, http://www.radwandern-oberlausitz.de/download/MGO-Faltkarte-Radwege.pdf sowie http://landkreis-bautzen.de/1381.html, http://cardomap.idu.de/lrabz/LRABZ.aspx?permalink=1xym1QCP, http://www.kreis-goerlitz.de/city_info/webaccessibility/index.cfm?region_id=349&waid=396&item_id=857984 und http://gis-lkgr.de/lragr.aspx?permalink=MSMCzj7

[97] s. http://www.rowery.wzp.pl/aktualnosci/inwentaryzacja-i-koncepcja-sieci-tras-rowerowych-w-wojewodztwie-zachodniopomorskim i. V. m. http://www.rowery.wzp.pl/sites/default/files/koncepcja_tras_um_wzp_1.pdf sowie http://www.rowery.rbgp.pl/ und insbesondere http://www.rowery.rbgp.pl/images/korytarze.jpg

[98] s. http://www.kreis-vg.de/Tourismus/Fahrradtourismus/Mit-dem-Rad-zum-Nachbarn

5.4.3 Wegenetz der Wojewodschaft Großpolen

In Großpolen wurden schon neun überregionale Radwanderwege mit einer Gesamtlänge von 1800 km ausgewiesen, die im Großpolnischen Radwanderwegsystem enthalten sind. Anschluss nach Westen haben in Międzychód die beiden überregionalen Routen Szlak Stu Jezior (SSJ) und Nadwarciański Szlak Rowerowy (NSR; s. Abbildung 5-16, UM WW o. J.).[99]

Abbildung 5-16: Großpolnisches Radwanderwegsystem (Wielkopolski System Szlaków Rowerowych)

Quelle: UM WW o. J.

[99] s. http://www.wielkopolska.travel/oferty/musisz_to_zobaczyc/view/10/, http://www.wielkopolska.travel/turystyka_aktywna/turystyka_rowerowa/, http://issuu.com/wlkp/docs/szlaki_rowerowe_w_wielkopolsce und https://pl.wikipedia.org/wiki/Wielkopolski_System_Szlak%C3%B3w_Rowerowych

5.4.4 Wegenetz der Wojewodschaft Niederschlesien

Wie in Kapitel 3.2 bereits dargestellt wurde, sind in der Wojewodschaft Niederschlesien bisher vergleichsweise wenige Radwanderwege ausgewiesen worden (vgl. auch UMWD 2005, S. 134ff.).[100] Die systematische Entwicklung des Radverkehrs und damit auch des Radwanderwegnetzes ist jedoch ein Ziel des im Jahr 2013 gestarteten Prozesses zur Realisierung der Niederschlesischen Radverkehrspolitik im Rahmen des Regionalen Operationellen Programms 2014-2020 (irt 2013). Am 27.-29. März 2014 hat dazu in Breslau der Erste Kongress zur Entwicklung des Radverkehrs stattgefunden.[101] Es existieren Ansätze eines Wegenetzes in der Euroregion Neiße-Nisa-Nysa,[102] das allerdings noch nicht flächendeckend realisiert worden ist (s. Tabelle 5-7; vgl. z. B. für den Raum Zgorzelec die Abbildung 5-17, für den Raum Lwówek Śląski die Abbildung 5-18).

Tabelle 5-7: Euroregionale Radwanderwege im niederschlesischen Teil der Euroregion Neisse-Nisa-Nysa

Nr.	Name des Weges	Verlauf in der Euroregion Neisse-Nisa-Nysa	vgl.
ER-1	Trasa Styku Trzech Granic / Rundweg Dreiländereck	Rundweg: (SN) Zittau – Zittau-Hartau – (CZ) Hrádek nad Nisou – (PL) Porajów – (SN) Zittau	[103]
ER-2	Szlak Liczyrzepy / Rübezahl-Radweg	Porajów – Bogatynia – Świeradów-Zdrój – Szklarska Poręba – Karpacz – Lubawka – Chełmsko Śląskie	Tabelle 5-3
ER-4	Szlak Średniowiecznych Miast / Mittelalterliche Städteroute	Zgorzelec – Gronów – Henryków Lubański – Lubań – Lwówek Śląski – Złotoryja – Jawor	Tabelle 5-3
ER-6	Szlak Doliny Bobru / Bober(tal)-Radweg	(CZ) Žacléř – (PL) Lubawka – Kamienna Góra – Jelenia Góra – Wleń – Sobota – Lwówek Śląski – Bolesławiec	Tabelle 5-6
ER-7	Szlak Pogórza Izerskiego / Isergebirgsvorland-Radweg	Zgorzelec – Studniska – Platerówka – Leśna – Giebułtów – Mirsk	[104]
ER-10	Szlak Smědá-Kwisa-Bóbr / Radweg Smědá-Kwisa-Bóbr	(PL) Lwówek Śląski – Pławna – Lubomierz – Mirsk– Giebułtów – Wolimierz – (CZ) Jindřichovice pod Smrkem – Frýdlant	Tabelle 5-6

Hinzu kommen die auch als Radrouten konzipierten Trassen der Niederschlesischen Jakobswege / Via Regia (vgl. Tabelle 5-3).[105]

---

[100] Vgl. jedoch auch den interaktiven „Atlas Rowerowy Dolnego Śląska“ (Stand 2008, http://www.dot.plan.pl/) sowie die vom Verlag Studio PLAN (http://www.plan.jgora.pl/ und http://www.plan.pl/) zuletzt 2014 herausgegebene Papierversion desselben (http://galileos.pl/index.php?main_page=product_info&products_id=678).

[101] s. http://www.irt.wroc.pl/strona-83-dolnoslaska_polityka_rowerowa.html und http://www.rowerowy.wroclaw.pl/imgturysta/files/IKRRR_Maciej_Zathey.pdf sowie http://www.irt.wroc.pl/aktualnosc-14-215-i_kongres_rozwoju_ruchu_rowerowego.html

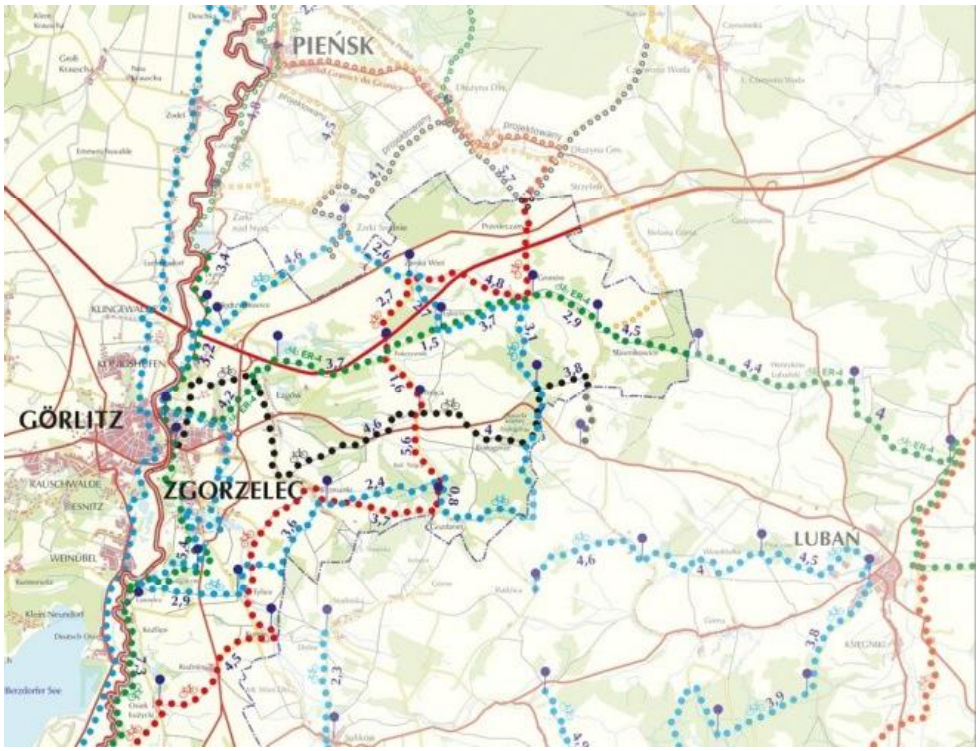
[102] s. http://www.euroregion-nysa.pl/index.php?option=com_content&task=view&id=84&Itemid=52, http://www.neisse-nisa-nysa.eu/ddata/281.pdf, http://www.zgorzelec.eu/images/stories/ochrona_srodowiska/POS_Zalacznik1.pdf#22, http://www.szklarskaporeba.pl/files/sprawy%20miejskie/projekt_Programu_dzialan_ZIT_AJ_04.2014.pdf#23, www.irt.wroc.pl/portal/download/file_id/325/pid/116.html, http://www.dolnyslask.info.pl/tag,trasy-rowerowe,tag4-663.html, http://roweronline.pl/trasy-rowerowe/trasy-w-polsce/dolnoslaskie.html und http://www.dolnyslask.info.pl/dokumenty,rowerowe,doc1-5.html

[103] http://www.zittauer-gebirge.com/newssystem/media/documents/broschueren/radflyerdruckversion2013.pdf

[104] http://mapa.edu.pl/dojazd/zgorzelec_31886_platerowka_34032.htm und http://lesna.pl/pl/trasa6.html

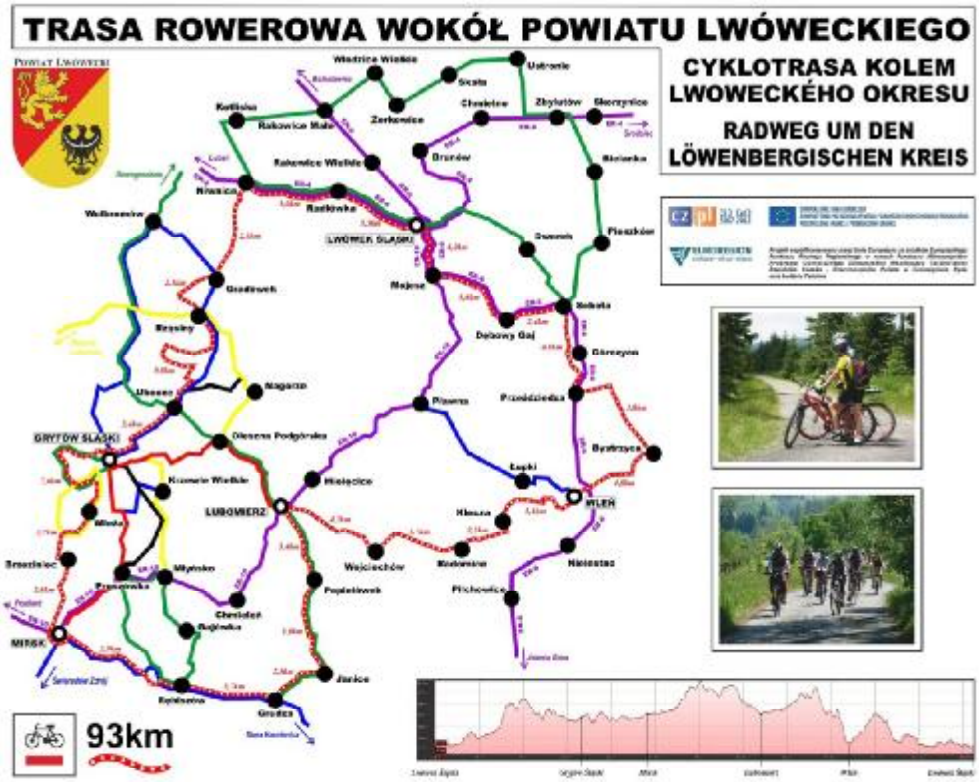
[105] s. http://radweg-viaregia.eu, http://geo.viaregia.org/pub/ und http://geo.viaregia.org/testbed/index.pl?objid=12966 sowie http://www.umwd.dolnyslask.pl/fileadmin/user_upload/EWT/Pawlus/Woj._dolnoslaskie_w_projekcie_Via_Regia_Plus.pdf#19 i. V. m. http://www.wbu.wroc.pl/5.3.3/ und http://www.wbu.wroc.pl/5.3.3/get/Sw_Jakub_folder.pdf

Abbildung 5-17: Radrouten in der Umgebung von Zgorzelec (u.a. ER-4)



Quelle: SP Żary 2015

Abbildung 5-18: Radrouten in der Umgebung von Lwówek Śląski (u.a. ER-2, 4, 6 und 10)



Quelle: SP Lwówek Śl. o. J.

6 Aufbau grenzübergreifender euroregionaler Wegenetze - Herausforderungen und Perspektiven

6.1 Zusammenfassung der Erkenntnisse aus der Analyse

Die wichtigsten Erkenntnisse aus der Analyse werden in der nachfolgenden SWOT-Matrix kurz umrissen. Bezugsebene ist das Ziel, kohärente euroregionale Wegenetze zu schaffen.

Tabelle 6-1: Stärken/Schwächen/Chancen/Risiken der Entwicklung kohärenter euroregionaler Wegenetze

Stärken (günstige regionale Bedingungen)	Schwächen (ungünstige regionale Bedingungen)
• hohe Attraktivität der Natur- und Kulturlandschaft • Möglichkeiten der Verknüpfung von Rad- mit Wasser-, Kultur-, Natur- und Gesundheitstourismus • sehr gute Erschließung des Raums durch ein weitgehend komplettes Radwanderwegnetz inkl. Beschilderung und weiterer Infrastruktur auf deutscher Seite • längere bereits ausgebaute Radwegeabschnitte auf polnischer Seite • Vorliegen detaillierter Konzepte für die Entwicklung des Radwanderwegnetzes in den Euroregionen PRO EUROPA VIADRINA und Spree-Neiße-Bober bzw. Erarbeitung von Konzepten in den Wojewodschaften Westpommern und Niederschlesien • weitgehend ausreichende Anzahl und Dichte von Grenzquerungen	• ungünstiger Ausbauzustand und lückenhafte Beschilderung bei einigen bereits ausgewiesenen Wegen • bisher erratischer, inkohärenter Ausbau von Radverkehrsinfrastruktur auf polnischer Seite • „Kirchturmpolitik" - zu starke Konzentration auf Eigeninteressen, insbesondere bei kommunalen Akteuren • unzureichende interkommunale, interregionale und grenzübergreifende Kommunikation und Koordination zwischen den entscheidenden Akteuren • unzureichende Priorisierung der in den Konzepten geplanten Routen • zu geringe Eigenmittel für die Realisierung geplanter Wege und Infrastruktur • fehlende Möglichkeiten zur Grenzquerung an wenigen, strategisch wichtigen Punkten
Chancen (günstige externe Bedingungen)	**Risiken (ungünstige externe Bedingungen)**
• zunehmende Popularität des Radtourismus, auch in Polen • wachsende Bereitschaft, sich auf die Bedürfnisse bestimmter Zielgruppen einzustellen • wachsendes Bewusstsein der Notwendigkeit interkommunaler und interregionaler Zusammenarbeit • z. T. (wieder) verstärktes Engagement übergeordneter Verwaltungsebenen • Fördermittel für die Modernisierung von Radwegen und Lückenschlüsse (im Land Brandenburg) • Fördermittel für den Radwegebau zugunsten des Alltagsverkehrs (Wojewodschaft Lubuskie) • Aktivitäten auf europäischer und nationaler Ebene zur Erweiterung der Wegenetze	• Inkompatibilität wichtiger auf übergeordneter Ebene geregelter grundlegender Elemente der Wegenetze, z. B. der Beschilderung • Verschlechterung der Erreichbarkeit der Region mit dem ÖPNV (Einstellung von Linien, zu geringe Beförderungskapazitäten) • Rückgang der Kofinanzierung, die für den Ausbau und die Unterhaltung von Wegen und Infrastruktur zur Verfügung steht • unterschiedliche Verwaltungsstrukturen beiderseits der Grenze und dadurch Schwierigkeiten, die passenden Kooperationspartner zu finden • z. T. ungeklärte Zuständigkeiten übergeordneter Verwaltungsebenen • Personal- und Politikwechsel nach Wahlen (fehlende Kontinuität)

6.2 Schlussfolgerungen

Aus der Analyse ergeben sich die nachfolgend erläuterten Schlussfolgerungen hinsichtlich der Voraussetzungen und Erfordernisse zur Entwicklung euroregionaler Wegenetze. Herausgearbeitet wurden am Beispiel der Euroregionen PRO EUROPA VIADRINA und Spree-Neiße-Bober Kriterien und Prinzipien, die grundsätzlich in allen vier Euroregionen entlang der Anwendung finden können.

6.2.1 Weiteres Vorgehen

Auf Basis der vorliegenden Analyse bietet sich in den Euroregionen zwecks Realisierung kohärenter grenzübergreifender Wegenetze das folgende weitere Vorgehen an:

- Organisation der Kommunikation und Koordination: interkommunal, regional, interregional und grenzübergreifend. Zu diesem Zweck wird die Einrichtung eines grenzüberschreitendenden Runden Tisches bzw. Arbeitskreises „Euroregionales Wegenetz“ empfohlen.
- Festlegung von Zuständigkeiten für Planung, Bau, Kennzeichnung, touristische Infrastruktur, Unterhaltung und Vermarktung.
- Klärung grundlegender grenzübergreifender Prinzipien und Kriterien, die bei der Auswahl, Ausweisung, Beschilderung, dem Ausbau und der Ausstattung des Wegenetzes Anwendung finden; nach Möglichkeit Einigung auf gemeinsame Standards.
- Zusammenführung des Bestandes und der Planungen beider nationaler Teilräume auf Grundlage der Analyse und der bereits vorhandenen Konzepte. Dies wurde für die Euroregion PRO EUROPA VIADRINA bereits beispielhaft vorgenommen und in einer Karte dokumentiert, siehe Anhang.
- Abstimmung prioritärer Trassen und Verknüpfungen im euroregionalen Wegenetz.
- Klärung der Finanzierung (Eigenanteil / Kofinanzierung).
- Realisierung ausgewählter Elemente des Wegenetzes.
- Gemeinsame, grenzübergreifende Vermarktung des Wegenetzes.
- Sicherstellung der Unterhaltung des Wegenetzes und seiner Elemente.

Wichtige Hinweise zu einzelnen Aspekten des weiteren Vorgehens werden im folgenden abschließenden Kapitel zusammengefasst dargestellt.

6.2.2 Hinweise zur Umsetzung

Nachfolgend werden auf Grundlage der Analyse Hinweise zu einzelnen Aspekten der Entwicklung euroregionaler Wegenetze gegeben und Ansätze herausgearbeitet, deren Verfolgung unter den konkreten Bedingungen des deutsch-polnischen Grenzraums in besonderer Weise geboten bzw. erfolgversprechend erscheint. Dies können im Rahmen der vorliegenden Analyse nur erste Anregungen zu einer intensiveren Beschäftigung mit den angesprochenen Punkten im Rahmen des oben skizzierten Vorgehens sein.

6.2.2.1 Kriterien für die Auswahl von Wegen als Teil des euroregionalen Wegenetzes

Folgende Kriterien sollten bei der Auswahl bzw. Priorisierung von Wegen bzw. Wegabschnitten als Teil des euroregionalen Wegenetzes Beachtung finden:

- Erreichbarkeit des Weges über die Grenze hinweg sowie von anderen Wegen und vom ÖPNV,
- Einbindung des Weges in das Gesamtkonzept und in übergeordnete Netze,
- Anbindung des Weges an die Wegenetze benachbarter Regionen und an nachgeordnete Wege der lokalen bzw. überörtlichen Ebene,

- Eignung als Modul für thematische Routen und Rundwege,
- mögliche Verknüpfungen mit anderen Erholungsaktivitäten (z. B. Natur- und Kulturtourismus) und Fortbewegungsmitteln (z. B. Fähre, Kanu, Passagierschiff),
- Attraktivität der Trasse, des Landschaftsraums bzw. der Ziele am Weg, einschließlich touristischer Infrastruktur und Service,
- Bedarfsorientierung: Beachtung der Bedeutung der Trasse für den Alltags- und Freizeitverkehr in Bezug auf die relevanten Zielgruppen,
- Integration des Bestands, soweit Belag, Verkehrssicherheit, Beschilderung und Service entlang des bestehenden Wegeabschnitts dies nahelegen, sowie
- Vermarktbarkeit des Weges in der Region, in den beiden Staaten und darüber hinaus; wobei ein attraktiver Name und gelungenes Logo dies unterstützen.

Eine Rolle kann insbesondere die Frage spielen, welcher Teil der geplanten Trasse bereits in einem ausgebauten Zustand ist, so dass zusätzliche Neubaumaßnahmen bzw. Lückenschlüsse mit vergleichsweise geringem Aufwand umgesetzt werden können. So zum Beispiel ist im Bereich des Europäischen Parkverbunds Lausitz das Wegenetz auf deutscher Seite komplett, während auf polnischer Seite zwischen der Grenze bei Forst (Lausitz) und Brody sowie zwischen Łęknica und Cielmów bei Tuplice bereits Radwege vorhanden sind. Unter diesem Aspekt dürfte die Herrichtung eines grenzüberschreitenden Rundweges im Bereich des Parkverbunds also mit überschaubaren Mitteln möglich sein (vgl. Kapitel 5.3.2).

6.2.2.2 Grundsätzliches zu den Wegenetzen

Die Grundlagen für die Schaffung euroregionaler Wegenetze sind auf beiden Seiten der Grenze vorhanden - mit der Differenzierung, dass auf deutscher Seite bis auf eventuelle Lückenschlüsse das überregionale Wegenetz bereits komplett ist, auf polnischer Seite hingegen größtenteils noch im Konzeptstadium befindlich.

Wesentlicher Ausbaubedarf der touristischen Wegeinfrastruktur besteht vor allem auf polnischer Seite. Dabei ist es mit Blick auf die Erstellungs- und Unterhaltungskosten auf der einen und die zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel auf der anderen Seite naheliegend, den Ausbau sukzessive - systematisch in aufeinander aufbauen Schritten - vorzunehmen. Die Erreichung einer Quantität ausgebauter bzw. ausgewiesener Wege wie in jenen Teilen des Grenzraumes, die bereits eine sehr hohe Wegedichte aufweisen, muss dabei nicht das ausschlaggebende Kriterium sein. Insbesondere mit Blick auf Durchschnittsnutzer, die grenzübergreifende touristische Angebote nachfragen, sollte aber auf jeden Fall darauf geachtet werden, keine wesentlichen Abstriche bei der Qualität der geschaffenen Wege sowie der dazugehörigen Beschilderung und Infrastruktur zuzulassen, damit die Einheitlichkeit und Kontinuität der Standards gewährt werden können.

Umso wichtiger ist also die Fokussierung auf ausgewählte, besonders erfolgversprechende Vorhaben unter Beachtung der oben formulierten Kriterien. Der Auswahl der vorrangig zu entwickelnden Wegeverbindungen aus den vorliegenden, umfangreichen Wegekonzepten kommt also eine entscheidende Bedeutung zu.

Für die Euroregion PRO EUROPA VIADRINA wurde mit der Dokumentation des Radwanderwegbestands und der wichtigsten geplanten Vorhaben in einer Übersichtskarte (s. Anhang) ein erster, beispielhafter Schritt hin zu dieser Priorisierung getan.

6.2.2.3 Anbindung an andere Wege / Einbindung in übergeordnete Netze

Wichtig bei der Konzipierung von Radwanderwegen ist es, für deren Vernetzung mit anderen Wegen, also für die Einbindung in übergeordnete bzw. die Anbindung an benachbarte Wegenetze zu sorgen und somit „Insellösungen“ zu vermeiden. Im Idealfall sollte jeder Radwanderweg an mindestens zwei Punkten (z. B. am Anfang und Ende) mit einem anderen Radwanderweg verbunden sein.

Andererseits sollte auch die Einbindung untergeordneter Wegesysteme (lokale und überörtliche Wege) sichergestellt werden. Diese sind vor allem geeignet, Ziele und Bereiche zu erschließen, die nicht unmittelbar an der Hauptroute des überregionalen Weges liegen.

6.2.2.4 Zugang per SPNV

Die Anbindung der Radwanderwege an den ÖPNV und wegen der Transportmöglichkeiten vor allem an den Schienenpersonennahverkehr in überschaubaren Abständen voneinander ist ein wesentlicher Beitrag zu deren Erreichbarkeit und Attraktivität. Dies ist insbesondere für die wichtige Zielgruppe der Tagesausflügler von Bedeutung. Dies bedeutet für die Trassierung nicht notwendiger Weise, dass die Route selbst an Bahnhöfen o.ä. entlang führen muss. Es ist aber dafür zu sorgen, dass der Radwanderweg von den Zugangspunkten des ÖPNV auf qualitativ gleichwertigen Verbindungen zu erreichen und ein entsprechendes Informations- und Leitsystem an den Zugangsstellen vorhanden ist.

6.2.2.5 Grenzübergänge

Grundsätzlich wird die Anzahl der deutsch-polnischen Grenzübergänge für die touristische Nutzung als ausreichend angesehen. Für die meisten potenziell grenzübergreifenden Wegeverbindungen sind die benötigten Querungen vorhanden (z. B. die Brücke Zelz-Siedlec für einen Geopark-Rundweg Muskauer Faltenbogen; vgl. Kapitel 5.3.2).

Es gibt allerdings einige wenige Fälle, in denen zusätzliche Übergänge - insbesondere Querungen von Oder und Lausitzer Neiße - wesentliche Verbesserungen für die Durchlässigkeit des Raums und die Nutzbarkeit von touristischen Wegen versprechen, wie z. B. die Fährverbindung Aurith-Urad für die Nutzung der Oder-Schlaubetal-Schleife und auch der übergeordneten Wege beiderseits der Oder sowie die Brücke Bienenwerder (Neurüdnitz - Siekierki, s. Abbildung 6-1) für die Anbindung des Mohriner Sees (Jezioro Morzycko) an den Oderbruchbahnradweg und den Oder-Neiße-Radweg. Eine weitere Option stellt das bedarfsorientierte Vorhalten flexibler Fährangebote dar („ferry on demand“).

Abbildung 6-1: Unterbrochene grenzübergreifende Verbindungen sind die Ausnahme, hemmen zuweilen aber noch die Durchlässigkeit des Raumes (hier: Brücke Bienenwerder)

Quelle: eigene Aufnahme

6.2.2.6 Wegeverlauf - Attraktionen für Radtouristen

Die Trassierung der überregionalen Wege sollte sich nicht zuletzt an deren Attraktivität für die Radtouristen ausrichten. Dies kann sich auf die Attraktivität des Weges selbst (z. B. auf einem alten Bahndamm), der Landschaft, durch die er führt (z. B. ein National- oder Naturpark), oder von Zielen, die an dem Weg liegen, beziehen. Wichtig ist auch die Erwägung, dass für die Radtouristen die nötige Versorgung z. B. mit Gastronomie und Unterkünften entlang der Route gewährleistet sein muss.

Umgekehrt ist es nicht nötig und oft auch nicht sinnvoll, den Weg direkt an allen Attraktionen entlang zu führen. Gerade Radfernwege sollten eine klare, nachvollziehbare Trassenführung haben. Das bedeutet, dass nicht jeder Ort und jede Sehenswürdigkeit einen direkten Anschluss an einen überregionalen Radwanderweg haben kann. Die Erschließung vor Ort ist vielmehr durch die Anbindung lokaler und überörtlicher Wege an die überregionalen Routen zu gewährleisten. Vermieden werden sollten überdies parallel laufende Wegeverläufe in unmittelbarer Nähe zueinander.

6.2.2.7 Ausbau und Unterhaltung

Wie in Kapitel 6.2.2.2 bereits angeführt, bedingen die erheblichen Aufwendungen für den Ausbau und die Unterhaltung von Wegen und Infrastruktur und die begrenzten dafür zur Verfügung stehenden Ressourcen, dass eine strikte Auswahl der noch zu entwickelnden Wege unter Beachtung der in Kapitel 6.2.2.1 aufgeführten Kriterien vorgenommen werden sollte.

Es sind andererseits Qualitätsstandards festzulegen und einzuhalten, die sicherstellen, dass die geschaffenen Wege den von ihnen erwarteten Nutzen tatsächlich erbringen. Diesbezüglich kann insbesondere die deutsche Seite auf umfangreiche Erfahrungen zurückgreifen, die grenzübergreifend ausgewertet und genutzt werden sollten.

Ebenfalls genutzt werden sollte die Bereitschaft der Forst, der Wasserstraßenverwaltung und der Bahn, am Zustandekommen kostengünstiger Lösungen für Wegetrassen mitzuwirken, die auf Forstwegen, Hochwasserschutzdeichen und ehemaligen Bahndämmen verlaufen.

Mit Blick auf die spätere Kontrolle, Wartung und Unterhaltung der Wege sowie der dazugehörenden Infrastruktur ist es wichtig, die Zuständigkeiten, die Finanzierung und Organisation dieser Aktivitäten bereits im Vorfeld der Anlage dieser Wege verbindlich zu regeln.

6.2.2.8 Kennzeichnung (Beschilderung)

Die angemessene, durchgängige Kennzeichnung (Beschilderung) der euroregionalen Radwanderwege ist eine wesentliche Voraussetzung für deren Vermarktbarkeit. Sie stellt zugleich eine große Herausforderung bei der Entwicklung des euroregionalen Wegenetzes dar, wie das Beispiel des Radweges Beeskow-Sulęcin belegt. Dort ist es noch nicht gelungen, eine durchgängige Beschilderung grenzübergreifend zu realisieren. Die unterschiedlichen Systeme der Beschilderung in Deutschland und Polen (s. Kapitel 4.2.6.2) machen es notwendig, sich dazu gezielt abzustimmen und gemeinsame Lösungen zu finden. Die beim Workshop in Frankfurt-Oder angesprochenen Vorschläge (Doppelbeschilderung, Hinweistafel an der Grenze mit der Information zu Unterschieden in der Beschilderung) könnten dabei nützlich sein. Die Praxis der Route „Green Velo“ in Ostpolen (vgl. Abbildung 4-30) gibt eine weitere Anregung, nämlich die Schilder auch in Polen mit dem Logo zu versehen (s. u.).

Abbildung 6-2: Deutsche und polnische Kennzeichnung des Radweges Beeskow-Sulęcin / mögliche Kompromisslösung für die Beschilderung in Polen gemäß der Verordnung von 2013

Quellen: links: Friedland/Sulęcin o. J.; rechts: eigene Arbeit nach infor.pl (s. Fußnote 56)

Da die Wege, die bei Bedarf zu Bestandteilen euroregionaler grenzübergreifender Radwanderwege werden, auf deutscher Seite bereits ausgebaut und mit entsprechender Infrastruktur ausgestattet existieren, ist hier die angemessene Beschilderung für neu entstehende grenzübergreifende Routen ein entscheidender Arbeitsschritt bei deren Realisierung. Die Anpassung des Informations- und Leitsystems umfasst neben der Beschilderung der neuen euroregionalen Routen auch die Aufnahme von (Fern-)Zielen jenseits der Grenze in die Wegweisung sowie die Sicherstellung der mehrsprachigen Besucherinformation.

Ein weiterer bedenkenswerter Aspekt ist es, angesichts der zu erwartenden geringeren Dichte des Wegenetzes in Polen die Anwendung der Knotenpunktwegweisung im Grenzraum in Betracht zu ziehen (vgl. Kapitel 4.2.6.2).

6.2.2.9 Finanzierung

Die Finanzierung des Baus und der Unterhaltung der Wege, der Schilder und der dazugehörigen Infrastruktur ist auf beiden Seiten der Grenze ein kritischer Punkt, sowohl in Bezug auf Eigenmittel als auch auf eine mögliche Kofinanzierung. Dieser wichtige Themenkreis konnte im Rahmen der vorliegenden Analyse nicht eingehender untersucht werden, bedarf jedoch von Anfang an der Aufmerksamkeit der involvierten Akteure.

Entscheidend ist, dass von Anbeginn klare Festlegungen zu Zuständigkeiten und Verfahren getroffen werden, mit der sich die Akteure verbindlich zu ihren Verpflichtungen auch finanzieller Art bekennen. Weiterhin spielt die Kenntnis der verfügbaren Möglichkeiten und konkreten Bedingungen der Kofinanzierung eine wichtige Rolle.

So z. B. stellt das Land Brandenburg Mittel aus dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) und der Gemeinschaftsaufgabe für die Modernisierung des bestehenden überregionalen touristischen Radwanderwegnetzes und Lückenschlüsse zur Verfügung. Es setzt allerdings auf Ebene der Landkreise entsprechende Zuständigkeiten und Abläufe für die Ausreichung der Fördermittel voraus (s. Landtag BB 2015). In der Wojewodschaft Lubuskie wird der Bau von Radwegen mit Bedeutung für den Alltagsverkehr im Rahmen des „Kontrakt Lubuski“ auf Grundlage des Regionalen Operationellen Programms ebenfalls aus EFRE gefördert (UMWL 2015 i. V. m. ZWL 2015, S. 121ff.).

Darüber hinaus sind ebenso Fördermittelquellen wie INTERREG VA (Prioritätsachse I / thematisches Ziel 6 des Kooperationsprogramms Brandenburg-Polen 2014-2020), LEADER und weitere in Betracht zu ziehen.

6.2.2.10 Kommunikation und Vermarktung

Im Prozess der Erstellung der euroregionalen Wegenetze kommt der Kommunikation zwischen allen beteiligten Akteuren eine Schlüsselrolle zu. Es müssen Strukturen geschaffen

werden, die einen kontinuierlichen Informationsaustausch zu allen relevanten Fragen erlauben. Wie der Erstellungsprozess der vorliegenden Analyse gezeigt hat, war es bereits sehr hilfreich, sich der Ausgangslage und der angestrebten Ziele sowie der Gemeinsamkeiten und Unterschiede in den zu bearbeitenden Themenfeldern bewusst zu werden. Der Diskurs über die angemessenen Schlussfolgerungen, die sich daraus für die weitere Entwicklung der euroregionalen Wegenetze ergeben, muss sich zeitnah anschließen und in konkrete Handlungen münden.

Nicht weniger wichtig als die interne Kommunikation zwischen den euroregionalen Akteuren ist die Kommunikation sowohl des Prozesses der Erarbeitung des euroregionalen Wegenetzes nach außen als auch die Vermarktung des Netzes selbst bzw. einzelner Wege desselben.

Bei der Vermarktung ist vor allem zu beachten, dass diese sich an den Bedarfen der Zielgruppen orientiert und dass nur das vermarktet wird, was auch tatsächlich vorhanden ist. Grenzüberschreitende Radwanderwege sollten also erst dann vermarktet werden, wenn sie auf beiden Seiten der Grenze in einer Qualität existieren, die den Ansprüchen der potenziellen Nutzer gerecht wird.

Es liegt nahe, alle relevanten Akteure in die Vermarktung des euroregionalen Wegenetzes einzubeziehen - also auch private Anbieter sowie Akteure, die außerhalb der Euroregion ihren Sitz haben, aber in ihr aktiv sind. Gäste-Information und Marketing sollten nicht zuletzt grenzübergreifend abgestimmt bzw. gemeinsam realisiert werden, um Gäste, die auf einer Seite der Grenze verweilen, für Angebote und Ziele im Nachbarland zu interessieren.

6.2.2.11 Synergien

Weitere Synergien ergeben sich durch die Verknüpfung des Radtourismus mit anderen Wachstumsbereichen, wie dem Wasser-, Kultur-, Natur- und Gesundheitstourismus. Gerade auf den Gewässern des deutsch-polnischen Grenzraums bieten sich, wie in Kapitel 2.3 dokumentiert, vielfältige Möglichkeiten, attraktive grenzübergreifende touristische Angebote zu schaffen. Die Palette reicht von regulären Fährverbindungen (z. B. Aurith-Urad) und Fährverbindungen „on demand“ als Ergänzung, über Kanutouren (z. B. auf der Lausitzer Neiße) und Angeboten für Sportboote (z. B. Spree-Oder-Warthe) bis hin zur Fahrgastschifffahrt (z. B. Oder für Touristen”). Dabei ist allerdings zu beachten, dass aufgrund der hydrologischen Bedingungen an der Oder und ihren Nebenflüssen eher kleinere Einheiten im Vorteil sind.

6.2.2.12 Zuständigkeiten und Koordination

Zu den Zuständigkeiten ist in den vorangegangenen Kapiteln bereits einiges gesagt worden. Fest steht, dass Zuständigkeiten so früh wie möglich für alle Aufgaben und Arbeitsschritte bei der Schaffung des euroregionalen Wegenetzes festgelegt werden sollten. Viele Zuständigkeiten sind bereits von vornherein festgelegt, da sie sich z. B. durch die Straßenbaulast oder Verkehrssicherungspflicht ergeben. Wichtig ist deshalb, zeitnah eine Übersicht der am Prozess beteiligten Akteure, ihrer Zuständigkeiten und auch der Zuständigkeiten Dritter zu erarbeiten, die dann ggf. in den Prozess einzubeziehen sind.

Die vorliegende Analyse konnte diesbezüglich nicht in die Tiefe gehen. Es hat sich jedoch gezeigt, dass sich Asymmetrien zwischen der deutschen und polnischen Seite bei Zuständigkeiten und Kompetenzen oft negativ auf Kooperationsprozesse auswirken. Dies macht es umso mehr notwendig, die grenzübergreifende Kommunikation und Koordination zu organisieren, aber auch die Kommunikation und Koordination unter den Partnern auf der einen und der anderen Seite untereinander. Dies ist vor allem dann von Belang, wenn Partner von übergeordneter Ebene einbezogen werden müssen, um Sachverhalte lösen zu können. In diesem Zusammenhang wurde bei den Veranstaltungen insbesondere ein stärkeres Engagement des Marschallamtes der Wojewodschaft Lubuskie eingefordert. Aus den Ministerien des Landes Brandenburg kam hingegen die Ermunterung an die regionalen Partner, sich zuerst soweit wie möglich untereinander zu verständigen und sich dann mit einem in der

Region abgestimmten Konzept an die Ministerien bzw. den Radverkehrskoordinator und die Tourismusmarketing Brandenburg GmbH zu richten.

Was die grenzübergreifende Koordination des Prozesses der Entwicklung euroregionaler touristischer bzw. Radwanderwegenetze betrifft, so haben die Euroregionen mit dem vorliegenden Konzept als Impulsgeber einen ersten Schritt getan. Es ist im weiteren Verlauf des Prozesses zu klären, ob die Euroregionen diese Funktion weiter wahrnehmen können bzw. sollen und welche Mittel ihnen zur Verfügung gestellt werden müssen, damit sie diese Aufgabe erfüllen können. Hinsichtlich der Koordination in den nationalen Teilräumen wurde bei den Workshops wiederum ein stärkeres Engagement übergeordneter Einheiten angemahnt, z. B. des Marschallamts.

Was einzelne Teilaspekte des Prozesses betrifft, ist es schließlich sinnvoll, über verteilte Zuständigkeiten für die Koordination nachzudenken, z. B. beim Marketing den Tourismusverbänden eine entsprechende Rolle zuzubilligen.

6.3 Ausblick

Mit der vorliegenden Analyse wird den Euroregionen eine Grundlage an die Hand gegeben, von der ausgehend diese den Prozess der Entwicklung grenzübergreifender euroregionaler Wegenetze eigenverantwortlich gestalten können. Es liegt nun an den Akteuren in den Euroregionen und ihren Partnern, diesen Prozess zeitnah voranzutreiben und in seinem weiteren Verlauf auch all jene Fragen zu beantworten, die im Rahmen dieser Analyse allenfalls in Ansätzen behandelt werden konnten.

7 Literatur- und Quellenverzeichnis

ADFC 2015 — Allgemeiner Deutscher Fahrradclub: Deutschland per Rad entdecken 2015/2016. Bremen, 2015. URL: http://www.adfc.de/deutschland/alle-routen/uebersicht-aller-routen-aus-deutschland-per-rad-entdecken und Folgeseiten bzw. direkt: http://www.adfc.de/epaper/2015/16/pdf/DeutschlandperRadentdecken_201516.pdf, Zugriff: 07.09.2015.

ADFC 2015a — Kriterien und Empfehlungen für Radfernwege, Mountainbike-Regionen und städtetouristische Angebote per Rad für die Aufnahme in „Deutschland per Rad entdecken“ 2015/2016. Bremen, 2015. URL: http://www.adfc.de/files/2/8/524/Kriterien_und_Empfehlungen_Deutschland_per_Rad_entdecken.pdf, Zugriff: 17.09.2015

ADFC 2015b — Allgemeiner Deutscher Fahrradclub: Die zehn Kriterien für die Sternerouten. Bremen, 2015. URL: http://www.adfc.de/5088_1, Zugriff: 17.09.2015

ADFC/SRL o. J. — Allgemeiner Deutscher Fahrradclub Bundesverband und Berufsverband der Stadt und Raumplaner: Radwegebau in Wald und Flur (FAF-Entwurf 11 "Radwegoberfläche im Außenbereich"). Bremen, o. J. URL: http://www.adfc.de/files/2/110/111/FAF11.pdf, Zugriff: 16.09.2015.

AI Letschin 2012 — Arbeitsinitiative Letschin e.V.: Jakobswege im deutsch-polnischen Grenzraum / Drogi św. Jakuba na pograniczu polsko-niemieckim. Letschin, 2012. URL: http://www.deutsch-polnische-jakobswege.de/index.php?id=12, Zugriff: 02.09.2015.

BMVBS 2012 — Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Nationaler Radverkehrsplan 2020. Berlin, 2012. URL: http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/fahrradverkehr-nationaler-radverkehrsplan.html bzw. http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Fahrrad/nationaler-radverkehrsplan-2020.pdf, Zugriff: 02.09.2015.

BMVI 2014 — Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Radverkehr in Deutschland - Zahlen, Daten, Fakten. Berlin, 2014. URL: http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Fahrrad/radverkehr-in-zahlen.html, Zugriff: 16.09.2015

CBOS 2012 — Centrum Badań Opinii Społecznej: Komunikat badań BS/119/2012 - "Polacy na rowerach". Warszawa, 2012. URL: http://www.cbos.pl/SPISKOM.POL/2012/K_119_12.PDF, Zugriff: 16.09.2015.

DAV 1998 — Deutscher Asphaltverband e.V. (Hrsg.): Radwege planen und bauen mit Asphalt. München, 1998. URL: http://www.asphalt.de/media/exe/134/a8b45e549e168f000e7130ac8db45dc8/radwege.pdf, Zugriff: 16.09.2015.

DTV 2010 — Deutscher Tourismusverband Service GmbH: Das neue Radnetz für Deutschland. Berlin, 2010. URL: http://www.radnetz-deutschland.de/radnetz-deutschland.html, Zugriff: 07.09.2015

DTV 2015 — Deutscher Tourismusverband Service GmbH: Gute Fahrt im Radnetz Deutschland. Berlin, 2015. URL: http://www.radnetz-deutschland.de/d-routen.html und Folgeseiten, Zugriff: 07.09.2015.

ER PEV 2001 Stowarzyszenie Gmin Polskich Euroregionu „Pro Europa Viadrina": Program Sieci Szlaków Rowerowych w Euroregionie Pro Europa Viadrina opracowany dla Stowarzyszenia Gmin Polskich Euroregionu „Pro Europa Viadrina". Gorzów Wlkp., 2001.

ER SNB 2009 Stowarzyszenie Gmin RP Euroregionu „Sprewa-Nysa-Bóbr": Aktualizacja koncepcji urbanistycznej wytyczenia szlaków rowerowych w Euroregionie "Sprewa-Nysa-Bóbr". Zielona Góra, 2009. URL: http://euroregion-snb.pl/inne_aktywnosci, Zugriff: 17.09.2017

ER SNB 2013 Euroregion Spree-Neiße-Bober: Grenzüberschreitendes Entwicklungs- und Handlungskonzept der Euroregion Spree-Neiße-Bober / Sprewa-Nysa-Bóbr 2014-2020. Guben/Gubin, 2013. URL: http://www.euroregion-snb.de/de/3xcms/config/uploads/dkat6mit121.pdf, Zugriff: 08.09.2015.

ERA-EWV-FERP o. J. European Ramblers Association - Europäische Wandervereinigung - Federation Européenne de la Randonnée Pédestre: Was sind die E-Wege? / Markierung der Fernwanderwege. Kassel, o. J. URL: http://www.era-ewv-ferp.com/de/wandern-in-europa/e-wege und http://www.era-ewv-ferp.com/de/wandern-in-europa/e-wege/markierung-der-e-wege, Zugriff: 16.09.2015.

ECF 2015 European Cyclists' Federation: EuroVelo / Routes. Brüssel, 2015. URL: http://www.eurovelo.org/routes/#, Zugriff: 07.09.2015.

EURO INVEST o. J. Westliches Consultingzentrum „EURO INVEST" GmbH: Bedarfsanalyse hinsichtlich der Möglichkeiten zur grenzüberschreitenden Nutzung der Wasserwege in den Gemeinden: Gorzów Wlkp., Bogdaniec, Drezdenko, Górzyca, Kostrzyn, Santok, Słubice, Skwierzyna, Witnica und Zwierzyn. Gorzów Wlkp., o. J. (2006). URL: http://www.gorzow.pl/przystan/rozwoj-miasta/opracowania-opinie-i-projekty/lacza-nas-rzeki, Zugriff: 18.09.2015.

FNP o. J. Fundacja Natura Polska (Hrsg.): Mapa turystyczna - Tradycje ceramiczne na Łuku Mużakowa / Touristische Karte - Töpfertraditionen im Muskauer Faltenbogen. Żary, o. J. URL: http://ceramikapogranicza.eu/, Zugriff: 18.09.2015.

Friedland/Sulęcin o. J. Stadt Friedland/Gemeinde Sulęcin: Bestandsaufnahme und Dokumentation entlang des deutsch-polnischen Radweges / Inwentaryzacja i dokumentacja obiektów wzdłuż niemiecko-polskiej trasy rowerowej Beeskow-Friedland-Sulęcin. Friedland/Sulęcin, o. J. http://www.radwege-friedland.de/buch.html, Zugriff: 18.09.2015

GDDKiA 2009 Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Departament Studiów, Wydział Studiów w Krakowie, Zespół ds. Ścieżek Rowerowych: Raport Wstępny "Ruch rowerowy w Polsce na tle innych krajów UE". Warszawa – Kraków, 2009. URL: http://www.gddkia.gov.pl/userfiles/articles/i/infrastruktura-rowerowa_3000/documents/rowery_info.pdf, Zugriff: 16.09.2015.

Geopark o. J. Geopark Muskauer Faltenbogen: Themenrouten / Rowerem przez Geopark (inkl. Übersichtskarte). Döbern, o. J. URL: http://www.muskauer-faltenbogen.de/de/geopark-erleben/geopark-per-rad/themenrouten.html / http://www.muskauer-faltenbogen.de/pl/rowerem-przez-geopark.html, Zugriff: 08.09.2015.

Hajduk 2007 Sławomira Hajduk: Szlaki turystyczne jako element integracji regionów transgranicznych. In: Człowiek i Środowisko 31 (3-4) 2007, S.

87-105. Warszawa. URL: https://www.igpim.pl/publikacje/str07_3-4/Hajduk.pdf, Zugriff: 18.09.2015.

HBR BB 2008 — Hinweise zur wegweisenden Beschilderung des Radverkehrs (HBR Brandenburg). MIL Brandenburg, Potsdam 2008. URL: http://www.mil.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.138485.de, Zugriff: 17.09.2015.

HBR RP 2014 — HBR - Hinweise zur wegweisenden und touristischen Beschilderung für den Radverkehr in Rheinland-Pfalz. Fortschreibung 2014. Ministeriums des Innern, für Sport und Infrastruktur Rheinland-Pfalz. Mainz, 2014. URL: http://www.radwanderland-fachportal.de/dokumente/upload/eaf69_hbr_web2014.pdf, Zugriff: 16.09.2015

ift 2013 — ift Freizeit- und Tourismusberatung: Fortschreibung des Tourismuskonzeptes für den Landkreis Spree-Neiße. Köln/Potsdam, 2013. URL: http://www.lkspn.de/media/file/tourismus/tourismuskonzeptba.pdf, Zugriff: 08.09.2015.

irt 2013 — Instytut Rozwoju Terytorialnego: Założenia do Dolnośląskiej Polityki Rowerowej 2014 – 2020. Wrocław, 2013. URL: http://www.irt.wroc.pl/strona-83-dolnoslaska_polityka_rowerowa.html, Zugriff: 18.09.2015.

IS.RADWEG 2015 — IS.RADWEG. Informationsservice Detlef Kaden: Europaradweg R1. Panketal, 2015. URL: http://www.r1-radweginfo.de, Zugriff: 07.09.2015.

Landtag BB 2015 — Landtag Brandenburg: 6. Wahlperiode, Drucksache 6/665. Antwort der Landesregierung auf die Kleine Anfrage Nr. 207 der Abgeordneten Dierk Homeyer und Rainer Genilke, CDU-Fraktion, Drucksache 6/485. Geplante Maßnahmen im touristischen Radwegebau. Potsdam, 2015. URL: http://www.parldok.brandenburg.de/parladoku/w6/drs/ab_0600/665.pdf, Zugriff: 18.09.2015.

M&G Consulting 2014 — M&G Consulting Marketing: Projekt Tras Rowerowych EuroVelo w Polsce. Warszawa, 2014. URL: http://www.mgconsulting.pl/eurovelo-w-polsce.html, Zugriff: 07.09.2015

MIL 2011 — Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg: Karten der straßenbegleitenden Radwege an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen. Potsdam, 2011. URL: http://www.mil.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.138508.de, Zugriff: 17.09.2015

MIL 2015a — Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg: Fahrradverkehr im Land Brandenburg. Potsdam, 2015. URL: http://www.mil.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.138480.de, Zugriff: 17.09.2015

MIL 2015b — Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg: Fahrradland Brandenburg gründet AG. Fahrradfreundliche Kommunen nun auch in Brandenburg. Potsdam, 2015. URL: http://www.mil.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.390920.de, Zugriff: 17.09.2015

MGO 2012 — Marketing-Gesellschaft Oberlausitz-Niederschlesien mbH: Radwandern in der Lausitz. Bautzen, 2012. URL:

http://www.oberlausitz.com/_download/ferien/Lausitz_BR_Radwandern_DE.pdf, Zugriff: 07.09.2015.

MOL 2013 — Landkreis Märkisch-Oderland: Radwanderwege-Konzept des Landkreises Märkisch-Oderland. Seelow, 2013. URL: http://maerkisch-oderland.de/cms/upload/pdf/touristische-we-ge/Aenderungen2013/RadwanderwegekonzeptBeschluss20032013.pdf, Zugriff: 17.09.2015.

NaturFreunde o. J. — "Die NaturFreunde" Verein für Umweltschutz, Touristik und Kultur Landesverband Brandenburg e. V.: Natur- und Kulturwege im Lebuser Land. Potsdam, o. J. URL: http://www.lebuser-land.org/text/generell/frames.html und Folgeseiten, Zugriff: 08.09.2015.

pro gastra o. J. — pro gastra Gastgewerbe GmbH Cottbus / Rad-Reise-Partner Niederlausitz: Park-Kult-Tour. Cottbus, o. J. URL: http://radreisepartner-spreewald-lausitz.de/_tour_7_0_Park-Kult-Tour, Zugriff: 08.09.2015.

P.S.O. o. J. — P.S.O. Projektservice Oderland UG: Auf Entdeckungstour im Oderland. Letschin, o. J. URL: http://www.oderbruch-warthe.de/cms/upload/bilder/startseite/Flyer_gesamt_20130528_web.pdf, Zugriff: 18.09.2015.

PTTK 2012a — Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze: Turystyka rowerowa w zjednoczonej Europie. Warszawa, 2012. URL: http://www.narowerze.pttk.pl/pliki/turystyka_rowerowa_w_zjednoczonej_europie_pttk_2012.pdf, Zugriff: 18.09.2015.

PTTK 2012b — Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze: Rowerem przez Polskę - działania podejmowane przez Polskie Towarzystwo Turystyczno - Krajoznawcze w dziedzinie turystyki rowerowej. Gdańsk, 2012. URL: http://www.narowerze.pttk.pl/pliki/imprezy/konf_gdansk_ref.pdf, Zugriff: 18.09.2015.

PTTK 2014 — Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze: Instrukcja znakowania szlaków turystycznych - zatwierdzona uchwałą nr 33A/18/2014. Prezydium Zarządu Głównego PTTK. Warszawa, 2014. URL: https://www.pttk.pl/pttk/przepisy/instrukcja_znakowania_szlakow_pttk__2014.pdf, Zugriff: 16.09.2015.

RBGP WZP 2015 — Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego: Koncepcja sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego. Szczecin, 2015. URL: http://www.rowery.rbgp.pl/, Zugriff: 18.09.2015.

ROT WŚ 2014 — Regionalna Organizacja Turystyczna Województwa Świętokrzyskiego: Program promocji i rozwoju tras rowerowych w Polsce Wschodniej na lata 2013-2020. Kielce, 2014. URL: http://projekt.greenvelo.pl/data/mp/295/program_promocji_i_rozwoju_tras_rowerowych.pdf, Zugriff: 16.09.2015.

SP Lwówek Śl. o. J. — Starostwo Powiatowe w Lwówku Śląskim: Euroregionalne Trasy Rowerowe Powiatu Lwóweckiego. Lwówek Śląski, o. J. URL: http://turystyka.powiatlwowecki.pl/pl/article/135, Zugriff: 18.09.2015.

SP Żary 2015 — Starostwo Powiatowe w Żarach: Abenteuer Neiße. Żary, 2015. URL: www.abenteuerneisse.eu, Zugriff: 02.09.2015.

TMB 2011 — Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH: Radverkehrsanalyse Brandenburg - Kurzfassung. Potsdam, 2011. URL: http://www.mil.brandenburg.de/sixcms/detail.php/523342 http://www.mil.brandenburg.de/media_fast/4055/Radverkehrsanalyse%20Brandenburg%20Kurzfassung.pdf, Zugriff 02.09.2015.

UM Kargowa 2013 — Urząd Miasta Kargowa: Spotkanie podsumowujące projekt „Szlak rowerowy bez granic – Koncepcja ścieżek rowerowych Euroregionu Sprewa – Nysa- Bóbr". Kargowa, 2013. URL: http://www.kargowa.pl/pl/content/spotkanie-podsumowuj%C4%85ce-projekt-%E2%80%9Eszlak-rowerowy-bez-granic-%E2%80%93-koncepcja-%C5%9Bcie%C5%BCek-rowerowych, Zugriff: 08.09.2015.

UM Nowa Sól 2015 — Urząd Miejski w Nowej Soli: Odra dla Turystów 2014. Nowa Sól, 2015. URL: www.odra2014.pl, Zugriff: 02.09.2015.

UM WD 2005 — Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego: Program Rozwoju Turystyki dla Województwa Dolnośląskiego. Wrocław, 2005. URL: http://www.ern.cz/koreg/files/PR_CR_Dolnoslezskeho.pdf, (Aktualisierung 2009: http://www.turystyka.dolnyslask.pl/content/view/629/1/), Zugriff: 18.09.2015

UM WL 2015 — Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego: Zakończony nabór do Kontraktu Lubuskiego. Zielona Góra, 2015. URL: http://rpo2020.lubuskie.pl/zakonczony-nabor-do-kontraktu-lubuskiego/, Zugriff: 01.10.2015.

UM WW o. J. — Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego: Monitor Wielkopolski: Szlaki rowerowe w Wielkopolsce. Poznań, o. J. URL: http://www.monitorwielkopolski.pl/pl/warto_zajrzec/aking_this_the_first.html, Zugriff: 18.09.2015.

UM WZP 2015 — Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego: Koncepcja i inwentaryzacja tras rowerowych Pomorza Zachodniego. Szczecin, 2015. URL: http://www.rowery.wzp.pl/sites/default/files/koncepcja_tras_um_wzp_1.pdf, Zugriff: 18.09.2015

WITO Barnim o. J. — WITO Barnim - Wirtschafts- und Tourismusentwicklungsgesellschaft des Landkreises Barnim mbH: Das Knotenpunktsystem. Eberswalde, o. J. URL: www.barnimerland.de/de/radfahren/radtouren/artikel-das-knotenpunktsystem.html, Zugriff: 17.09.2015

wRower.pl 2015 — wRower.pl: Znaki drogowe dla rowerzysty / Znak C-16/T-22 - chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym. URL: http://wrower.pl/prawo/znaki-drogowe-dla-rowerzysty,2061.html und http://wrower.pl/prawo/znak-c-16-t-22-chodnik-z-dopuszczonym-ruchem-rowerowym,3186.html, Zugriff: 16.09.2015.

ZWL 2015 — Zarząd Województwa Lubuskiego: Regionalny Program Operacyjny - Lubuskie 2020. Zielona Góra, 2015. URL: http://rpo.lubuskie.pl/documents/10184/32408/RPO_woj_lubuskie_2014_2020_200115.pdf#121, Zugriff: 18.09.2015.

Das Projekt wird aus Mitteln des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung im Rahmen des Operationellen Programms der grenzübergreifenden Zusammenarbeit Polen (Wojewodschaft Lubuskie)–Brandenburg 2007-2013 kofinanziert.
Grenzen überwinden durch gemeinsame Investition in die Zukunft.

*Projekt współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Współpracy Transgranicznej Polska (Województwo Lubuskie) – **Brandenburgia 2007-2013***
Pokonywać granice poprzez wspólne inwestowanie w przyszłość

Anhang - Karte: Radrouten: Bestand und Planung in der Euroregion PRO EUROPA VIADRINA