

Cloppenburg, den 15.06.2015

Beratungsfolge	Termin	Beratung
Ausschuss für Planung und Umwelt	25.06.2015	öffentlich
Kreisausschuss	07.07.2015	nicht öffentlich
Kreistag	21.07.2015	öffentlich

Behandlung: öffentlich**Tagesordnungspunkt****Umsetzung des touristischen Radverkehrsleitsystems im Landkreis Cloppenburg****Sachverhalt:**

Am 07.05.2015 wurde dem Ausschuss für Planung und Umwelt mit der Vorlage V-PLA/15/113 die Umsetzung des touristischen Radverkehrsleitsystems im Landkreis Cloppenburg empfohlen. Unzureichende und missverständliche Informationen in der Sitzung sowie entsprechende Presseberichte lösten Irritationen und Nachfragen aus der Bevölkerung aus, die die Verwaltung veranlasst haben, den Tagesordnungspunkt erneut zur Beratung in den Ausschuss einzubringen.

1. Ausgangslage

Bereits am **08.03.2012** hat der Ausschuss für Planung und Umwelt und am 15.03.2015 in der Folge der Kreisausschuss die Neukonzeptionierung des Radwegeleitsystems beschlossen. Grundlage war seinerzeit die nachstehende Vorlage.

„Derzeitiges Radwegeleitsystem

*Das Radwegenetz im Landkreis Cloppenburg wurde zu Beginn der 90er Jahre entwickelt und konzentrierte sich im Wesentlichen auf den **Alltagsradverkehr**. Im Vordergrund stand eine bestmögliche Vernetzung der Orte und Ortschaften im Landkreis Cloppenburg. Entstanden ist seinerzeit ein sehr engmaschiges Radverkehrsnetz, dessen Strecken zum Teil auch entlang vielbefahrener Straßen führen. Bis heute ist dieses Radwegeleitsystem nicht überarbeitet worden. Es umfasst ca. 1.700 km Radwege mit Zielangaben zu den nächstgelegenen und übernächsten Hauptorten, Kirchdörfern und Bauernschaften. Das System besteht aus weißen Schildern mit grüner Schrift (Orte und km-Entfernung) sowie Richtungspfeilen an Rohrpfosten. Zusätzliche Zwischenwegweiser (Richtungswegweiser) geben bei Bedarf die richtige Richtung im ausgeschilderten Wegenetz an.*

Anforderungen an ein Radwegeleitsystem

1998 wurde das bundeseinheitliche „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ veröffentlicht. Basierend auf diesen Vorgaben hat das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr einen Leitfaden zur Radverkehrswegweisung erarbeitet, um eine landesweite Standardisierung der Radwegweisung zu erzielen. Das Radverkehrsnetz des Landkreises Cloppenburg

entspricht nicht diesen Vorgaben.

Defizite im Radwegeleitsystem des Landkreises Cloppenburg

Nach Aussagen eines Experten auf dem Gebiet der Radwegeplanung weist das Radwegeleitsystem des Landkreises Cloppenburg folgende Defizite auf:

- Teilweise falsche Kilometrierung (z.B. in Lönningen)
- Keine Zielkontinuität d.h. Zielangaben erscheinen an einer Stelle und an dem folgenden Zielwegweiser nicht mehr
- Touristische Routen sind nicht in das Netz integriert
- Teilweise Schilderwald aufgrund der unterschiedlichen Routenplaketten für verschiedene Themenrouten. Touristen werden verwirrt, wenn überregionale Routen befahren werden und völlig unterschiedliche Beschilderungen auftauchen
- Die Routen führen entlang vielbefahrener Straßen; Touristen hingegen erwarten idyllisch gelegene verkehrsberuhigte Routen
- Teilweise wurde auf Ausschilderungen verzichtet und auf die gelben Straßenverkehrswegweiser verwiesen; im Radtourismus ist der Verweis auf KFZ-Verkehrsschilder eine ungeeignete Form der Besucherlenkung
- Völlig unzureichende Beschilderung in der Stadt Cloppenburg
- Routenplaketten, Zwischenwegweiser, Entfernungsangaben und Maße der Schilder sind größtenteils deplaziert und entsprechen nicht den o.g. Anforderungen
- Wegen des engmaschigen Netzes entsteht ein hoher Kontroll- und Wartungsaufwand

Notwendigkeit der Anpassung

In den vergangenen 20 Jahren hat sich der Radtourismus im Landkreis zu einer touristischen Kernkompetenz der drei kreisweiten Erholungsgebiete entwickelt. Da dieses Themenfeld auch von anderen Tourismusregionen belegt wird, hat sich eine Konkurrenz um die Gunst der Radler entwickelt. Um nicht potenzielle Radtouristen an andere Regionen zu verlieren wird die Neukonzeptionierung des Radwegenetzes für erforderlich gehalten.

Darüber hinaus hat das Erholungsgebiet Hasetal zwischenzeitlich beschlossen, das Radwegeleitsystem zu überarbeiten. Um dadurch entstehende unterschiedliche Systeme im Landkreis zu vermeiden, wurde von den Touristikern im Landkreis die generelle Überarbeitung des gesamten Radwegesystems angeregt.

Die benachbarten Tourismusdestinationen Ostfriesland und Emsland richten ihr Radwegenetz derzeit ebenfalls nach den landesweiten Standards aus.

Auswirkungen der Neukonzeptionierung

Eine Neukonzeptionierung des Radwegeleitsystems im Landkreis würde im Ergebnis

- mehr den Radtourismus in den Vordergrund rücken als den Alltagsradverkehr
- konkurrierende Wegweisungssysteme zusammenführen
- die überörtlichen Radrouten in ihrer radtouristischen Qualität nachhaltig aufwerten
- dazu führen, dass Radwege an Straßen mit hohen Verkehrsbelastungen gemieden und idyllisch gelegene Wege bevorzugt würden
- zu einer reduzierten Ausschilderung führen
- die Wartungskosten erheblich senken

Konzeptinhalt:

Das Konzept setzt sich aus folgenden Bausteinen zusammen:

- Erstellung einer Arbeitskarte (heutiges Radverkehrsnetz als Grundlage für die Optimierung, Änderung und Anpassung; alle überörtlichen Radwander Routen;

wichtige Haupt- und Nebenziele mit Ortsteilen, Hauptorten sowie besondere Ziele von überörtlicher Bedeutung; Legende

- *Inhaltliche Abstimmung des später auszuschildernden Radwegenetzes mit allen Beteiligten (Abstimmung mit allen Städten u. Gemeinden, Erholungsgebieten, Landkreis)*

Kosten:

*Die Planungskosten für die Optimierung des Radwegenetzes im Landkreis Cloppenburg betragen ca. **26.000 Euro**. Voraussichtlich können diese Kosten mit frei gewordenen Mitteln aus dem EDR-Projekt TOEKOMST finanziert werden, so dass für den Landkreis keine zusätzlichen Ausgaben entstehen. Ein positives Signal hat die Koordinierungsgruppe INTERREG / EDR vorab bereits gegeben; der Lenkungsausschuss INTERREG / EDR hat jedoch noch über die endgültige Förderung zu entscheiden.*

Umsetzung der Neukonzeption:

Die Kosten für die spätere Umsetzung des optimierten Radwegenetzes lassen sich erst anhand des zu erstellenden Wegweisungskatasters genau beziffern. Es ist geplant, auch für die Realisierung Fördermittel einzuwerben“.

2. Erstellung des Radwegekonzepts

Nachdem die Förderung des Konzepts ausgesprochen war, wurde das Büro Spradau Planung und Entwicklung aus Rastede im April 2012 mit der Neukonzeptionierung beauftragt. In die Entwicklung des Konzepts waren die drei Erholungsgebiete und die kreisangehörigen Kommunen intensiv eingebunden. In allen drei Erholungsgebieten fand eine Besprechung mit den betreffenden Städten und Gemeinden statt, in denen die Ziele und Verbindungsstrecken abgestimmt wurden. Im weiteren Verlauf wurden allen kreisangehörigen Kommunen die sog. Arbeitskarten mit den Zielen und vorläufigen Streckenverläufen zwecks Überprüfung zugesandt.

Im Oktober 2012 wurde vom Büro Spradau das endabgestimmte Konzept nebst Karten vorgelegt. Das Konzept liegt als **Anlage 1** an.

3. Inhalt des Radwegekonzepts

Das geplante themen- und routenorientierte Radverkehrsleitsystem ist nach den aktuellen Qualitätsstandards für Radverkehrsleitsysteme konzipiert. Durch das neue System sollen in Zukunft der Alltagsradverkehr und die Touristenströme im Landkreis Cloppenburg sinnvoll gelenkt werden. Darüber hinaus sollen gezielt Informationen über Sehenswürdigkeiten und gastronomische Angebote in der Region vermittelt und zu touristischen Zielen und Angeboten gelenkt werden. Der oftmals kritisierte Schilderwald im Kreisgebiet soll entfernt, der unnötige Suchverkehr beim Auffinden von Zielen und Objekten vermieden und die Verkehrssicherheit erhöht werden. Gleichzeitig wird eine optimale Anbindung und Anpassung des Systems an die Radverkehrsleitsysteme der Nachbarregionen (Emsland, Ostfriesland, Osnabrück) erreicht. In den vorgenannten Landkreisen wurde ein vergleichbares Konzept von demselben Planer bereits vor Jahren umgesetzt

Gemäß Konzept soll es weiterhin eine zielorientierte Radwegebeschilderung zwischen Städten/Gemeinden und Ortsteilen mit Kilometerangaben geben (Alltagsradverkehr). Für Radtouristen ist eine themen- und routenorientierte Beschilderung vorgesehen. Darüber hinaus ist eine Beschilderung in den Ortskernen vorgesehen, die bislang spärlich bzw. gar

nicht vorhanden war.

Ein Vorher-Nachher-Vergleich der Beschilderung ergibt sich aus den Anlagen.

Das neue Radroutennetz umfasst:

- rund 1.450 km (anstelle von bislang rd. 1.700 km)
- ca. 3.250 Zwischen-/ Routenwegweiserstandorte
- ca. 38 thematische Radrouten
- 75 Anschlüsse (Netzverbindungen) zu benachbarten Landkreisen bzw. touristischen Regionen

Die Straffung des Routennetzes ergibt sich teilweise aus optimierten Streckenführungen und soweit als möglich auch aus der Vermeidung von Radwegführungen entlang vielbefahrener Straßen (z.B. Bundes- und Landesstraßen).

Das neue System bietet vielfältige Entwicklungspotenziale:

- Das Streckennetz wird durch die verbesserte Wegweisung und Streckenführung aufgewertet mit der Folge, dass eine Zertifizierung nach ADFC möglich ist.
- Im Zuge der Planung der Wegweiserstandorte werden vor Ort Daten über die radtouristische Infrastruktur sowie über die Wegequalität erhoben und mit Fotos dokumentiert. Basierend auf diesen Angaben lassen sich zukünftig Handlungsempfehlungen und Prioritätenlisten für die weitere Optimierung der radtouristischen Infrastruktur erstellen.
- Tourismusorganisationen werden in die Lage versetzt, ihren Gästen individuelle Tourenvorschläge unterbreiten zu können.
- Das System ist zukunftssträchtig, da es ohne großen Aufwand ausgebaut und fortgeschrieben werden kann. Auch die aktuell bereits in der Umsetzung befindlichen bzw. bereits installierten Knotenpunktsysteme lassen sich mit dem neuen System verbinden.
- Eine eigene Wartung ist mittels spezieller Software möglich. Über eine Hotline-Nummer und Standortkennung können Radroutennutzer Schadensmeldungen vornehmen und in Folge zeitnah nötige Wartungsarbeiten veranlasst werden (Qualitätsmanagement im Dialog).

4. Ergänzende Hinweise

- Nachrüsten des bisherigen Radverkehrsleitsystems

Das bestehende Radverkehrsleitsystem im Landkreis Cloppenburg kann nicht FGSV-konform (Leitfaden zur Beschilderung für den Radverkehr der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) nachgerüstet werden, da es grundlegend von den FGSV-Vorgaben abweicht. Dies betrifft folgende Punkte:

- **Größe der Schilder**

Für die bessere Lesbarkeit ist eine Mindestgröße mit einer Schildlänge von 800 mm und eine Schildhöhe von 200 mm erforderlich. Eine Nachrüstung kann nur durch einen kompletten Austausch aller Schilder erfolgen.

- **Anordnung der Nah- und Fernziele**

Gemäß des Leitfadens zur Beschilderung für den Radverkehr wird das Fernziel zu- erst genannt und darunter das Nahziel. Im Landkreis Cloppenburg ist dies derzeit genau umgekehrt. Um diese Vorgabe erfüllen zu können, müssten alle Schilder neu produziert und ausgetauscht werden.

- **Falsche Kilometrierung**
Zu Beginn der Neukonzeption des Radverkehrsleitsystems hat ein Experte stichprobenartig das bestehende System überprüft. Dabei wurden fehlerhafte Kilometerangaben auf den Pfeilwegweisern /Armwegweisern festgestellt. Eine Korrektur der Angaben setzt voraus, dass jeder einzelne Schilderstandort mit seinen Schildern und den darauf enthaltenen Kilometerangaben überprüft wird. Da es für das bestehende System kein digitales Kataster bzw. keine Verwaltungssoftware gibt, müsste jede Verbindungsstrecke in einem Online-Routenplaner berechnet und das Ergebnis mit der Angabe auf den Schildern abgeglichen werden. Alternativ müsste das gesamte Routennetz abgefahren werden. Gleiches gilt für die Zielkontinuität der Angaben.
 - **Ausschilderung in Ortschaften**
Um die Zielkontinuität zu wahren, müssten die Zielangaben an den Ortseingängen überprüft und ggf. angepasst werden.
 - **Schilderstandorte**
Bei der stichprobenartigen Überprüfung wurde auch festgestellt, dass die Schilderstandorte nicht immer optimal gewählt wurden. Pfeilwegweiser beispielsweise sollen von allen Zugängen gut sichtbar sein. Um diese Fehler zu beheben, müsste eine Vor-Ort-Kontrolle aller Schilderstandorte erfolgen.
 - **Routenplaketten**
Themenrouten werden im Landkreis Cloppenburg überwiegend mit eigenen Routenplaketten ausgeschildert, die am Rohrfosten befestigt sind. Allerdings ist auch hier keine Kontinuität vorhanden. So werden beispielsweise bei der Boxenstopp-Route an gewissen Stellen Einschübe verwendet. Sollte die Ausschilderung der Themenrouten wie „Cloppenburger Radtour“, „Radtour durch Geest und Moor“, „Boxenstopp-Route“ und „Geest-Radweg“ als Einschub unterhalb der bestehenden Pfeilwegweiser/Armwegweiser erfolgen, müssen diese Einschübe neu produziert werden. Die Größe dieser neu produzierten Einschübe würde aber wiederum nicht den Vorgaben entsprechen. Mit der Einführung eines FGSV-konformen Radverkehrsleitsystems kann ohne weiteres eine Anpassung an die Systeme der Nachbarregionen wie dem Emsland, Osnabrücker Land und Oldenburg geschaffen werden, wodurch die Unterhaltung der Themenrouten erleichtert würde. Bei Nachbestellungen müssten keine Sonderanfertigungen mehr für den Landkreis Cloppenburg erfolgen. Vielmehr könnte eine gewisse Anzahl an Einschub-Schilder der jeweiligen Themenroute auf Vorrat bestellt werden. Je nach Bedarf könnten diese dann im Emsland, im Osnabrücker Land oder in Cloppenburg montiert werden.
 - **Zielpiktogramme**
Eine nachträgliche Ausweisung von Sehenswürdigkeiten, Bahnhöfen, Tourist-Informationen ist nicht ohne weiteres möglich. Bestes Beispiel liefert das Museumsdorf Cloppenburg, das aktuell gar nicht am Radverkehrsleitsystem angeschlossen ist. In allen Fällen müsste vorab die Zielspinne festgelegt werden, das bedeutet die Festlegung des Standortes von dem aus die Zusatzinformation beispielsweise „Bahnhof“ ausgeschildert werden soll. In der Praxis bedeutet dies einen erheblichen Planungsaufwand. In der Folge dann müssten die zusätzlichen Schilder produziert und eine große Anzahl von Schildern ausgetauscht werden.
- Verwendung der vorhandenen Rohrfosten

Die Zielwegweiser werden an neue Rohrfosten mit einem Durchmesser von $D=76$ mm mit einem Betonfertigfundament befestigt. Für diese Standorte sind neue Rohrfosten notwendig, um die größeren Zielwegweiser stabil zu montieren und um das Lichtraumprofil einhalten zu können. Die neuen Zielwegweiser werden in der vom ADFC empfohlenen Mindestgröße mit einer Schildlänge von 800 mm und einer Schildhöhe von 200 mm angefertigt. Die Schilder sind somit größer als die bisherigen Zielwegweiser mit einer Höhe von 150 mm und einer Breite von 600 mm.

Eine ADFC-Zertifizierung kommt nur für die größeren Schilder in Betracht. Für die Standorte der Zwischenwegweiser können die bestehenden Rohrfosten bis auf einige Ausnahmen verwendet werden.

Das neue Radroutennetz umfasst insgesamt 685 Standorte mit Zielwegweisern und 3.250 Standorte mit Zwischenwegweisern. Für 950 Standorte wurden neue Rohrfosten einkalkuliert.

- Smartphone-Fähigkeit der Beschilderung

Die Verwendung von QR-Codes ist in den Planungen des Radverkehrsleitsystems aus 2012 nicht berücksichtigt. QR-Codes zu den Themenrouten lassen sich allerdings leicht integrieren. Die geplanten Aufkleber mit dem Hinweis auf die Wartungshotline an den Rohrfosten könnten um die gewünschten QR-Codes ergänzt werden. Die QR-Codes würden die Nutzer dann auf die entsprechenden Homepages der Erholungsgebiete mit den Zusatzinformationen zu den Themenrouten wie beispielsweise Hase-Ems-Tour oder Boxenstopproute weiterleiten.

- Unterhaltung des Radverkehrsleitsystems

Die Unterhaltung des Radverkehrsleitsystems soll nach wie vor in Zusammenarbeit mit den kommunalen Bauhöfen erfolgen. Die Bauhöfe werden jährlich vor Beginn der Radfahrsaison aufgefordert, die Schilder in ihrem Gemeindegebiet zu kontrollieren.

Folgende Punkte sind dabei zu beachten:

- grün gewordene Schilder und Zwischenwegweiser sollten gereinigt werden,
- schief stehende Pfosten sollen gerade gesetzt werden und im Erdreich verfestigt werden,
- Schilder und Zwischenwegweiser sollten von Bäumen und Sträuchern freigeschnitten werden.
- Sofern Schilder beschädigt sind und ersetzt werden müssen, melden die Bauhöfe den Wartungsaufwand einer Mitarbeiterin des Landkreises Cloppenburg. Sie bestellt die benötigten Schilder dann gesammelt nach.

- Folgekosten

Die Folgekosten werden sich im bisherigen Rahmen in Höhe von 5.000€/jährlich bewegen.

5. Kosten der Umsetzung des Konzepts

Für die Umsetzung des neuen Radverkehrsleitsystems hat das Planungsbüro Kosten in Höhe von rd. 388.000 € ermittelt. Laut Leistungsbeschreibung setzen sich diese wie folgt zusammen:

- Neukonzeptionierung für den Landkreis (u.a. Detailplanung, Standortplanung, Netzbefahrung (ca. 1.450 km), Erstellung eines Wegweiskatasters, Erstellung von Produktionslisten für die Beschilderung, Überwachung des Schildereinbaus, Bauabnahme und Umsetzungskontrolle 111.255,48 €
- Kosten der Verwaltungssoftware (Lizenz) einmalig 9.000 €
- Schilderkosten geschätzt
(3.000 Schilder, 2.300 Pfeilwegweiser, 400 Tabellenwegweiser, 6.500 Zwischenwegweiser, 950 Stahlpfosten, 950 Betonsockel) 267.671,46 €

6. Einwerbung von Fördermitteln

Wie bereits 2012 in den Kreisgremien erklärt, wurde die tatsächliche Umsetzung des Konzepts von der Einwerbung von Fördermitteln abhängig gemacht. Die in 2013 und 2014 recherchierten Förderungen (TOEKOMST, Tourismusrichtlinie Nds. ZILE) konnten wegen Auslaufens der EU-Förderperiode nicht erreicht werden. Mit Beginn der neuen Förderperiode haben sich Fördermöglichkeiten nach der in Aufstellung befindlichen ZILE-Richtlinie ergeben (nach der vorläufigen Förderbemessungsgrundlage ist eine Zuwendung in Höhe von 43 % d.h. 166.776,33 € möglich).

PSP-Element (Produkt)

11.500036.510