

Landkreis Dahme-Spreewald

Der Landrat



Landkreis Dahme-Spreewald, Reutergasse 12, 15907 Lübben (Spreewald)

An das Mitglied des Kreistages

Frau
Nadine Graßmel

Ø alle Mitglieder des Kreistages per E-Mail

Dezernat bzw. Amt:	Büro Kreistag und Wahlen
Anschrift:	Reutergasse 12 15907 Lübben (Spreewald)
Bearbeiter:	Hr. Dreier
Zimmer:	118/1
Vermittlung:	03546-26-0
Durchwahl:	- 1204
Fax:	- 1218
E-Mail*:	Kreistag@dahme-spreewald.de
Aktenzeichen:	03/Anfragen 2026/028
Datum:	14.09.2026
Ihr Schreiben vom:	25.08.2026
Ihr Zeichen:	

2026/Anfr./028
Anfrage an den Landrat
hier: Hofjagdweg

Sehr geehrte Frau Graßmel,

vielen Dank für Ihre Anfrage, welche ich hiermit beantworte.

Gestatten Sie mir vorab einige Bemerkungen zu Ihrer Anfrage.

Zuletzt wurde dieses Thema in der Kreistagssitzung am 01.12.2021 beraten. Gegenstand der Diskussion war die mögliche Ausweisung des Hofjagdweges als Fahrradstraße.

Im Ergebnis der Beratung wurde eine Arbeitsgruppe eingerichtet, die die Machbarkeit dieses Vorhabens prüfen sollte. Der Arbeitsgruppe gehörten Vertreterinnen und Vertreter des Kreistages, der betroffenen Kommunen sowie der Kreisverwaltung an.

Im Verlauf der Beratungen wurde jedoch deutlich, dass die Einrichtung einer Fahrradstraße von der Mehrheit der betroffenen Kommunen (Gemeinde Bestensee, Stadt Mittenwalde und Amt Schenkenländchen) als zuständige Straßenbauasträger abgelehnt wurde.

Ausschlaggebend hierfür war insbesondere die Befürchtung, dass eine Fahrradstraße die bisherige Mehrfachnutzung des Hofjagdweges erheblich einschränken und damit den motorisierten Individualverkehr auf dieser Strecke begrenzen würde. Im weiteren Verlauf dieses Schreibens werde ich nochmals ausführlich auf die Errichtung einer Fahrradstraße eingehen.

Hauptsitz
Reutergasse 12
15907 Lübben (Spreewald)
Postanschrift
Postfach 14 41
15904 Lübben (Spreewald)

Verwaltungsstandorte in
15907 Lübben (Spreewald)
Beethovenweg 14
Weinbergstraße 1 und 30
Hauptstraße 51
Logenstraße 17
15926 Luckau
Nonnengasse 3
Karl-Marx-Str. 21

Verwaltungsstandorte in
15711 Königs Wusterhausen
Brückenstraße 41
Schulweg 1 b
Fontaneplatz 10
Max-Werner-Straße 7a

Zeesen
Karl-Liebknecht-Str. 157

Bankverbindung
Mittelbrandenburgische
Sparkasse in Potsdam
Kontoinhaber: Landkreis
Dahme-Spreewald
IBAN: DE22 1605 0000
3681 0244 47
BIC: WELADED1PMB

Internet
www.dahme-spreewald.de
E-Mail
post@dahme-spreewald.de*
* Die genannten E-Mail-Adressen
dienen nur dem Empfang einfacher
Mitteilungen ohne Signatur und/oder
Verschlüsselung.

1. Wie stellt sich die aktuelle verkehrsrechtliche und eigentumsrechtliche Situation auf dem Abschnitt des Hofjagdweges zwischen Krummensee und Groß Körös dar?

Bauliche und verkehrsrechtliche Situation des Hofjagdweges

Der Hofjagdweg zwischen Krummensee und Groß Körös ist hinsichtlich der Straßenbaulast in insgesamt vier Abschnitte unterteilt. Die Straßenbaulast liegt bei drei kommunalen Trägern: der Gemeinde Bestensee, der Stadt Mittenwalde sowie der Gemeinde Groß Körös beziehungsweise dem Amt Schenkenländchen. Die konkrete Aufteilung stellt sich wie folgt dar:

Abschnitt 1: Krummensee, Ortsausgang bis B 246

Länge: ca. 1.460 m

Ausbaubreite: ca. 3,00 m

Nutzungsart: touristischer Verbindungsweg mit Mehrfachnutzung

Straßenbaulastträger: Stadt Mittenwalde / Gemeinde Bestensee

Abschnitt 2: B 246 bis L 473

Länge: ca. 2.960 m

Ausbaubreite: ca. 3,00 bis 3,50 m

Nutzungsart: touristischer Verbindungsweg mit Mehrfachnutzung

Straßenbaulastträger: Stadt Mittenwalde / Gemeinde Bestensee

Abschnitt 3: L 473 bis Stellwerk Motzen

Länge: ca. 3.160 m

Ausbaubreite: ca. 3,50 m

Nutzungsart: touristischer Verbindungsweg mit Mehrfachnutzung

Straßenbaulastträger: Stadt Mittenwalde / Gemeinde Bestensee / Gemeinde Groß Körös - Amt Schenkenländchen

Abschnitt 4: Stellwerk Motzen bis Ortseingang Groß Körös Länge: ca. 3.150 m

Ausbaubreite: ca. 3,00 m

Nutzungsart: touristischer Verbindungsweg mit Mehrfachnutzung

Straßenbaulastträger: Gemeinde Groß Körös - Amt Schenkenländchen

Verkehrliche Nutzung

Der Hofjagdweg übernimmt auf den genannten Abschnitten unterschiedliche Funktionen. Er wird derzeit unter anderem als Verbindungsweg, Anlieger- und Erschließungsweg, touristische Radroute, Umleitungsstrecke sowie als Versorgungsweg und Ortsverbindung genutzt.

Diese Mehrfachnutzung ist rechtlich grundsätzlich zulässig. Soweit die jeweiligen Abschnitte dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind, ist deren Benutzung im Rahmen der jeweiligen Widmung und unter Beachtung der geltenden straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften grundsätzlich jedermann gestattet (Gemeingebrauch).

Einordnung als Radroute und Radweg

Der Hofjagdweg ist auf den betreffenden Abschnitten als touristische Radroute ausgewiesen. Die Ausweisung als Radroute bedeutet jedoch nicht, dass es sich straßenverkehrsrechtlich um einen Radweg handelt.

Die betreffenden Abschnitte sind weder durch ihre Widmung noch durch eine entsprechende straßenverkehrsrechtliche Anordnung als eigenständige beziehungsweise benutzungspflichtige Radwege ausgewiesen. Der Radverkehr wird daher gemeinsam mit dem übrigen zugelassenen Verkehr auf der vorhandenen Fahrbahn geführt.

Aus der Funktion des Hofjagdweges als touristische Radroute ergibt sich somit keine ausschließliche Nutzung durch den Radverkehr. Die bestehende Mehrfachnutzung durch Radfahrende, Kraftfahrzeuge sowie den Land- und Forstverkehr bleibt davon unberührt.

Auch hinsichtlich der seinerzeit gewährten Fördermittel ist zwischen der Förderung einer touristischen Radroute beziehungsweise eines multifunktional genutzten Verbindungsweges und der Förderung eines eigenständigen Radweges zu unterscheiden. Eine Förderung als Radweg begründet nicht bereits aufgrund der touristischen Ausweisung eine straßenverkehrsrechtliche Zweckbindung als Radweg.

Damit ist festzuhalten, dass der Hofjagdweg zwar eine wichtige Funktion für den touristischen Radverkehr erfüllt, die betreffenden Abschnitte jedoch aufgrund ihrer tatsächlichen und rechtlichen Ausgestaltung als multifunktional genutzte Verkehrswege und nicht als eigenständige Radwege zu betrachten sind.

2. **Welche Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wurden seit der Befassung des Kreistages im Jahr 2020 geprüft beziehungsweise umgesetzt.**
3. **Welche Gespräche und Abstimmungen fanden seitdem zwischen dem Landkreis, den betroffenen Kommunen, dem Amt Schenkenländchen sowie weiteren beteiligten Stellen statt und mit welchem Ergebnis?**
4. **Welche Gründe haben bislang einer dauerhaften Lösung, insbesondere einer Ausweisung als Fahrradstraße oder einer anderweitigen sicheren Trennung von Rad und Kraftfahrzeugverkehr, entgegengestanden?**

Die Fragen 2 bis 4 werden gemeinsam beantwortet:

Seit der Befassung des Kreistages mit der Verkehrssicherheit auf dem Hofjagdweg im Jahr 2020 wurden insbesondere Maßnahmen zur Reduzierung der Konflikte zwischen Kfz- und Radverkehr betrachtet. Dabei sind insbesondere die zulässige Höchstgeschwindigkeit, die mögliche Einrichtung einer Fahrradstraße sowie die seit 2020 geltenden gesetzlichen Vorgaben für das Überholen von Radfahrenden zu nennen.

Tempo 60

Für den betreffenden Abschnitt des Hofjagdweges ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit von besonderer Bedeutung, da es sich teilweise um eine schmale, von Kfz und Radverkehr gemeinsam genutzte Fahrbahn handelt. Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann dazu beitragen, die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Kraftfahrzeugen und Radfahrenden zu verringern und dadurch das Risiko sowie die möglichen Folgen gefährlicher Begegnungs- und Überholvorgänge zu reduzieren.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wurde auf dem betreffenden Abschnitt durch das Straßenverkehrsamt im Rahmen einer verkehrsrechtlichen Anordnung gemäß § 45 StVO auf 60 km/h beschränkt. Bei der Prüfung und Anordnung wurden insbesondere der außerörtliche Charakter des Hofjagdweges sowie dessen Mehrfachnutzung durch den Kfz-, Rad- und land- bzw. forstwirtschaftlichen Verkehr berücksichtigt.

Fahrradstraße

Die Einrichtung einer Fahrradstraße auf dem Abschnitt zwischen Krummensee und Groß Körös wurde im Rahmen einer Arbeitsgruppe aufgrund des gemeinsamen Antrags der SPD-Fraktion und der CDU/FDP/Bauern-Fraktion erörtert.

Eine Fahrradstraße hätte für die Verkehrssicherheit grundsätzlich einen weitergehenden Effekt als eine alleinige Geschwindigkeitsreduzierung. Nach der geltenden StVO beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf Fahrradstraßen grundsätzlich 30 km/h. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Anderer Fahrzeugverkehr ist grundsätzlich ausgeschlossen, kann jedoch durch entsprechende Zusatzzeichen zugelassen werden.

Die Einrichtung einer Fahrradstraße würde insbesondere auf dem schmalen Abschnitt des Hofjagdweges die Stellung des Radverkehrs stärken und die zulässige Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs reduzieren. Bei der konkreten Ausgestaltung wären jedoch die Belange des Anliegerverkehrs sowie des land- und forstwirtschaftlichen Verkehrs zu berücksichtigen. Insbesondere wäre zu prüfen, in welchem Umfang der Kfz-Verkehr durch entsprechende Zusatzzeichen weiterhin zugelassen werden soll.

Für die Einrichtung einer Fahrradstraße ist neben der verkehrsrechtlichen Prüfung auch der zuständige Straßenbaulastträger zu beteiligen, insbesondere soweit dessen Belange durch die Anordnung oder damit verbundene Maßnahmen berührt werden.

Im Rahmen der Arbeitsgruppe wurde die Maßnahme mit den betroffenen Gemeinden erörtert. Dabei wurde deutlich, dass für die Einrichtung einer Fahrradstraße auf dem betreffenden Abschnitt derzeit kein ausreichendes Einvernehmen der beteiligten Straßenbaulastträger besteht. Eine Umsetzung der Fahrradstraße ist daher unter den derzeitigen Rahmenbedingungen nicht absehbar.

5. **Welche kurzfristigen Maßnahmen sind möglich, um die Sicherheit für Radfahrende auf diesem Abschnitt zu verbessern?**
6. **Welche dauerhafte Lösung wird seitens des Landkreises angestrebt und gibt es hierfür bereits einen konkreten Zeitplan?**

Die Fragen 5 und 6 werden gemeinsam beantwortet.

Änderung der StVO - Mindestabstand beim Überholen von Radfahrenden

Als kurzfristig wirksame Maßnahme ist die Änderung der StVO und die damit verbundene gesetzliche Regelung zum Mindestabstand beim Überholen von Radfahrenden zu betrachten. Seit der Novelle der StVO ist beim Überholen von Radfahrenden mit einem Kraftfahrzeug ein ausreichender Seitenabstand einzuhalten. Dieser beträgt innerorts mindestens 1,5 Meter und außerorts mindestens 2 Meter (§ 5 Abs. 4 StVO). Die Regelung gilt damit auch für die außerorts gelegenen Abschnitte des Hofjagdweges.

Gerade auf dem schmalen, teilweise nur etwa drei Meter breiten Abschnitt zwischen Krummensee und Groß Körös kommt dieser Regelung eine besondere Bedeutung zu. Ein Überholvorgang ist dort nur zulässig, wenn der vorgeschriebene Seitenabstand eingehalten werden kann und gleichzeitig eine Gefährdung des Gegenverkehrs ausgeschlossen ist. Ist dies aufgrund der vorhandenen Fahrbahnbreite nicht möglich, muss der Kraftfahrzeugführer hinter dem Radfahrenden bleiben und gegebenenfalls warten.

Die Wirksamkeit dieser Regelung setzt dabei voraus, dass die Verkehrsteilnehmer die gesetzlichen Vorgaben beachten und die in § 1 StVO verankerte gegenseitige Rücksichtnahme berücksichtigen. Die Änderung der StVO stellt somit keine bauliche Veränderung des Hofjagdweges dar, verbessert jedoch die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Sicherheit des Radverkehrs.

Da seit der letzten Befassung mit dem Sachverhalt in den Jahren 2020/2021 keine wesentlichen baulichen Veränderungen auf dem betreffenden Streckenabschnitt eingetreten sind, bestehen hinsichtlich einer kurzfristigen Verbesserung der Verkehrssicherheit weiterhin nur begrenzte Handlungsmöglichkeiten. Von besonderer Bedeutung bleiben daher die geltenden verkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen sowie die Pflicht aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu gegenseitiger Rücksichtnahme und erhöhter Aufmerksamkeit.

Aus verkehrsplanerischer Sicht wäre die Errichtung eines baulich getrennten Radweges parallel zum Hofjagdweg grundsätzlich eine wünschenswerte und komfortable Lösung. Durch eine solche Trennung könnten die Konflikte zwischen Rad- und motorisiertem Verkehr auf dem betreffenden Abschnitt deutlich reduziert werden. Gleichzeitig wäre damit die Diskussion über die gemeinsame Nutzung der schmalen Fahrbahn durch Radfahrende und motorisierte Verkehrsteilnehmer weitgehend entschärft.

Der Bau eines begleitenden Radweges würde jedoch einen erheblichen finanziellen und planerischen Aufwand verursachen und müsste von den jeweils zuständigen Straßenbaulastträgern getragen bzw. finanziert werden. Angesichts der derzeit angespannten kommunalen Haushaltslagen stehen die hierfür erforderlichen Haushaltsmittel bei den betroffenen Gemeinden und beim Landkreis nicht in ausreichendem Umfang zur Verfügung. Eine kurzfristige Realisierung eines eigenständigen Radweges ist daher aus heutiger Sicht nicht absehbar bzw. unrealistisch. Der Landkreis Dahme-Spreewald wird deshalb als Baulastträger für einen begleitenden Radweg aus den o. g. Gründen nicht zur Verfügung stehen.

Mit freundlichen Grüßen



Herzberger
Landrat