

Radverkehrsplan des Landes Sachsen-Anhalt (LRVP)

15. Juni 2010



SACHSEN-ANHALT

Gliederung

1	Auftrag und Methodik	1
2	Grundsätze und Ziele für die Radverkehrsplanung in Sachsen-Anhalt	4
3	Herausforderungen und Rahmenbedingungen für die Radverkehrsplanung in Sachsen-Anhalt.....	9
3.1	Herausforderungen	9
3.2	Rahmenbedingungen.....	14
3.2.1	Rechtsrahmen	14
3.2.2	Finanzierungsrahmen	16
3.2.3	Akteure der Radverkehrsförderung.....	17
4	Leitlinien der Radverkehrsgestaltung in Sachsen-Anhalt	18
5	Radverkehr in Sachsen-Anhalt – Handlungsfelder für die Koordination der Radverkehrsgestaltung bis 2012/2017.....	22
5.1	Bestimmung des Landesradverkehrsnetzes	22
5.1.1	Radrouten Klassen 1 - 4	22
5.1.2	Straßenbegleitende Radwege an klassifizierten Straßen	38
5.2	Bewertung von Eisenbahntrassen hinsichtlich des Ausbaus als Radweg.....	42
5.3	Wegemanagement touristischer Radrouten.....	44
5.4	Wegweisungssystem und Beschilderungsmanagement.....	52
5.5	Vernetzung mit dem ÖPNV	56
5.6	Mobilitätserziehung und Verkehrssicherheitsarbeit	60
5.7	Koordinierung und Öffentlichkeitsarbeit	65
6	Radwegeinformationsdatenbank	69
7	Finanzierung und Förderung.....	77
7.1	Finanzbedarf	77
7.2	Förderkulisse für den Radverkehr.....	78
8	Literatur/ Quellen.....	86
9	Verzeichnisse	89
9.1	Abbildungsverzeichnis.....	89
9.2	Tabellenverzeichnis.....	89
9.3	Abkürzungsverzeichnis	90
9.4	Anlagenverzeichnis	92

1 Auftrag und Methodik

Der Landesradverkehrsplan (LRVP) greift das Ziel der Koalitionsvereinbarung für die fünfte Legislaturperiode vom 24. April 2006 auf, in Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) 2002 - 2012 die Rahmenbedingungen für den Radverkehr in Sachsen-Anhalt ressortübergreifend und in enger Kooperation mit den Kommunen weiter zu entwickeln.

Um der Weiterentwicklung des „Radverkehrs als System“, mit den wesentlichen Elementen Infrastruktur, Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit sowie Service und Dienstleistungen¹, auch in der Öffentlichkeit die erforderliche Dynamik zu verleihen, wird die Erarbeitung des LRVP durch einen politischen Aktionsplan „Pro Rad“ (11-Punkte-Programm) (s. **Anlage 5.7-1**) unterstützt, der kurzfristige öffentlichkeitswirksame Maßnahmen enthält.

Mit dem LRVP wird ein weiterer Baustein des Landesverkehrskonzeptes, das alle Verkehrsarten einschließt, vorgelegt. Entsprechend dem NRVP erfasst der LRVP den alltags- und freizeitrelevanten sowie tourismusrelevanten Radverkehr.

Der LRVP wird unter Berücksichtigung und Beachtung der im NRVP, im Landesentwicklungsplan des Landes Sachsen-Anhalt² (LEP-LSA) und in den Regionalen Entwicklungsplänen (REP) festgelegten radverkehrsrelevanten Grundsätzen und Zielen sowie unter Einbeziehung bereits bestehender kommunaler und regionaler Konzepte erstellt. Er bildet unabhängig von der jeweiligen Baulastträgerschaft und der sonstigen Aufgabenzuordnung zu den Ressorts der Landesregierung die Fachplanung des Landes für die Entwicklung des Radverkehrs als Mobilitätssystem in Sachsen-Anhalt.

Im Rahmen der Landesentwicklung greift der Radverkehrsplan die bisherigen Aktivitäten des Landes, der Kommunen, deren Zusammenschlüsse und von Verbänden im Bereich des Radverkehrs u. a. durch eine Anhörung auf und entwickelt sie nach den Grundsätzen und Zielen des NRVP und den verkehrs-, umwelt- und tourismusrelevanten Planungen des Landes weiter.

Das Aufstellungsverfahren des LRVP folgt einem integrativen Ansatz, der auf eine breite öffentliche Beteiligung, insbesondere der Kommunen und Verbände, ausgerichtet ist. Neben öffentlichen Veranstaltungen³ tragen Umfragen und Workshops zu einer engen Kooperation bei.

Durch die Entwicklung von ressort- und aufgabenübergreifenden Leitlinien soll der LRVP eine landesweit einheitliche Planung, Umsetzung und Finanzierung eines baulastträgerübergreifenden Radwegesystems ermöglichen und die dafür erforderlichen Prioritäten zu setzen. Damit erfüllt der LRVP die Zielsetzung der Koalitionsvereinbarung, die Städte und Gemeinden bei der Entwicklung ihrer kommunalen Radverkehrskonzepte zu unterstützen. Er soll gleichzeitig Möglichkeiten eröffnen, ressortübergreifende Fördermöglichkeiten zugunsten von Investitionen in Radverkehrsanlagen zu nutzen. Darüber hinaus

¹ Diese drei Bereiche sind gleichrangige Elemente des Gesamtsystems. Üblicherweise wird dafür auch der verkürzte Begriff Radverkehrsförderung benutzt. Der Begriff Radverkehrsförderung wird im weiteren Text verwendet.

² Gesetz über den Landesentwicklungsplan des Landes Sachsen-Anhalt (LEP-LSA) vom 23.08.1999.

³ Auftaktveranstaltung zum LRVP am 18.12.2006; Tagung zur Beschilderungskonzeption für überregionale Radwege am 07.06.2007.

wird die notwendige Kompatibilität mit den sich in anderen, vor allem in benachbarten Bundesländern analog vollziehenden Entwicklungen⁴, gesichert.

Dem LRVP werden zwei Planungshorizonte zugrunde gelegt. Ein kurzfristiger Zeitraum bis 2012, der mit dem Zeithorizont des NRVP korrespondiert und ein mittelfristiger Zeitraum bis 2017⁵. Der erste Planungshorizont soll mit einer Evaluation der umgesetzten Maßnahmen abgeschlossen werden, um die in den Handlungsfeldern eingeleiteten Maßnahmen zielorientiert bis zum Ende des mittelfristigen Planungshorizontes nachsteuern zu können.

Der LRVP wird methodisch in Grundsätze und Ziele, Leitlinien sowie Handlungsfelder strukturiert (s. **Abb. 1-1**).

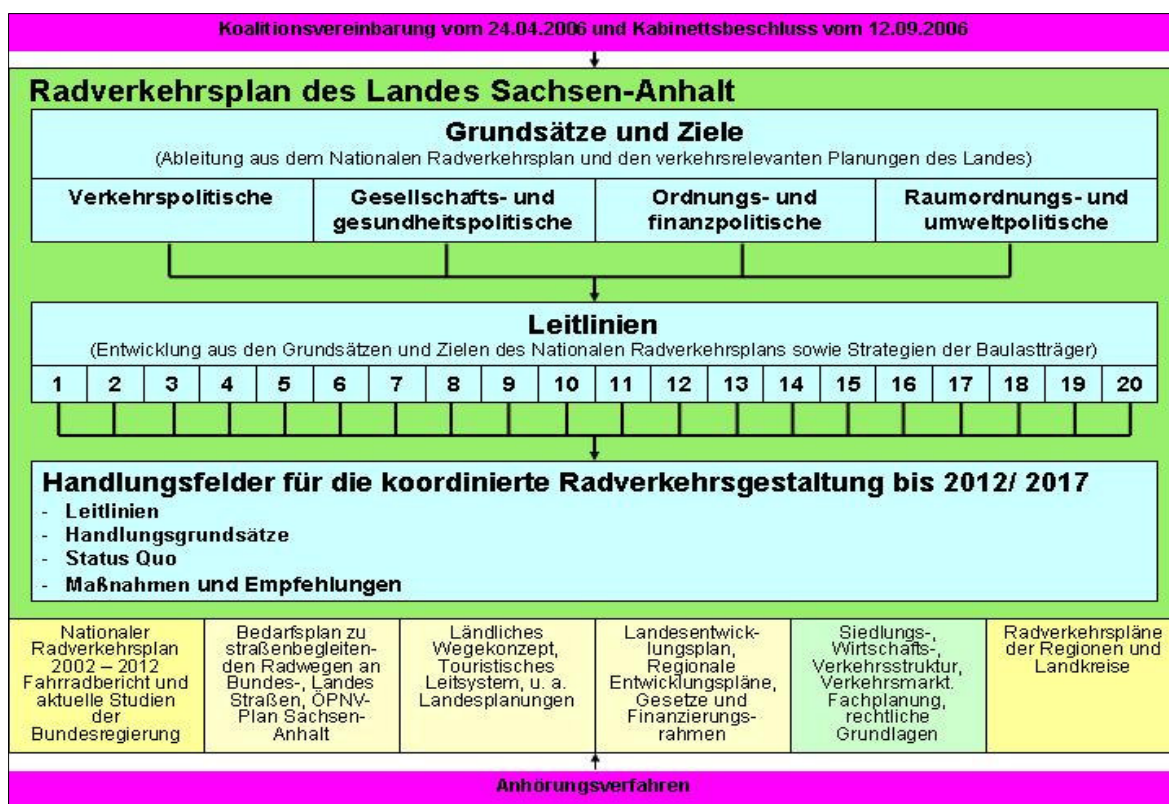


Abb. 1-1: Struktur des LRVP

Die **Grundsätze und Ziele** des LRVP sind aus dem NRVP und den verkehrs-, umwelt- und tourismusrelevanten Planungen des Landes abgeleitet.

Die **Leitlinien** wurden ressort- und aufgabenträgerübergreifend aus den Grundsätzen und Zielen sowie den bisher von den Baulast- bzw. sonstigen Aufgabenträgern verfolgten Zielen entwickelt. Sie umfassen die Bereiche des alltags- und freizeitrelevanten sowie tou-

4 - Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen 2005
- Radverkehrskonzept für den Freistaat Thüringen 2008
- Landesweites Radfernwegenetz Niedersachsen 2003
- Netz von touristischen Radwegen Brandenburg.

5 Laut Kabinettsbeschluss zur Erstellung des LRVP vom 12.09.2006 wurden die Planungshorizonte 2009 und 2012 (ebenfalls Ende der Laufzeit des Nationalen Radverkehrsplans) festgelegt. Der Aktionsplan „Pro Rad“ umfasst den Zeitraum bis 2009. Im Rahmen des LRVP werden Vorschläge zur Fortschreibung des Aktionsplans „Pro Rad“ vorgelegt. Deshalb ist es folgerichtig, für die Umsetzung des LRVP die Planungshorizonte 2012 und 2017 festzusetzen.

rismusrelevanten Radverkehrs.

Die **Handlungsfelder** für infrastrukturbezogene und infrastrukturergänzende Aufgaben ergeben sich aus den Leitlinien. Sie gliedern sich in:

- Die **Handlungsgrundsätze** enthalten maßnahmeorientierte Zielvorgaben, die unter Zugrundelegung der im Zweiten Fahrradbericht der Bundesregierung dargelegten Erfahrungen und der aktuellen Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen entwickelt wurden.
- Der **Status quo** beschreibt die Ausgangssituation einschließlich der von den unterschiedlichen Baulast- bzw. sonstigen Aufgabenträgern bisher verfolgten Aktivitäten.
- Die **Maßnahmen und Wirkungen** betreffen Aktivitäten, die geeignet sind, die bundesweiten Best practice-Beispiele zumindest zu erreichen bzw. sich hinsichtlich der angestrebten Wirkungen an einem Mehrwert für Sachsen-Anhalt orientieren.

Als zentrale ressortübergreifende Handlungsfelder werden folgende wesentliche infrastrukturbezogene und -ergänzende Themen, die sich an den komplexen landespolitischen Zielstellungen in den Bereichen der Verkehrs-, Gesellschafts- und Gesundheitspolitik, der Raumordnungs- und Umweltpolitik, der Wirtschafts- und Tourismuspolitik sowie der Ordnungs- und Finanzpolitik orientieren, benannt.

Infrastrukturbezogene Handlungsfelder

- Netze und Infrastruktur (Klassifizierung der Netze und Festlegung von Schwerpunkten für den Ausbau der Infrastruktur, z. B. Berücksichtigung der Schulentwicklungsplanung, Standorte von Versorgungs- und Dienstleistungszentren besonders im ländlichen Raum, touristischer Höhepunkte, Verbesserung des Ausbaustandards unter Berücksichtigung von Verkehrssicherheitsaudits in der Planung und Sanierung, Verbesserung der Serviceangebote, Schaffung von Netzschlüssen sowie bauliche Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit des Radverkehrs).
- Wegemanagement für Radwege (z. B. Führen von Wegekatastern, Organisation der Verkehrssicherungspflicht, regelmäßige Radverkehrs-/ -wegeschauen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit).
- Einheitliches, durchgängiges Beschilderungssystem in Form des Touristischen Leit-systems und der amtlichen Wegweisung; Ausweisung des bundesweiten D-Routen-Netzes.
- Finanzierung des Radverkehrs (ressortübergreifende und sonstige Fördermöglichkeiten zugunsten von Investitionen in das Radverkehrssystem).

Infrastrukturergänzende Handlungsfelder

- Vernetzung innerhalb des Gesamtsystems und mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)
- Mobilitätserziehung und Verkehrssicherheitsarbeit u. a. durch Sensibilisierung für die Sicherheitsaspekte im Zusammenhang mit dem Radverkehr sowie der Wirkungen des Radverkehrs als Beitrag zur Gesundheitsförderung und körperlichen Fitness.
- Koordination und Öffentlichkeitsarbeit zur Umsetzung des LRVP.

2 Grundsätze und Ziele für die Radverkehrsplanung in Sachsen-Anhalt

Die Förderung des Radverkehrs ist integraler Bestandteil der Verkehrspolitik des Landes Sachsen-Anhalt. Eine zentrale Aufgabe des LRVP ist es, die bestehende Infrastruktur für den **Radverkehr zu einem Gesamtsystem zu vernetzen, das nach einheitlichen Grundsätzen baulastträgerübergreifend konzipiert** ist. Der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr von derzeit rund 15 % soll weiter erhöht werden. Die gute Platzierung im bundesdeutschen Ländervergleich (zusammen mit den Flächenländern Schleswig-Holstein und Niedersachsen auf Rang 3)⁶ ist für das Land Motivation. Die strukturell günstigen Voraussetzungen sollen genutzt werden, die Potenziale für eine Steigerung des Radverkehrs weiter auszuschöpfen.

Die Erarbeitung des LRVP dient der Umsetzung des **Nationalen Radverkehrsplans 2002-2012 (NRVP)**⁷ auf Landes-, Regional- und Kommunalebene. Der NRVP als übergeordnete Planungsgrundlage für den Radverkehr benennt nachstehende neun Handlungsfelder:

- Fahrradnutzung im Alltagsverkehr: attraktiver, sicherer und komfortabler,
- Fahrradtourismus: Standort Deutschland stärken,
- Vernetzung der Verkehrsmittel: Einsatzmöglichkeiten des Fahrrades erweitern,
- Effiziente Koordinierung der Radverkehrsplanung und –förderung,
- Finanzierung von Radverkehrsanlagen,
- Optimierung des Rechtsrahmens: Vereinfachen und neue Akzente setzen,
- Maßnahmen für mehr Sicherheit,
- Einladung zum öffentlichen Dialog (Öffentlichkeitsarbeit).

Diese sind die Grundlage für die Handlungsfelder der Radverkehrsgestaltung des LRVP in den beiden Planungshorizonten 2012/ 2017.

Mit der Zielstellung einer integrierten und nachhaltigen Verkehrspolitik wird das Fahrrad sowohl im Alltags-, als auch im Freizeit- und Tourismusverkehr betrachtet. Das Land Sachsen-Anhalt verfolgt im Rahmen des LRVP einen entsprechenden zielgruppenspezifischen Ansatz und berücksichtigt dabei auch eine geschlechterdifferenzierte Betrachtung der Bedürfnisse und Möglichkeiten⁸.

Zur Erreichung der zentralen Aufgabe des LRVP sollen landesweit einheitliche Rahmenbedingungen in Bezug auf die Planung, die geforderten Qualitätsstandards, die Beschilderung, den Betrieb und den Unterhalt sowie die Finanzierung der Radverkehrsanlagen zur Anwendung kommen. Damit werden die verschiedenen Baulastträger in die Lage versetzt, das Radverkehrsnetz systematisch und in enger Koordination mit den Bestrebungen der angrenzenden Gebietskörperschaften und Regionen weiterzuentwickeln.

⁶ Quelle: Mobilität in Deutschland (MiD) (2008).

⁷ BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU - UND WOHNUNGSWESEN (BMVBW) (Hrsg.) (2002): Nationaler Radverkehrsplan 2002-2012. FahrRad! Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland. Berlin/Köln.

⁸ Beschluss der Landesregierung Sachsen-Anhalt zur Umsetzung des Gender Mainstreaming-Ansatzes vom 18.10.2004.

Verkehrspolitisches Ziel des Landes Sachsen-Anhalt ist es, den Radverkehr und seine Gleichberechtigung gegenüber anderen Verkehrsmitteln herzustellen, zu stärken und weiter zu befördern. Dies unterstreicht eine wesentliche Zielstellung des EU-Weißbuches „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010“⁹, wonach die Nutzerinnen und Nutzer in den Mittelpunkt der Verkehrspolitik zu stellen sind, z. B. durch die Verringerung von Unfällen bzw. die Förderung von Technologien, die umweltfreundlicher und sicherer sind.

Die Förderung des Radverkehrs begründet sich in den vielschichtigen positiven und nachhaltigen Wirkungen, die vom Radverkehr insgesamt ausgehen und generiert werden. Hierzu zählen beispielhaft die kostengünstige und gesundheitsfördernde Mobilitätsentwicklung, die Erhöhung des Erholungswertes im Freizeitverkehr und Tourismus, die Stärkung eines umweltfreundlichen, flächeneffizienten und nur geringe Kosten verursachenden Verkehrsmittels in den Kommunen, die Entwicklung als Wirtschaftsfaktor im Tourismus und der Beitrag zum Klimaschutz durch die Vermeidung der Belastungswirkungen des motorisierten Verkehrs.

Das Land Sachsen-Anhalt strebt an, dass künftig mehr und sicherer Fahrrad gefahren wird und diese Art der Fortbewegung im Alltag und im Tourismus zugleich attraktiver wird. Mit der Vorlage des LRVP und der Fortschreibung des ÖPNV-Plans werden die Verknüpfungsmöglichkeiten und -erfordernisse (bike+ride, Fahrradmitnahme) aktualisiert. Einheitliche Rahmenbedingungen für ein landesweites, baulastträgerübergreifendes Radwegesystem sollen geschaffen werden.

Eine subjektiv und objektiv sichere Teilnahme am Straßenverkehr für alle Bürgerinnen und Bürger, insbesondere für Seniorinnen und Senioren, Kindern und Jugendlichen ist oberstes Gebot der Verkehrspolitik. Deshalb ist eine **Erhöhung der Verkehrssicherheit des Radverkehrs** bei gleichzeitig steigendem Radverkehrsanteil ein wesentliches Ziel des LRVP. Die Unfallbelastung liegt mit 1.057 Verunglückten je 1 Mio. Einwohner leicht über dem Bundesdurchschnitt¹⁰. Die Gesamtzahl der Verunglückten stagniert entsprechend dem Bundestrend in den vergangenen Jahren, aber auf hohem Niveau. Die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Radfahrerinnen und Radfahrer ist erfreulicherweise, wie auch bundesweit feststellbar, im Rückgang begriffen. Hier zeigen sich bereits die Erfolge der Radverkehrsförderung der vergangenen Jahre. Das Land Sachsen-Anhalt will diesen Weg kontinuierlich fortsetzen.

Das Fahrrad trägt als Bestandteil eines modernen, integrierten Verkehrssystems zur nachhaltigen und verträglichen **Mobilitätssicherung** bei und erhöht die Mobilitätschancen weiter Bevölkerungsteile. Die konsequente Weiterentwicklung anforderungsgerechter, verkehrssicherer Radverkehrsanlagen und deren systematische Vernetzung trägt ebenso zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei wie die Mobilitätserziehung und Verkehrssicherheitsarbeit, mit dem Ziel einer Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmenden für die Sicherheitsaspekte im Zusammenhang mit dem Radverkehr. Dies ist nicht nur aus Gründen der Verkehrssicherheit wichtig, sondern vor dem Hintergrund der Bewegungsarmut bei Kindern auch Teil der Gesundheitsprävention.

⁹ Vgl. ausführlicher: Weißbuch der Europäischen Kommission vom 12. September 2001 „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ (europa.eu/scadplus/leg/de/lvb/l24007.htm).

¹⁰ Quelle: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2007.

Die siedlungsstrukturellen und geografischen Rahmenbedingungen werden zunehmend durch eine Alterung der Bevölkerung und eine damit verbundene Nachfrage nach einzelnen Verkehrsträgern und in unterschiedlichen regionalen Teilräumen geprägt. Das Fahrrad kann einen Beitrag zur individuellen Mobilitätssicherung und persönlicher Gesundheit leisten. Radfahren ist gesund. Deshalb liegt die **Förderung des Radverkehrs im Interesse der Gesundheitspolitik**. Sie kann einen Beitrag dazu leisten, dem Gesundheitssystem Kosten für die Behandlung von Erkrankungen zu ersparen, die auch auf Bewegungsmangel zurückzuführen sind. Diese können durch eine Förderung regelmäßiger körperlicher Aktivität vermieden werden. Regelmäßiges Radfahren kann für Erwachsene das Risiko von Fettleibigkeit, Bluthochdruck, von Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Gelenk- und Rückenbeschwerden und des Typ 2-Diabetes reduzieren. Radfahren trägt zu einer positiven körperlichen und seelischen Entwicklung von Kindern und Erwachsenen bei, unterstützt die eigenständige Mobilität und damit die soziale Entwicklung von Kindern und Jugendlichen.

Der Schutz von Mensch, Umwelt und Kulturlandschaft erfordert eine nachhaltige Reduzierung des Anteils des motorisierten Individualverkehrs. Im LEP ist als **Ziel der Raumordnung** festgelegt, dass für die flächenhafte Erschließung der einzelnen Teilräume funktionsgerechte und durchgängige Radverkehrsnetze vorzusehen sind. Der LRVP soll als zu berücksichtigender Fachplan bei der Fortschreibung des LEP, insbesondere mit Blick auf die raumrelevanten Netzbestandteile der Radrouten Klassen 1 und 2 (vgl. **Kapitel 5.1-1**), fungieren.

Sachsen-Anhalt ist ein Flächenland mit einer polyzentrischen Struktur, die sich in den drei Oberzentren Halle (Saale), Magdeburg und Dessau-Roßlau und einer Vielzahl von Klein- und Mittelstädten widerspiegelt. Unter Beachtung der Konzentration von Infrastruktureinrichtungen bei größeren Einzugsbereichen (z. B. Schulen) und der demografischen Entwicklung ist es das Ziel, gleichwertige Lebensverhältnisse in allen Teilräumen herzustellen.

Eine stärkere Fahrradnutzung kann einen wichtigen Beitrag zur nationalen Nachhaltigkeitsstrategie und zum Erreichen der Klimaschutzziele leisten. So hat sich die Bundesregierung das Ziel gesetzt, die CO₂-Emissionen um 40 % bis 2020¹¹ zu mindern. Das Fahrrad als ein Null-Emissions-Verkehrsmittel trägt zur CO₂-Minderung¹² bei. Um die Klimaänderungen auf ein erträgliches Maß zu begrenzen, hat sich die Europäische Union im Grünbuch „Anpassung an den Klimawandel in Europa“¹³ das Ziel gesetzt, den Anstieg der Erwärmung auf höchstens 2° C gegenüber vorindustriellen Werten zu begrenzen.

Das Land Sachsen-Anhalt wird diesen Aspekt bei der aktuellen Fortschreibung des **Klimaschutzprogramms** berücksichtigen, zeichnet sich doch aus den bisherigen Ergebnissen ab, dass Sachsen-Anhalt bezüglich des Klimawandels und dessen Folgen zu den

¹¹ Dies ist Inhalt des Klimaschutzprogramms der Bundesregierung. Ziel ist eine Emissionsminderung von 270 Mio. t CO₂, was genau 40 % weniger Ausstoß entspricht (UMWELTBUNDESAMT, 2008). Quelle: Bericht „Deutschland im Klimawandel. Anpassung ist notwendig“ s. auch <http://www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/3468.pdf>.

¹² Insgesamt legen die Deutschen durchschnittlich 300 km auf dem Fahrrad zurück. Nach Schätzung des Umweltbundesamtes könnte eine Erhöhung des Radverkehrs den CO₂- Ausstoß um vier Millionen Tonnen auf 13 Millionen verringern, wenn die Deutschen ihre Fahrleistung auf 824 - 1320 km steigerten.

¹³ Vgl. ausführlicher: Grünbuch der EU „Anpassung an den Klimawandel in Europa – Optionen für Maßnahmen der Europäischen Union“ vom 29. Juni 2007 (1. Zwischenbericht der AG „Klimawandel“ vom Dezember 2007 (www.mlu.sachsen-anhalt.de/start/fachbereich03/ag_klimawandel_neu/main.htm)).

besonders empfindlichen Regionen zählt¹⁴.

Das Fahrrad ist im Alltagsverkehr und gerade auf Kurzstrecken bis vier km eine attraktive Alternative zum motorisierten Verkehr. Gerade in verdichteten Räumen, in denen die Belastungen des Kfz-Verkehrs durch Flächeninanspruchnahme, Lärm und Schadstoffe hoch sind, trägt der Fahrradverkehr zur Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems und zur Entlastung der Innenstädte vom Kfz-Verkehr bei und ist somit **Bestandteil einer nachhaltigen Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik**. Mit der Integration der lokalen Radrouten (Hauptrouten) in den LRVP trägt das Land dem Rechnung, ganz im Sinne der LEIPZIG CHARTA¹⁵ zur nachhaltigen europäischen Stadt.

Der Tourismus in Sachsen-Anhalt hat sich in den letzten Jahren positiv entwickelt. Im Bereich des Aktivtourismus¹⁶ verzeichnet der **Radtourismus** kontinuierlich Zuwächse und hat sich zu einem relevanten **Wirtschaftsfaktor** entwickelt. Durch die Vernetzung mit den touristischen Markenzeichen und Schwerpunktthemen des Landes und ihrer Vermarktung als auch die Verknüpfung innerhalb des ÖPNV-Landesnetzes mit den überregionalen Radwegen und Netzwerken¹⁷ hat der Radtourismus in Sachsen-Anhalt eine zusätzliche Belebung erfahren.

Im Rahmen des LRVP wird der weiteren **Stärkung des Radtourismus** auf mehreren Ebenen Rechnung getragen, so durch Qualitätsverbesserungen im Zuge der überregionalen Routen, durch die Verbesserung der regionalen Vernetzung, einer einheitlichen Wegweisung und Standards für das Wegemanagement sowie die Steigerung radfahrerfreundlicher Beherbergungsbetriebe und Serviceangebote. Grundlage dazu ist auch eine aktuelle Studie zum „Radtourismus in Sachsen-Anhalt“ (2008)¹⁸. Aus Sicht des Landes ist die Vernetzung mit den anderen Ländern und darüber hinaus im europäischen Maßstab eine wichtige Aufgabe.

Das Land Sachsen-Anhalt begreift die Radverkehrsförderung als fachübergreifende Gemeinschaftsaufgabe. Für die verschiedenen Komponenten des Radverkehr-Gesamtsystems gibt es unterschiedliche Zuständigkeiten innerhalb des Landes, die **Koordinierung der Radverkehrsplanung und -förderung** in vertikaler und horizontaler Hinsicht ist zu verbessern. Von Seiten des Landes sind durch die Gründung der Interministeriellen Arbeitsgruppe „Landesradverkehrsplan“ (IMAG) zur Begleitung des Aktionsplans „Pro Rad“ die Voraussetzungen für eine Abstimmung und Koordination auf der Ebene der Landesressorts bereits geschaffen worden. Ähnliche Anforderungen bezüglich der Koordination bestehen auch auf den anderen Verwaltungsebenen. Dem Wissenstransfer zwischen

¹⁴ So besteht beispielsweise in Teilen Sachsen-Anhalts wie dem Norddeutschen Tiefland und dem Südostdeutschen Becken eine besondere Gefährdung durch Dürren im Sommer, anzuführen sind auch konvektive Starkregen im Einzugsgebiet der Elbe (Hochwasser) (vgl. 1. Zwischenbericht der AG „Klimawandel“ vom Dezember 2007) www.mlu.sachsen-anhalt.de/start/fachbereich03/ag_klimawandel_neu/main.htm

¹⁵ Quelle: LEIPZIG CHARTA zur nachhaltigen Stadt (BMVBS, 2007). http://www.bmvbs.de/Anlage/original_1003796/Leipzig-Charta-zur-nachhaltigen-europaeischen-Stadt-Angenommen-am-24.-Mai-2007-barrierefrei.pdf

¹⁶ Der Aktivtourismus in Sachsen-Anhalt ist in die Bereiche Radtourismus, Wassertourismus (Blaues Band) und Wandertourismus untergliedert.

¹⁷ Vgl. MINISTERIUM FÜR BAU UND VERKEHR DES LANDES SACHSEN-ANHALT (Hrsg.) (2005): Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt – ÖPNV-Plan – Zeitraum 2005 bis 2008 / 2015. Magdeburg. http://www.sachsenanhalt.de/LPSA/fileadmin/Elementbibliothek/Bibliothek_Politik_und_Verwaltung/Bibliothek_MBV/Broschueren/2006/OEPNV-Plan_2005.pdf

¹⁸ MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT UND ARBEIT (Hrsg.). (Bearbeitung: Dreyer, A./Linne, M. (Institut für Tourismus und Dienstleistungsmarketing, ITD Hamburg) (2008): Radtourismus in Sachsen-Anhalt, Tourismus-Studien Sachsen – Anhalt, Band 28 der Tourismus-Studien, Magdeburg.

dem Land und seinen nachgeordneten Behörden sowie zwischen Land und Kommunen wird eine hohe Bedeutung beigemessen. Im Rahmen der Umsetzung des LRVP wird das Land Sachsen-Anhalt geeignete Organisationsstrukturen schaffen bzw. diese unterstützen. Auf Landesebene wird das Beispiel Brandenburg (Ständige Interministerielle Arbeitsgruppe (IMAG) „Arbeitskreis Radverkehr“) als richtungsweisend angesehen.

Bezüglich des **rechtlichen Ordnungsrahmens** zum Radverkehr sind durch die Novellen der StVO von 1997 und 2001 (Fahrradnovellen) deutliche Verbesserungen für den Radverkehr erreicht worden. Am 01. September 2009 trat eine neue Allgemeine Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) zur StVO in Kraft. Sie unterstützt das Ziel, Verkehrszeichen zu reduzieren, den Radverkehr weiter zu fördern und die Sicherheit zu verbessern. Sie verweist auf die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) in der jeweils gültigen Fassung.

Darüber hinaus werden im Rahmen des LRVP die Vorschriften aus Bundes- und Landesgesetzen systematisch zusammengestellt. Ziel ist die Anpassung von Vorschriften, die ein Hemmnis für eine stärkere Fahrradnutzung darstellen.

Das Land Sachsen-Anhalt wird die Öffentlichkeitsarbeit des Bundes zu der StVO-Novelle unterstützen und im eigenen Kompetenzbereich prüfen, inwieweit andere relevante Vorschriften, die Auswirkung auf den Fahrradverkehr und die Fahrradnutzung haben, angepasst werden können.

Eine Förderung des Fahrradverkehrs lässt eine hohe volkswirtschaftliche Effizienz des Einsatzes öffentlicher Investitionen erwarten. Gleichwohl sind die Grundsätze einer sparsamen Verwendung von Haushaltsmitteln gerade in Zeiten knapper Kassen verstärkt zu beachten. Der LRVP trägt dem Rechnung, indem er durch die integrierte Betrachtung der Handlungsfelder Maßnahmenschwerpunkte herausbildet, Prioritäten setzt, Synergieeffekte nutzt und insgesamt zu einem **zielgerichteten Einsatz der Finanzmittel** beiträgt.

Die Städte und Gemeinden sind Haupthandlungsträger im Radverkehrssystem, denn auf der örtlichen Ebene hat das Radfahren die größte Bedeutung. Das Land Sachsen-Anhalt unterstützt hier die Kommunen durch eine Reihe von Fördermöglichkeiten. Durch eine ressortübergreifende Förderstrategie soll der effiziente Einsatz der verfügbaren Mittel optimiert und im Sinne der verkehrspolitischen Ziele und Grundsätze gezielt gesteuert werden.

Die Bundesregierung hat mit dem NRVP eine umfassende Diskussion über die Chancen und Möglichkeiten einer systematischen und umfassenden Förderung des Fahrradverkehrs in Deutschland eröffnet. Die einzelnen Vorschläge, Maßnahmen und Empfehlungen sollen Orientierung sein und den Weg zugunsten einer mobilen Zukunft mit dem Fahrrad eröffnen. Das Land Sachsen-Anhalt wird diesen **öffentlichen Dialog** unterstützen, stellt es doch einen wichtigen Aspekt im Rahmen der Umsetzung des LRVP dar.

3 Herausforderungen und Rahmenbedingungen für die Radverkehrsplanung in Sachsen-Anhalt

3.1 Herausforderungen

Die Gestaltung der Bedingungen für den Radverkehr entsprechend den „Grundsätzen und Zielen“ (vgl. **Kapitel 2**) ist eine **Querschnittsaufgabe**, die einen ressort- und aufgabenübergreifenden Ansatz erfordert. Im Rahmen des LRVP werden deshalb die bereits in verschiedenen Handlungsebenen und Zuständigkeitsbereichen laufenden Aktivitäten unter einem Dach gebündelt und mit weiteren Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrssystems verknüpft. So sind auch die unterschiedlichen Fachplanungen in ihren gegenseitigen Wechselwirkungen zu berücksichtigen, u. a. die Landesentwicklungsplanung, der ÖPNV-Plan des Landes, die Schulentwicklungsplanung und die Tourismuskonzeption des Landes.

Die angestrebte Verbesserung des Radverkehrs-Gesamtsystems erfolgt vor dem Hintergrund vorhandener **finanzieller Mittel**. Eine besondere Herausforderung liegt in der effizienten Steuerung des Mitteleinsatzes durch eine integrative Vorgehensweise und die sinnvolle Verzahnung verschiedener Aufgaben (vgl. auch **Kapitel 3.2.2**).

Der **Radverkehrsanteil** an allen Wegen liegt in Sachsen-Anhalt mit 15 % bereits oberhalb eines mittleren bundesweiten Niveaus von 10 %. Im Vergleich zu 2002 ist eine Steigerung um 4 % zu verzeichnen¹⁹. In ausgewählten größeren Städten sind die Radverkehrsanteile unterschiedlich, z. B. Dessau 24,8 %, Magdeburg 13,7 %, Halle (Saale) 14 %²⁰.

Das Land Sachsen-Anhalt bietet insgesamt gute Randbedingungen für den Radverkehr mit nur geringen topografisch bedingten Einschränkungen. Unter der Voraussetzung einer aktiv fördernden kommunalen Radverkehrspolitik können deshalb Potenziale bei den Verkehrsmittelanteilen des Radverkehrs im Lande von bis zu 20 %, in einigen Städten auch 30 %, erreicht werden. Vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung (weniger Kinder und Jugendliche, zunehmender Anteil älterer Menschen) erfordert allerdings jede Steigerung des Radverkehrs besondere Anstrengungen auf der Ebene aller Handlungsträger des Radverkehr-Gesamtsystems.

Die Erhöhung der **Verkehrssicherheit** ist eine Daueraufgabe der Verkehrsplanung. So stagniert die Anzahl der in Sachsen-Anhalt verunglückten Radfahrerinnen und Radfahrer seit mehreren Jahren auf hohem Niveau (s. **Abb. 3.1-1**). Etwa 11 % aller Verunglückten sind jünger als 15 Jahre, knapp 8 % älter als 65 Jahre. Über 90 % aller Radfahrunfälle geschehen innerorts²¹.

Der Anteil der Verunglückten bei Radverkehrsunfällen stieg in Sachsen-Anhalt im Zeitraum von 1995 - 2005 von 13,4 % auf 20,2 %, bundesweit in demselben Zeitraum von 13,9 % auf 17,9 %. Das bedeutet, der Trend, dass der Radverkehr weniger an der allgemeinen Verbesserung der Verkehrssicherheit partizipiert als der Kraftfahrzeugverkehr, stellt sich in Sachsen-Anhalt derzeit vergleichsweise ungünstig dar. Eine Umkehr dieses

¹⁹ Nach Mobilität in Deutschland (MID), 2002/ 2008.

²⁰ Mobilität in Städten – SrV 2008.

²¹ STATISTISCHES LANDESAMT SACHSEN-ANHALT (Hrsg.): Vorläufige Straßenverkehrsunfallstatistik 2008 (Oktober 2008).

Trends erfordert die konsequente Anwendung anforderungsgerechter, verkehrssicherer Radverkehrsanlagen entsprechend dem Stand der Technik und deren systematische Vernetzung. Erforderlich sind auch verstärkte Anstrengungen bei der Mobilitätserziehung und Verkehrssicherheitsarbeit mit dem Ziel einer Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmenden für die Sicherheitsaspekte im Zusammenhang mit dem Radverkehr. Hierbei hat der Schülerradverkehr einen hohen Stellenwert, wichtige und nach der Schulentwicklungsplanung festgelegte Schulstandorte müssen an das Netz angeschlossen sein.

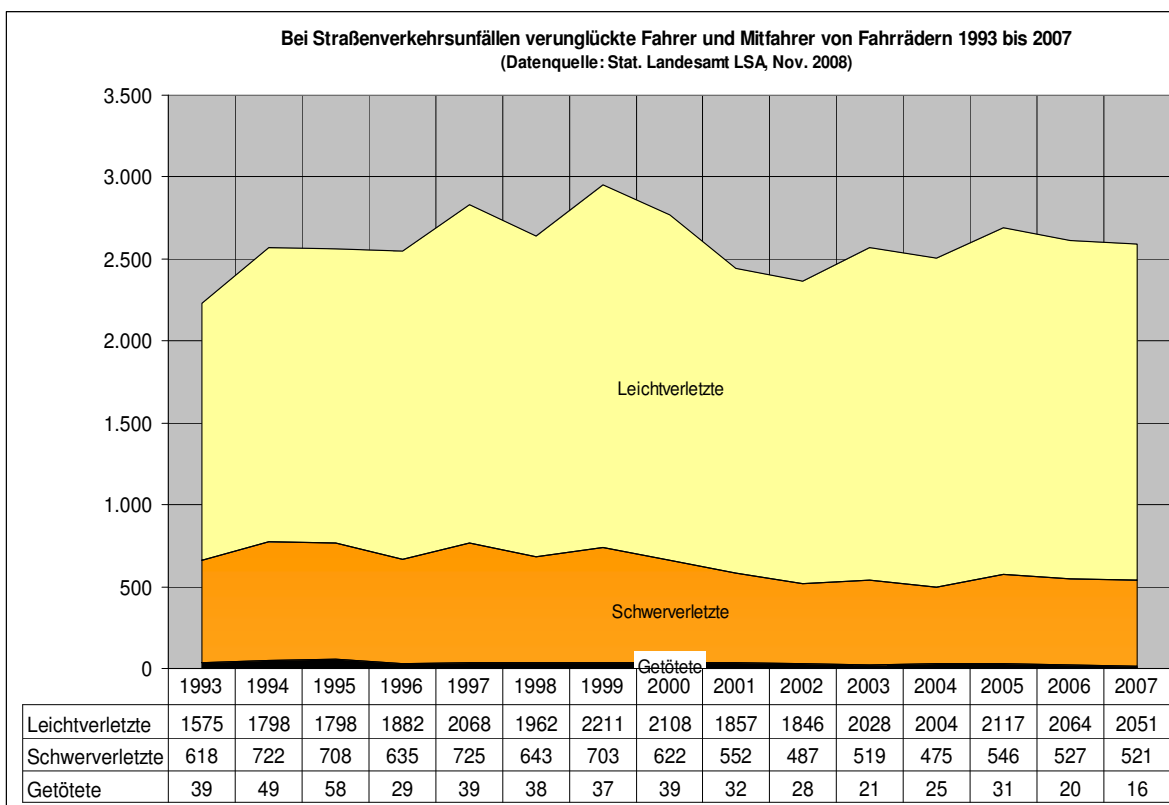


Abb. 3.1-1: Bei Straßenverkehrsunfällen in Sachsen-Anhalt verunglückte Fahrer und Mitfahrer von Fahrrädern 1993 - 2007 nach Unfallfolgen. (Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt)

Im Bereich der Landkreise bzw. kreisfreien Städte liegen **Radverkehrskonzepte** noch nicht flächendeckend vor. Für den Altkreis Quedlinburg und den Landkreis Börde sind sie bereits erarbeitet worden, für den Bereich des Altkreises Bernburg wird aktuell ein Radverkehrskonzept, welches Alltags- und Freizeitverkehr integriert, erstellt. Für die Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg liegt ein integriertes Radwanderwegekonzept mit Bezug zum Alltagsverkehr vor. Die Landeshauptstadt Magdeburg, die Städte Halle (Saale) und Dessau-Roßlau verfügen über Radverkehrskonzepte bzw. Haupttroutennetze für den Radverkehr.

Für die Gestaltung des Radverkehrssystems bilden die **Infrastruktur** der Verkehrswege und ihre **Vernetzung** mit sicheren und attraktiven Verbindungen für den Alltags- und Freizeitradverkehr sowie den touristischen Radverkehr die Grundvoraussetzung. Auf landesweiter Ebene bestehen derzeit 18 „Überregionale Radwege“ mit vorrangig touristischer Bedeutung. In den angrenzenden Bundesländern liegen landesweite Radverkehrsnetze vor, die jedoch fast ausschließlich den Radtourismus berücksichtigen.

Bundesland	Radverkehrskonzepte	Streckenlänge
Niedersachsen	„Landesweites Radfernwegenetz Niedersachsen“ (2003); 15 touristische Radfernwege	Länge 4.400 km
Sachsen	„Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen“ (2005); 10 touristische Radfernwege (touristische Hauptradrouten I), Regionale Hauptradrouten (touristische Hauptradrouten II), sonstige Strecken (Netzergänzung),	Gesamtlänge 4.600 km
Brandenburg	Netz von touristischen Radwegen,	Länge ca. 2.500 km
Thüringen	„Radverkehrskonzept für den Freistaat Thüringen“ (2008); 13 touristische Radfernwege und weitere Verbindungen zwischen diesen	konzipierte Länge ca. 1.500 km
	Radhauptnetz zur Verdichtung des Radfernnetzes	konzipierte Länge ca. 1.700 km

Das **Ländliche Wegekonzept (LWK)** wurde unter Federführung des Ministeriums für Landwirtschaft und Umwelt (MLU) erstellt. Es liegt seit März 2002 vor und wurde bis November 2007 kontinuierlich fortgeschrieben. Das LWK ist die Grundlage für die Vergabe von Fördermitteln zum Bau bzw. Ausbau von Wegen im ländlichen Raum, wobei der Schwerpunkt auf der Mehrfachnutzung von ländlichen Wegen als Wirtschaftsweg, Radweg oder auch Reitweg liegt. Erfasst wurden insgesamt ca. 30.000 km ländliche Wege, davon ca. 9.200 km Wege, die mit dem Rad befahren werden können. Im Geschäftsbereich des MLU, insbesondere durch die Ämter für Landwirtschaft, Flurneuordnung und Forsten wurde zwischen 1995 und 2008 im Rahmen der Flurneuordnung nach dem Flurbereinigungsgesetz/ Landwirtschaftsanpassungsgesetz und außerhalb der Flurneuordnung der Bau von ca. 4.030 km multifunktionalen Wegen²² gefördert.

Das LWK selbst kann kein geschlossenes Netz für den Radverkehr abbilden, da entsprechend der Aufgabenstellung innerörtliche Wegebeziehungen oder z. B. Verkehrswege in Baulast des Bundes oder des Landes nicht enthalten sind. Es bildet mit seinem Datenbestand jedoch eine wichtige Grundlage zur Einbeziehung verkehrsarmer Wegeverbindungen in Routen- und Netzsysteme.

Die verschiedenen Teilkonzepte und die wegeinfrastrukturellen Aktivitäten verschiedener Baulastträger sind derzeit noch nicht zu einem flächendeckenden landesweiten Radverkehrsnetz verknüpft, das die Entwicklung eines Landesradverkehrsnetzes (LRVN), das sowohl den Alltagsradverkehr als auch Freizeit und touristisch orientierte Fahrtzwecke berücksichtigt. Als eine wesentliche Aufgabe des LRV sind vor allem auf der regionalen und kommunalen Ebene weitere Netzverdichtungen erforderlich. Einzubeziehen sind dabei auch für den Radverkehr nutzbare aufgegebene Eisenbahntrassen sowie Radwege an klassifizierten Straßen.

In Hinblick auf eine dauerhafte Qualitätssicherung des LRVN sowie eine nachhaltige Wirkung der eingesetzten Haushalts- und Fördermittel ist die Etablierung eines baulastträgerübergreifenden **Wegemanagements** eine unabdingbare Voraussetzung.

Im Rahmen der Umsetzung eines integrierten Netzkonzeptes gewinnt auch ein einheitliches **Wegweisungssystem** für den Radverkehr an Bedeutung. Hierzu liegen mit dem „Touristischen Leitsystem in Sachsen-Anhalt“ bereits Handlungsempfehlungen vor, die

²² Die multifunktional nutzbaren Wege des Ländlichen Wegekonzeptes sind nicht grundsätzlich ausgewiesene Radwege, sie sind jedoch grundsätzlich mit dem Rad befahrbar.

aufbauend auf den bisherigen Erfahrungen unter Einbeziehung bundesweiter Entwicklungen fortzuschreiben sind.

Das Land Sachsen-Anhalt konzentrierte in den Jahren von 2002 - 2009 erhebliche Mittel in den Neubau und die Instandsetzung von **Radwegen an Bundes- und Landesstraßen**: für Radwege an Bundesstraßen 34,4 Mio. € (259,1 km) und für Radwege an Landesstraßen 11,2 Mio. € (89,4 km). Damit wurde die Ausstattung von Bundes- und Landesstraßen mit straßenbegleitenden Radwegen in Sachsen-Anhalt deutlich verbessert: Mit Stand vom 31.12.2008 verliefen ca. 689 km Radwege an Bundesstraßen und ca. 288 km an Landesstraßen. Die damit erreichte Ausstattung an Radwegen entspricht in etwa dem Niveau, das im Mittel in den östlichen Flächenstaaten erreicht ist, liegt jedoch deutlich unter dem bundesdeutschen Durchschnitt.

Planungsgrundlage für die Landesstraßen ist der seit 2004 in Sachsen-Anhalt bestehende Landesverkehrswegeplan (LVWP) – Teil Straße. Bestandteil des LVWP ist auch die Festlegung des Bedarfes für die Erhaltung und Ergänzung straßenbegleitender Radwege an Landesstraßen. Für straßenbegleitende Radwege an Bundesstraßen ist im Rahmen der Erarbeitung des LRVP ein Bedarfsplan erstellt worden. Eine Veröffentlichung des Landes²³ enthält die Grundlagen und Vorgaben für die Führung der Bedarfsnachweise und Bewertungen der Dringlichkeit.

Für die weitere Fortschreibung der Bedarfsplanung ist eine stärkere Verzahnung mit der Planung des Landesradverkehrsnetzes erforderlich. Zur Verdeutlichung dieser integrierten Betrachtungsweise werden die Bedarfspläne für Radwege an Bundes- und Landesstraßen Bestandteil des LRVP.

Der Bund fördert die Herrichtung von **Betriebswegen an Bundeswasserstraßen** auch für den Radverkehr²⁴. Soll im Zuge einer kommunalen oder regionalen Radverkehrsplanung ein Betriebsweg einer Bundeswasserstraße als Radweg genutzt werden, gilt ab 2007 nachstehendes Verfahren:

Sofern die Wasser- und Schifffahrtsverwaltungen (WSV) eigene Ausbaumaßnahmen an Betriebswegen planen, unterrichten sie rechtzeitig die anliegenden Kommunen. Bei Interesse der Kommunen für eine Nutzung durch den Radverkehr ist ein Gestattungsvertrag mit der WSV abzuschließen, in dem u. a. die Übernahme der Verkehrssicherungspflicht durch die Kommune geregelt wird. Die Baumaßnahme wird dann mit einem fahrradgerechten Belag durch die WSV durchgeführt und finanziert. Geht die Initiative von der Kommune aus, muss diese einen Ausbauantrag an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung stellen. Bei entsprechender technischer Realisierbarkeit und Zustandekommen eines Gestattungsvertrages mit der WSV kann das Vorhaben durch den Bund finanziert werden. Planung, Ausschreibung und Baudurchführung obliegen der Kommune.

Probleme bereitet jedoch noch die Übernahme der Verkehrssicherungspflicht durch die Kommunen. Das Land Sachsen-Anhalt wird diesbezüglich Gespräche mit dem Bund aufnehmen, um eine Einbeziehung dieser gerade für den Freizeitverkehr oft attraktiven Wege in das Netzsystem zu erleichtern.

²³ MINISTERIUM FÜR LANDESENTWICKLUNG UND VERKEHR SACHSEN-ANHALT (1998): Empfehlungen für den Bau und die Unterhaltung von straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen in Sachsen-Anhalt (1998), im Jahr 2003 aktualisiert bzw. redaktionell überarbeitet.

²⁴ Nach Fahrradportal: BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG (BMVBS) Referat SW 24 am 26.04.2007.

Aktivtourismus und damit der **Radtourismus** gehören zu den touristischen Schwerpunkten des Landes und zu den Wachstumssegmenten im deutschen Inlandtourismus^{25 26}.

Die touristischen Markenzeichen und Schwerpunktthemen des Landes - Straße der Romantik, Gartenträume, Blaues Band, Himmelswege, UNESCO Weltkulturerbe, Luthers Land und Musikland - sind auch für den Radtourismus von Bedeutung, ebenso wie die Naturräume Altmark, das Gartenreich Dessau-Wörlitz, die Weinregion Saale-Unstrut und der Harz bzw. das Harzvorland. Der beliebteste inländische Radfernweg ist nach wie vor der Elberadweg (D-Netz-Route 10)²⁷. Steigende Bedeutung hat der Saale-Radwanderweg (D-Netz-Route 11) sowie der Europaradweg R1 (D-Netz-Route 3). Im Rahmen eines gemeinsam vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) initiierten Pilotprojekts ist beabsichtigt, die D-Netzroute 3, die auf der Strecke des Europaradweges R1 verläuft, als Modellroute unter Beteiligung des Landes Sachsen-Anhalt zu entwickeln²⁸. Auch die Nachfrage nach Angeboten für Mountainbiker in den Mittelgebirgsregionen nimmt zu. Sachsen-Anhalt trägt dem durch die Vermarktung der „MobiHarz“-Mountainbiketouren Rechnung.

Sachsen-Anhalt erlebt in den letzten Jahren einen stetigen Zuwachs an Übernachtungszahlen, wobei die Radtouristen einen nicht unerheblichen Anteil dabei haben. Auch die Zunahme der fahrradfreundlichen Beherbergungsbetriebe zeigt einen deutlichen Aufwärtstrend²⁹. Die Entwicklung der Service-Qualität und konsequente Kundenorientierung sind zwei wesentliche Faktoren für hohe Gästezufriedenheit und werden in zunehmendem Maße die ausschlaggebenden Entscheidungskriterien für die Wahl des Urlaubsortes sein. Notwendig ist eine weitere Steigerung der als „Radfreundlich“ zertifizierten Unterkünfte.

Wichtig für den Radtourismus ist die **Vermarktung** der entsprechenden Angebote. Ein erfolgreiches Marketinginstrument für den deutschen Radtourismus ist die Broschüre „Deutschland per Rad entdecken“³⁰, in der die „Überregionalen Radwege“ in Sachsen-Anhalt vorgestellt werden. Die Internetseite www.radtouren-sachsen-anhalt.de ist im Rahmen der Umsetzungsbegleitung des LWK erstellt worden. Für die Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg gibt es eine Internetseite mit radtouristischen Angeboten www.radfahren-in-anhalt-wittenberg.de. Ferner verfügt Sachsen-Anhalt über einen „Freizeit- und Reiseplaner“³¹. Aufbauend auf den Daten des LRVP soll ein Radroutenplaner erarbeitet werden (vgl. **Kapitel 6**).

25 MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT UND ARBEIT (Hrsg.). Bearbeitung: Dreyer, A. / Linne, M. (Institut für Tourismus und Dienstleistungsmarketing, ITD Hamburg) (2008): Radtourismus in Sachsen-Anhalt, Tourismus-Studien Sachsen – Anhalt, Band 28 der Tourismus-Studien, Magdeburg.

26 IHK Magdeburg (Hrsg.): Tourismus in Sachsen-Anhalt: Produkte und Vertrieb (2007).

27 Vgl. die jährliche Radreiseanalyse des ADFC (http://www.adfc.de/5354_1).

28 Das Pilotprojekt wird gemeinsam vom Bund, dem Land Sachsen-Anhalt und den weiteren an der D-Netzroute 3 anliegenden Ländern Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen, Brandenburg und Berlin finanziell getragen.

29 In Anlehnung an die Kriterien für „Radfreundliche Unterkünfte“ (bett+bike) des ADFC werden in Sachsen-Anhalt Qualitätssiegel für Unterkünfte, besonders am Elberadweg, vergeben (Logo: „Radfreundliche Unterkunft“ bzw. „Radfreundlich“). Die Zahl der zertifizierten Betriebe steigt, im Jahr 2008 gab es im Verlauf des Elberadweges 164 Unterkünfte. Quelle: Workshop „Qualität als Erfolgsfaktor für den Radtourismus in Sachsen-Anhalt“ am 12.06.2008. IHK Magdeburg (Veranstalter MW).

30 Herausgegeben von der Deutschen Zentrale für Tourismus (DZT) und ADFC.

31 www.freizeitundreiseplaner.de

In diesem Zusammenhang haben die Internetseiten der Ministerien des Landes Sachsen-Anhalt mit weiterführenden Informationen und Links u. a. zu touristischen Serviceseiten eine wichtige Bedeutung und sollte kontinuierlich gepflegt werden.

Zusammenfassend lässt sich zum Radtourismus festhalten, dass in Sachsen-Anhalt bereits zahlreiche Erfolg versprechende Ansätze vorliegen, die aber in Hinblick auf eine bessere Ausschöpfung der wirtschaftlichen Potenziale des Radtourismus weiter zu entwickeln sind. Die im Jahr 2010 unter der Federführung des MWA erscheinende Angebotsbroschüre „Radreiseführer Sachsen-Anhalt“ soll diesen Prozess weiter unterstützen.

Für die Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV stellt der ÖPNV-Plan des Landes aus dem Jahre 2005 eine wichtige Grundlage dar. Etwa Zweidrittel der Bahnhöfe sind bereits mit Bike+Ride-Anlagen ausgestattet. Im Rahmen einer integrierten Netzgestaltung sind Bahnhöfe und wichtige Haltestellen der landesbedeutsamen Buslinien herausragende Zielpunkte, deren Einbindung zu prüfen und möglichst zu gewährleisten ist. Neben der weiteren Komplettierung der Ausstattung mit Bike+Ride-Anlagen ist auch eine Verbesserung des Bestandes mit anforderungsgerechten Abstellanlagen zu berücksichtigen. Hierzu ist ein Zusammenwirken von ÖPNV-Aufgabenträger, Kommunen und Land erforderlich.

Im Radverkehr-Gesamtsystem besitzen die **Öffentlichkeitsarbeit** und die **Kommunikation** der Handlungsträger einen großen Stellenwert. Mit dem Aktionsplan „Pro Rad“ hat das Land einen 11-Punkte-Katalog mit öffentlichkeitswirksamen Maßnahmen vorgelegt, der großteils bereits umgesetzt ist. Im Rahmen der Umsetzung des LRVP wird der Aktionsplan „Pro Rad“ fortgeschrieben, Fachforen und Informationsveranstaltungen durchgeführt.) Die Möglichkeit von Veröffentlichungen auf der Homepage des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt wird für den öffentlichen Dialog stärker genutzt.

Eine erfolgreiche Umsetzung der anstehenden Aufgaben bedarf verstärkter Aktivitäten auf Ebene der **verschiedenen Handlungsträger** mit Bedeutung im Radverkehr-Gesamtsystem (vgl. **Kapitel 3.2.3**). Dies betrifft neben dem Land Sachsen-Anhalt insbesondere die kommunalen Gebietskörperschaften, die für die Gestaltung einer nachhaltigen Verbesserung der Nahmobilität eine besondere Verantwortung haben. Das Land übernimmt mit dem LRVP bei dem Zusammenwirken der verschiedenen Handlungsträger neben den Aufgaben in eigener Zuständigkeit eine **koordinierende Funktion** und versteht sich – entsprechend der Rolle des Bundes bei der Umsetzung des NRVP – als Moderator für die Gestaltung des Radverkehrssystems in Sachsen-Anhalt.

3.2 Rahmenbedingungen

3.2.1 Rechtsrahmen

An dieser Stelle folgt eine übersichtsartige Darstellung der für den Radverkehr in Sachsen-Anhalt relevanten Gesetze in ihrer aktuellen Fassung zum Bearbeitungszeitpunkt des LRVP unter Nennung der wesentlichen Regelungen (s. **Tab. 3.2-1**). Zu den Finanzierungs- und Förderungsregelungen auf Basis dieser gesetzlichen Grundlagen finden sich weitere Angaben im **Kapitel 3.2.2**.

Tab. 3.2-1: Tabellarische Übersicht zum Rechtsrahmen des Radverkehrs in Sachsen-Anhalt

Gesetzliche Grundlage und Fundstelle	Abk.	Wesentliche Regelungen
Bundesfernstraßengesetz ¹	FStrG	Baulastträgerschaft für straßenbegleitende Radwege an Bundesstraßen
Richtlinien für die rechtliche Behandlung von Ortsdurchfahrten im Zuge der Bundesstraßen (Ortsdurchfahrtsrichtlinien) ²	ODR	Bei Neuanlage von gemeinsamen Geh- und Radwegen künftig Beteiligung der Gemeinden an den Kosten für Bau und Unterhaltung
Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes ³		Funktion von Radwegen an Bundesstraßen auch für Erweiterung und Lückenschluss regionaler Netze und überregionaler Radrouten; Regelungen für Einbeziehung von Wegen im örtlichen Zusammenhang mit der Bundesstraße anstatt straßenbegleitender Radwege
Verfahren für Radwege an Bundeswasserstraßen ⁴		Regelung des Verfahrens für Nutzung von Betriebswegen an Bundeswasserstraßen als Radweg ab dem 01.01.2007 im Zuge kommunaler oder regionaler Radverkehrsplanungen (Gestattungsvertrag, Verkehrssicherungspflicht)
Straßengesetz Sachsen-Anhalt ⁵	StrG L SA	Baulastträgerschaft für straßenbegleitende Radwege an Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen
Straßenverkehrs-Ordnung und Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung	StVO VwV-StVO	Regelungen zum Verhalten im Straßenverkehr und auf Radverkehrsanlagen (StVO) sowie verkehrsrechtliche Bestimmungen zur Anlage der Radverkehrsführungen im Straßenraum (VwV-StVO)
Naturschutzgesetz des Landes Sachsen-Anhalt	NatSchG LSA	Kompensation von Eingriffen durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen
Gesetz über den Landesentwicklungsplan des Landes Sachsen-Anhalt ⁶	LEP-LSA	Aufgaben gemäß allgemeinen Zielen und Grundsätzen zur Verkehrsentwicklung u. a.: Voraussetzungen für stärkere Nutzung des Fahrrades sowie für den Fußverkehr verbessern; Funktionsgerechte und durchgängige Rad- (und Fuß-) wegenetze in Abstimmung zwischen Kommunen und sonstigen Straßenbaulastträgern schaffen
Feld- und Forstordnungsgesetz ⁷	FFOG	Nutzung und Betrieb von nicht dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Privatwegen (allgemeines Betretungsrecht); Ausschluss einer besonderen Sorgfalts- oder Verkehrssicherungspflicht für als Radwege gekennzeichnete Privatwege
Plan des Öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt ⁸	ÖPNV-Plan	Fachplan des Landes für die Entwicklung eines integrierten Verkehrsangebotes im ÖPNV, unter Einbeziehung des Radverkehrs; Berücksichtigung durch kommunale Aufgabenträger im Rahmen ihrer Nahverkehrsplanung
Regionale Entwicklungspläne ⁹	REP	Regionalplanung ist Teil der Landesplanung und fasst überörtliche und überfachliche Planungen zusammen, u. a.: Festlegung überregional und regional bedeutsamer Radrouten als Ziele bzw. Grundsätze der Raumordnung; Notwendigkeit einer raumordnerischen Sicherung; Bezug zur Einbindung des Ländlichen Wegekonzeptes (LWK)
<p>¹ Bundesfernstraßengesetz (FStrG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I, S. 1206)</p> <p>² Allgemeines Rundschreiben Straßenbau (ARS 14/2008) des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 14.08.2008</p> <p>³ Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 17.10.2008</p> <p>⁴ Nach Fahrradportal: BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG (BMVBS) Referat SW 24 am 26.04.2007</p>		

- ⁵ Straßengesetz für das Land Sachsen-Anhalt (StrG LSA) vom 06. Juli 1993 (GVBl. LSA 1993, S. 334)
- ⁶ Landesentwicklungsplan des Landes Sachsen-Anhalt (LEP-LSA) vom 23.08.1999, zuletzt geändert am 19.12.2007 (GVBl. LSA, S. 466, 469)
- ⁷ Feld- und Forstordnungsgesetz (FFOG) vom 16. April 1997, GVBl. LSA S. 476, zuletzt geändert am 19.03.2002, GVBl. LSA S. 130
- ⁸ ÖPNV-Plan vom 20.12.2005 (Bek. des MBV vom 26.01.2006 - 30 – 30608/ÖPNV)
- ⁹ Als Beispiel Regionale Planungsgemeinschaft Halle: <http://www.regionale-planung.de/halle>

3.2.2 Finanzierungsrahmen

Die Finanzierung von Radverkehrsmaßnahmen erfolgt einerseits in Zuständigkeit der jeweiligen Baulastträger als Eigenfinanzierung im Rahmen der Mittelzuweisung, andererseits bestehen zahlreiche Fördermöglichkeiten für Radverkehrsmaßnahmen der Kommunen und anderer Maßnahmenträger. Maßgebliche Fördermöglichkeiten sind in der **Tab. 3.2-2** dargestellt. Darüber hinaus wird auf die Förderfibel im Internetauftritt des BMVBS (Fahrradportal) hingewiesen³².

Weiterhin ist eine Förderung mit EU-Mitteln³³ möglich. Dies betrifft den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) sowie den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raumes (ELER) in der Förderperiode 2007 – 2013 (vgl. **Kapitel 7**).

Tab. 3.2-2: Förderübersicht für Radverkehrsmaßnahmen in Sachsen-Anhalt (Stand November 2008)

Maßnahmenbereich bzw. Fördergrundlage	Planungen und Konzepte	Radverkehrsanlagen innerorts	Radverkehrsanlagen außerorts	Verknüpfungen mit dem ÖPNV, Fahrradparken	Sonstige Maßnahmen
Radwege an Bundesfernstraßen		Bund Fi	Bund Fi		
Radwege an Bundeswasserstraßen			Bund Fi		
Radwege an Landesstraßen		Land/ MLV Fi	Land/ MLV Fi		
Finanzausgleichsgesetz (FAG) i. V. m. Entflechtungsgesetz bei Straßenbauprojekten	Land Fi	Land Fi	Land Fi		
Gemeinschaftsaufgabe (GA)	Land/MW Fö	Land/MW Fö	Land/MW Fö	Land/MW Fö	
Städtebauförderung	Land/ MLV Fö	Land/ MLV Fö		Land/ MLV Fö	Land/ MLV Fö
Gesetz über die Stiftung Umwelt, Natur- und Klimaschutz LSA ¹	SUNK- LSA Fö				
Nichtinvestive Maßnahmen im Rahmen des NRVP	Bund/ BMVBS Fö				Bund/ BMVBS Fö

³² Fahrradportal: <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/neuigkeiten/news.php?id=1340>, Stand vom 01.11.2008

³³ "Wir in Europa" im Portal des Landes Sachsen-Anhalt <http://www.sachsen-anhalt.de/LPSA/index.php?id=pg7981011714116704>, Stand vom 01.11.2008

VV-GVFG ² , Teil Straße (Entflechtungsgesetz)	Land/ MLV Fö	Land/ MLV Fö	Land/ MLV Fö		
VV-GVFG, Teil ÖPNV (Entflechtungsgesetz)	Land/ MLV Fö			Land/ MLV Fö	Land/ML V Fö
Förderung ländl. Raum: Flurneuordnung		Land/ MLU Fö	Land/ MLU Fö		
Förderung ländl. Raum: ländl. Wegebau		Land/ MLU Fö	Land/ MLU Fö		
Förderung ländl. Raum: Dorferneuerung		Land/ MLU Fö			
Forstwirtschaftlicher Wegebau			Land/ MLU Fö		
Fi = Finanzierung, Fö = Förderung ¹ http://www.sunk-lsa.de ² Verwaltungsvorschriften zur Durchführung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes, GVFG 2006 ausgelaufen; ab 2007 erhalten Länder gem. Entflechtungsgesetz (VV-EntflechtGVVerkehr) Beträge aus Bundeshaushalt					

3.2.3 Akteure der Radverkehrsförderung

Die Aktivitäten in den Handlungsfeldern des Radverkehr-Gesamtsystems in Sachsen-Anhalt werden von einer ganzen Reihe von Akteuren in unterschiedlichen Zuständigkeiten getragen. Dies ist typisch für den „Radverkehr als System“ und birgt große Chancen für zukünftige Verstärkungen der Radverkehrsaktivitäten in sich (s. **Tab. 3.2-3**).

Tab. 3.2-3: Akteure der Radverkehrsförderung in Sachsen-Anhalt und ihre Aufgaben

Landesregierung	MLV	<ul style="list-style-type: none"> - Ressortübergreifender LRVP - Radwege an Bundes- und Landesstraßen - Förderung nach Entflechtungsgesetz
	MW	<ul style="list-style-type: none"> - Touristische Radrouten - Touristisches Leitsystem - Wegemanagement touristischer Radrouten - Beschilderung touristischer Radrouten
	MLU	<ul style="list-style-type: none"> - Ländlicher „multifunktionaler“ Wegebau (LWK) - Belange des Umwelt- und Naturschutzes - Nebenanlagen für den Radtourismus
	MK	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehrssicherheit und Mobilitätserziehung
	MI	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehrssicherheitsarbeit
	MS	<ul style="list-style-type: none"> - Radverkehr und Gesundheit
FörderService GmbH der Investitionsbank Sachsen-Anhalt (FSIB)		Im Arbeitsbereich touristische Infrastruktur: <ul style="list-style-type: none"> - Beratung/Unterstützung der Träger überregionaler und regionaler Radrouten bei Verbesserung der Ausbauqualität und der begleitenden Infrastruktur - Mitwirkung bei GA-Anträgen zur Verbesserung der touristischen Infrastruktur für MW und LVwA - Trassenmanagement und Bearbeitung des Katasters für Radrouten Klassen 1 und 2 („Überregionale Radwege“) - Begleitung Pilotprojekt D-Netz-Route 3 (R1)

Koordinierungsstellen überregionaler Radrouten		<ul style="list-style-type: none"> - Koordination des Infrastrukturausbaus - Binnenmarketing der 18 Radrouten Klassen 1 und 2 („Überregionale Radwege“)
Investitions- und Tourismusmarketingorganisationen	IMG und angeschlossene Vertriebsgesellschaft	<ul style="list-style-type: none"> - Außenmarketing zur Förderung des Radtourismus
Tourismusverband Sachsen-Anhalt e.V. ¹		<ul style="list-style-type: none"> - Tourismusförderung - Gemeinsame Interessenvertretung der Mitglieder auf Landes- und Bundesebene
¹ Mitglieder sind u. a.: DEHOGA, ADAC, ADFC, Deutsche Bahn, Regionale Tourismusverbände		

Koordination und Integration der Einzelaktivitäten sind die Voraussetzungen für den Erfolg. Das „Dach“ des Radverkehr-Gesamtsystems in Sachsen-Anhalt bildet der LRVP (s. **Abb. 3.2-1**). Die zentralen Koordinationsfunktionen sollten durch die Landesregierung ausgeübt werden. Gerade den kommunalen Handlungsträgern, d. h. den Landkreisen, Städten und Gemeinden kommt eine zentrale Rolle bei der Zusammenführung und Umsetzung der Einzelaktivitäten in konkrete Maßnahmen zu. Sie planen, bauen und finanzieren – mit Förderung durch das Land und Dritte – diese Maßnahmen. Die Kommunen haben somit eine Schlüsselfunktion bei der Radverkehrsgestaltung.

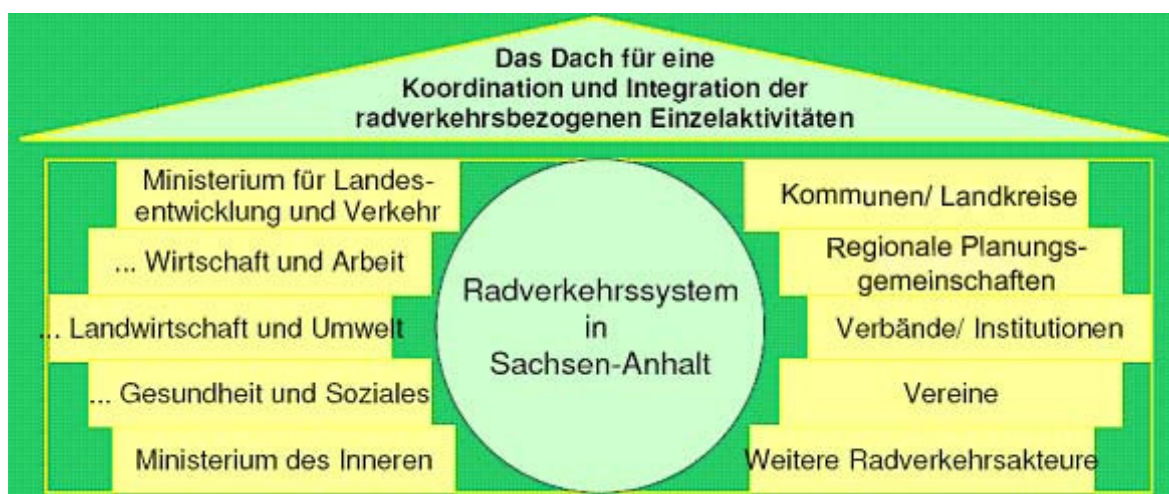


Abb. 3.2-1: Akteure der Radverkehrsgestaltung in Sachsen-Anhalt

4 Leitlinien der Radverkehrsgestaltung in Sachsen-Anhalt

Vor dem Hintergrund der Herausforderungen an den Radverkehr sowie den Grundsätzen und Zielen der Radverkehrsgestaltung trifft der LRVP die entsprechenden Aussagen. Hierbei wird dem verkehrspolitischen Ziel des Landes Sachsen-Anhalt, die weitere Entwicklung eines durchgängigen und baulastträgerübergreifenden Radverkehrssystems für den alltags- und freizeitrelevanten sowie tourismusrelevanten Radverkehr zu fördern sowie seine Gleichberechtigung gegenüber anderen Verkehrsmitteln zu stärken, besonders Rechnung getragen.

Der konzeptionelle Auftrag zur Neuausrichtung des Radverkehrs als Gesamtsystem wird anhand von ressort- und aufgabenübergreifenden Leitlinien im LRVP umgesetzt, die eine landesweite einheitliche Planung, Umsetzung und Finanzierung des Radverkehr-Gesamtsystems ermöglichen.

Leitlinien zur Entwicklung des Radverkehr-Gesamtsystems

Leitlinie 1: Die Entwicklung des Radverkehr-Gesamtsystems erfolgt unter Beachtung der Baulastträgerschaft im Rahmen einer landesweit koordinierten Verkehrsplanung, in die die Interessenverbände einbezogen werden.

Umsetzung in dem Handlungsfeld: 5.1.1

Leitlinie 2: Die infrastrukturbezogenen und infrastrukturergänzenden Teile des Radverkehr-Gesamtsystems sind mit dem Öffentlichen Verkehr und dem Individualverkehr zu vernetzen.

Umsetzung in den Handlungsfeldern: 5.1.1; 5.5

Leitlinie 3: Innerhalb des Radverkehr-Gesamtsystems wird ein Landesradverkehrsnetz entwickelt, das unabhängig von der jeweiligen Baulastträgerschaft landeseinheitlich klassifiziert wird.

Der Klasse 1 werden zugeordnet:

Radrouten von europa- und bundesweiter Bedeutung (Euro-Velo-Routen, D-Routen).

Der Klasse 2 werden zugeordnet:

Radrouten mit landesweiter Bedeutung, die in Abstimmung mit den betroffenen Gebietskörperschaften durch das Land definiert werden.

Der Klasse 3 werden zugeordnet:

Radrouten von regionaler, vornehmlich auf einen Landkreis bezogener bzw. von landkreisübergreifender Bedeutung, die durch die kommunalen Gebietskörperschaften im Benehmen mit dem Land regionalplanerisch definiert werden und mit den Radrouten der Klassen 1 und 2 zu vernetzen sind.

Der Klasse 4 werden zugeordnet:

Radrouten von lokaler Bedeutung und straßenbegleitende Radwege innerhalb von Ortschaften, die durch Städte, Gemeinden oder Verwaltungsgemeinschaften, ggf. auch Landkreise definiert werden. Sie haben eine vorrangige Funktion für die Gewährleistung der Nahmobilität im alltags- und freizeitrelevanten Radverkehr und bilden das Grundgerüst für die lokale Erschließung.

Umsetzung in den Handlungsfeldern: 5.1.1; 5.1.2

Leitlinie 4: In das Landesradverkehrsnetz sind Orte mit zentraler Dienstleistungs- und Versorgungsfunktion, insbesondere Schulstandorte und touristisch relevante Ziele des Landes Sachsen-Anhalt einzubinden.

Umsetzung in dem Handlungsfeld: 5.1.1

- Leitlinie 5:** Baustein für das Radverkehr-Gesamtsystem ist das ländliche Wegekonzept, das durch ein eigenes Wegesystem erschlossen ist und multifunktionale ländliche Wege umfasst. Unter Beachtung der örtlichen Möglichkeiten sind Teile dieses Systems in die Radrouten der Klassen 1 - 4 einzubeziehen.
Umsetzung in dem Handlungsfeld: 5.1.1
- Leitlinie 6:** Radrouten der Klassen 1 - 4 sind untereinander und mit Netzen und Routen angrenzender Planungsräume, Landkreise und Bundesländer an Schnittstellen zu vernetzen.
Umsetzung in dem Handlungsfeld: 5.1.1
- Leitlinie 7:** Die Entwicklung von Radwegen im Zuge von Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen als ein Baustein des Landesradverkehrsnetzes erfolgt unter Beachtung der Funktionen für den Alltagsradverkehr, der Trennung des motorisierten vom nicht motorisierten Verkehr bei hohen Verkehrsbelegungen und damit der Verkehrssicherheit. Möglichkeiten der Einbeziehung und Verknüpfung mit den Radrouten der Klassen 1 - 4 sind einzubeziehen.
Umsetzung in dem Handlungsfeld: 5.1.2
- Leitlinie 8:** Für das Radverkehr-Gesamtsystem ist das Potenzial stillgelegter bzw. entwidmeter Bahntrassen zur Schaffung von Netzschlüssen und Alternativen zu straßenbegleitenden Radwegen zu nutzen. Unter Beachtung raumordnerischer und verkehrlicher Kriterien sind Teile dieses Systems in die Radrouten der Klassen 1 - 4 einzubeziehen.
Umsetzung in dem Handlungsfeld: 5.2
- Leitlinie 9:** Durch ein Wegemanagement - vornehmlich bei den touristischen Radrouten - wird das Ziel, Verkehrssicherheit und Streckenqualität entsprechend dem angestrebten Standard zu verbessern und dauerhaft auf anspruchsgerechtem Niveau zu sichern, umgesetzt. Das Wegemanagement umfasst die Bausteine des Qualitätsmanagements: Qualitätsprüfung, Qualitätsverbesserung und Qualitätssicherung. Bereits vorhandene bzw. im Aufbau befindliche Elemente, wie z. B. Verkehrssicherheitsaudit, werden einbezogen.
Umsetzung in dem Handlungsfeld: 5.3
- Leitlinie 10:** Das „Touristische Leitsystem“ als die Grundlage für eine landesweit einheitliche Beschilderungssystematik für die Radrouten der Klassen 1 und 2 wird kontinuierlich entsprechend den aktuellen bundesweiten Empfehlungen für eine markt- und kundengerechte integrierte Beschilderung weiterentwickelt. Die Radrouten der Klasse 3 werden nach Möglichkeit in die Beschilderungssystematik einbezogen. Die Qualität der Beschilderung ist im Rahmen eines Beschilderungsmanagements zu sichern.
Umsetzung in dem Handlungsfeld: 5.4

- Leitlinie 11:** Die Schnittstellen des ÖPNV sind unabhängig von den Zuständigkeiten mit dem Landesradverkehrsnetz zu verknüpfen. Dies gilt vor allem für die Radrouten Klassen 1 und 2 und deren Verknüpfung mit Bahnhöfen und Haltepunkten des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) sowie für bedeutende Haltepunkte des ÖSPV des ÖPNV-Landesnetzes. Mit Blick auf den Schülerradverkehr zu zentralen Orten gilt dies auch für die Radrouten Klasse 3.
- Gesetzliche Grundlage: Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt (ÖPNV-Plan) vom 20.12.2005
- Umsetzung in den Handlungsfeldern: 5.5; 5.1.1
- Leitlinie 12:** Durch attraktive Bike+Ride-Anlagen in ausreichender Anzahl ist die Attraktivität des Umweltverbundes weiter zu verbessern. Vor allem an Bahnhöfen und Haltepunkten des SPNV lässt sich der Einzugsbereich der Haltestellen vergrößern, um insbesondere den Alltagsradverkehr, aber auch den freizeit- und touristischrelevanten Radverkehr zu stärken.
- Gesetzliche Grundlage: Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt (ÖPNV-Plan) vom 20.12.2005
- Umsetzung in dem Handlungsfeld: 5.5
- Leitlinie 13:** Im Rahmen des ÖPNV-Landesnetzes wird die kostenlose Fahrradmitnahme angestrebt. Das beinhaltet sowohl seine Weiterführung im Bereich des SPNV als auch die Gewährleistung auf allen „landesbedeutenden“ Busverkehren.
- Umsetzung in dem Handlungsfeld: 5.5
- Leitlinie 14:** Die Mobilitätserziehung im Sinne von Verkehrssicherheits-, Umwelt-, Sozial- und Gesundheitserziehung ist im Interesse der Sicherheit sowie der selbstbestimmten und umweltbewussten Verkehrsmittelwahl zu fördern.
- Umsetzung in dem Handlungsfeld: 5.6
- Leitlinie 15:** Das Fahrrad ist gezielt als Verkehrsmittel auf dem Weg zur Schule durch eine den Nutzungsgruppen angepasste Vermittlung der Aspekte Sicherheit und Gesundheitserziehung zu fördern.
- Umsetzung in dem Handlungsfeld: 5.6
- Leitlinie 16:** Das Fahrrad als Verkehrsmittel ist verstärkt als Element der Gesundheitsprävention und zur Sicherung der Mobilität einzusetzen.
- Umsetzung in dem Handlungsfeld: 5.6
- Leitlinie 17:** Die Umsetzung des LRVP wird durch die Fortschreibung des Aktionsplans „Pro Rad“ für den Planungszeitraum bis 2012 unterstützt.
- Umsetzung in dem Handlungsfeld: 5.7

Leitlinie 18: Mit Hilfe der Informationsdatenbank für das Landesradverkehrsnetz (TT-SIB LRVN) sollen alle radverkehrsbezogenen Informationen bei den jeweils zuständigen Stellen nach einem einheitlichen, bundesweit kompatiblen Standard widerspruchsfrei vorgehalten werden. Mit der Entwicklung einer Organisationsstruktur soll darüber hinaus gewährleistet werden, dass die Weiterentwicklung des Landesradverkehrsnetzes zeitnah und nach einheitlichem Verfahren vorgenommen werden kann.

Umsetzung Kapitel 6

Leitlinie 19: Zur Förderung des Radverkehrs als Gesamtsystem wird die Förderkulisse für den Radverkehr auf alle radverkehrsrelevanten Handlungsfelder des LRVP abgestimmt. Durch niedrige Bagatellgrenzen sollen vorrangig ortsbezogene Lösungen unterstützt werden.

Umsetzung Kapitel 7

Leitlinie 20: Die Förderkulisse ist im Interesse der vornehmlich regionalen Akteure periodisch auf einen effizienten Einsatz dieser Mittel und auf Hemmnisse hin zu prüfen. Die Einhaltung von Qualitätsstandards ist förderrechtlich zu sichern.

Umsetzung Kapitel 7

5 Radverkehr in Sachsen-Anhalt – Handlungsfelder für die Koordination der Radverkehrsgestaltung bis 2012/2017

5.1 Bestimmung des Landesradverkehrsnetzes

5.1.1 Radrouten Klassen 1 - 4

Leitlinien	
L 1:	Die Entwicklung des Radverkehr-Gesamtsystems erfolgt unter Beachtung der Baulastträgerschaft im Rahmen einer landesweit koordinierten Verkehrsplanung, in die die Interessenverbände einbezogen werden.
L 2:	Die infrastrukturbezogenen und infrastrukturergänzenden Teile des Radverkehr-Gesamtsystems sind mit dem Öffentlichen Verkehr und dem Individualverkehr zu vernetzen.
L 3:	Innerhalb des Radverkehr-Gesamtsystems wird ein Landesradverkehrsnetz entwickelt, das unabhängig von der jeweiligen Baulastträgerschaft landeseinheitlich klassifiziert wird. Der Klasse 1 werden zugeordnet: Radrouten von europa- und bundesweiter Bedeutung (Euro-Velo-Routen, D-Routen). Der Klasse 2 werden zugeordnet: Radrouten mit landesweiter Bedeutung, die in Abstimmung mit den betroffenen Gebietskörperschaften durch das Land definiert werden. Der Klasse 3 werden zugeordnet: Radrouten von regionaler, vornehmlich auf einen Landkreis bezogen bzw. von landkreisübergrei-

fender Bedeutung, die durch die kommunalen Gebietskörperschaften im Benehmen mit dem Land regionalplanerisch definiert werden und mit den Radrouten der Klassen 1 und 2 zu vernetzen sind.

Der Klasse 4 werden zugeordnet:

Radrouten von lokaler Bedeutung und straßenbegleitende Radwege innerhalb von Ortschaften, die durch Städte, Gemeinden oder Verwaltungsgemeinschaften, ggf. auch Landkreise definiert werden. Sie haben eine vorrangige Funktion für die Gewährleistung der Nahmobilität im alltags- und freizeitrelevanten Radverkehr und bilden das Grundgerüst für die lokale Erschließung.

L4: In das Landesradverkehrsnetz sind Orte mit zentraler Dienstleistungs- und Versorgungsfunktion, insbesondere Schulstandorte und touristisch relevante Ziele des Landes Sachsen-Anhalt einzubinden.

L5: Baustein für das Radverkehr-Gesamtsystem ist das ländliche Wegekonzept, das durch ein eigenes Wegesystem erschlossen ist und multifunktionale ländliche Wege umfasst. Unter Beachtung der örtlichen Möglichkeiten sind Teile dieses Systems in die Radrouten der Klassen 1 - 4 einzubeziehen.

L6: Radrouten der Klassen 1 - 4 sind untereinander und mit Netzen und Routen angrenzender Planungsräume, Landkreise und Bundesländer an Schnittstellen zu vernetzen.

Handlungsgrundsätze

Das Land Sachsen-Anhalt orientiert sich bei der Entwicklung des Landesradverkehrsnetzes (LRVN) an folgenden Handlungsgrundsätzen:

Die Definition des LRVN ist unter Beteiligung der zuständigen Ministerien, Kommunen und Interessenverbände (ADFC, Investitions- und Marketinggesellschaften Sachsen-Anhalt mbH, Tourismus-Marketing Sachsen-Anhalt GmbH, Tourismusverband Sachsen-Anhalt e. V., touristische Regional- und Fachverbände) mit der Zielstellung erfolgt, das Land Sachsen-Anhalt möglichst flächendeckend und in etwa ausgewogener Dichte unter Berücksichtigung der Siedlungsstruktur zu vernetzen.

Die Weiterentwicklung und Verdichtung des LRVN soll anhand festgelegter Prüfkriterien in der Verantwortung der Baulastträger und der Kommunen vorgenommen werden.

Zur Sicherung der Qualität des LRVN werden Qualitätskriterien festgelegt. Für die Radrouten der Klassen 1 und 2 gelten die Standards für Radfernwege. Für die Radrouten Klassen 3 und 4 kann hinsichtlich Belagsqualität, Wegebreite, touristischer Infrastruktur, umwegarmer Führung und Wegweisung davon abgewichen werden. Hinsichtlich der Alltagsorientiertheit sind die Anforderungen an örtliche, zwischen- und überörtliche Wegeverbindungen einzuhalten. Entsprechende Standards sind zu benennen.

Die Umsetzung des LRVN erfolgt durch das Land Sachsen-Anhalt unter Einbeziehung der Kommunen und Interessenverbände und soll innerhalb des Planungszeitraums - kurzfristig bis 2012 bzw. mittelfristig bis 2017- erfolgen. Eine erste Evaluation der umgesetzten Maßnahmen wird 2012 vor dem Hintergrund einer zielorientierten Nachsteuerung durchgeführt.

Status Quo

Sachsen-Anhalt verfügt über eine gewachsene Vielfalt von Radrouten in unterschiedlicher Qualität und Baulasträgerschaft. Netzbestandteile sind straßenbegleitende Radwege an klassifizierten Straßen, multifunktionale ländliche Wege - nachgewiesen im LWK und/ oder zum kommunalen/ regionalen Verkehrs- bzw. Wegenetz gehören.

Die bestehenden Radrouten spiegeln die Situation Sachsen-Anhalts als ein Flächenland mit polyzentrischer Struktur (Oberzentren und Verdichtungsräume Halle (Saale), Magdeburg und Dessau-Roßlau), vielen Klein- und Mittelstädten und Dörfern und der unterschiedlichen Siedlungsdichte im Norden bzw. in der Mitte und im Süden wider. Ein landesweit abgestimmtes Radverkehrsnetz in Umsetzung der Zielstellungen zur Entwicklung eines Radverkehr-Gesamtsystems gibt es nicht. Wesentliche Grundlage für ein künftiges landesweites Radverkehrsnetz bilden die vorhandenen 18 „Überregionale Radwege“, die von landesweiter Bedeutung sind und mit einer Gesamtlänge von 2.407 km das Land radverkehrsseitig erschließen (s. **Anlage 5.1-1**). Darunter sind der Europaradweg R1 (E2 bzw. D3), der Elberadweg (D10) und der Saale-Radwanderweg (D11) von europaweiter bzw. deutschlandweiter Bedeutung. Der Verlauf der 18 Radrouten steht fest, Qualität und Ausbaustandard sind erfasst (Stand 2007/ 2008). Die Routen werden landesweit touristisch vermarktet, wobei es für jede Route eine Koordinierungsstelle gibt.

Die Situation der weiteren Radrouten im Land stellt sich unterschiedlich dar. Die Bandbreite reicht von feststehender Routenführung und guter Qualität (großenteils aber nicht erfasst) und Vermarktung (z. B. Flyer, Darstellung in Radwanderführern) bis hin zu geplanter Routenführung bzw. rein namentlicher Nennung (z. B. in den Regionalen Entwicklungsplänen). Diese Radrouten sind in großen Teilen nicht vernetzt. Ein landesweiter Überblick über bestehende bzw. geplante Radrouten und ihre Qualität liegt nicht vor.

Maßnahmen und Empfehlungen

Nachstehend wird die Vorgehensweise und Methodik zur Erarbeitung des LRVN in vier Stufen dargestellt. Dazu gehören:

- Planerische Definition der Radrouten des LRVN,
- Prüfkriterien für die Netzentwicklung,
- Prüfkriterien für die Einstufung der Radrouten nach der landeseinheitlichen Klassifizierung (Klassen 1 - 4),
- Prüfkriterien für die Netzverdichtung.

Die Netzentwicklung wird fachlich bewertet, Maßnahmen und Empfehlungen zur Verdichtung und Qualitätssicherung des Netzes werden genannt.

Vorgehensweise und Methodik zur Entwicklung des LRVN

1. Stufe: Bedarfsermittlung über die Befragung der kommunalen Gebietskörperschaften und Verbände

Die Aufstellung des LRVP erfolgt in enger Kooperation mit den dafür zuständigen Stellen, insbesondere mit den Kommunalen Gebietskörperschaften und den Interessenverbänden. Ein erster Baustein war eine umfassende Befragung der damals 22 Landkreise zur Situation des Radverkehrs (Bestandsanalyse) im Frühjahr 2007.

2. Stufe: Kriterien für die Entwicklung des LRVN

Als Grundlage zur Bearbeitung des LRVN sind zwischen den zuständigen Ministerien, den Gebietskörperschaften und Interessenverbänden die Leitlinien und Handlungsgrundsätze abgestimmt worden, die den inhaltlichen Rahmen für das LRVN bilden und Anforderungen an das LRVN definieren (s. **Anlagen 5.1-5** und **5.1-6**). Bestandteil des Aufstellungsverfahrens waren unter anderem Workshops, die in 2008 durchgeführt worden sind (s. **Anlage 5.1-7**).

Planerische Definition der Radrouten des LRVN

Radrouten Klassen 1 und 2 („Überregionale Radwege“)

Die Radrouten der Klassen 1 und 2 haben landesweite Bedeutung und sind landesplanerisch definiert. Die Bezeichnung der Radrouten Klassen 1 und 2 ist „Überregionale Radwege“. Sie tragen einen Namen, wie z. B. Saale – Radwanderweg.

Radrouten Klasse 3 (Regionale Radrouten)

Die Radrouten der Klasse 3 haben regionale Bedeutung. Touristische Radrouten der Klasse 3 orientieren sich an den Anforderungen des touristischen und freizeitorientierten Radverkehrs und tragen in der Regel einen Namen. Zu den Radrouten der Klasse 3 gehören ebenfalls alltagsorientierte Hauptrouten, die den Anforderungen u. a. des Schüler- und Berufsverkehrs genügen. Diese können Bestandteil eines landkreisweiten Netzes sein.

Die Radrouten der Klasse 3 können sowohl innerhalb als auch außerhalb bebauter Gebiete verlaufen. Alltagsorientierte Routen der Klasse 3 entsprechen den Netzkategorien AR II und AR III (überregionale und regionale Radverkehrsverbindung außerhalb bebauter Gebiete) bzw. IR II und IR III (Radschnellverbindung bzw. Hauptradverkehrsverbindung innerhalb bebauter Gebiete nach RIN 08³⁴). Die Radrouten der Klasse 3 werden durch die Landkreise/kreisfreien Städte und ggf. Regionalen Planungsgemeinschaften regionalplanerisch definiert.

Radrouten Klasse 4 (lokale Radrouten)

Radrouten der Klasse 4 haben lokale Bedeutung für den Planungsraum einer Gemeinde oder einer Stadt. Sie sind in stärkerem Maße an den Alltagsanforderungen der Radfahrenden orientiert als die Routen der Klassen 1 - 3 und können Hauptrouten eines kommunalen Radverkehrsnetzes sein. Auch touristische bzw. freizeitorientierte Routen mit überwiegend lokaler Bedeutung sind Routen der Klasse 4. Sie sollten möglichst einen Namen tragen.

Die Radrouten der Klasse 4 können sowohl innerhalb als auch außerhalb bebauter Gebiete verlaufen. Sie entsprechen den Netzkategorien AR IV (nahräumige Radver-

³⁴ FGSV: Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RiN). Veröffentlichung Januar 2009.

kehrungsverbindung außerhalb bebauter Gebiete) bzw. IR III oder IR IV (Hauptradverkehrsverbindung oder Radverkehrsverbindung innerhalb bebauter Gebiete) der RIN 08³⁴. Die Radrouten der Klasse 4 werden durch die zuständigen Städte, Gemeinden bzw. Verwaltungsgemeinschaften definiert.

Bestandteil des LRVN sind die straßenbegleitenden Radwege an Bundes- und Landesstraßen.

Kriterien für die Netzentwicklung (in Umsetzung der Leitlinien)

- Das Landesradverkehrsnetz setzt sich aus den Radrouten Klassen 1 - 4 und den straßenbegleitenden Radwegen an Bundes- und Landesstraßen zusammen, wobei die Radrouten Klasse 1 und 2 vorwiegend dem überregionalen Radtourismus dienen, die Radrouten der Klasse 3 vorwiegend dem regionalen Radtourismus dienen und darüber hinaus die Radrouten der Klasse 4 weitestgehend die Anforderungen des Alltagsverkehrs berücksichtigen.
- Das Grundgerüst des Netzes bilden die Radrouten Klassen 1 und 2 („Überregionale Radwege“).
- Die Radrouten werden das Land Sachsen-Anhalt möglichst flächenhaft und in etwa ausgewogener Dichte unter Berücksichtigung der Siedlungsstruktur vernetzen.
- Das Netz orientiert sich in seinem Verlauf weitgehend an den vorhandenen Radrouten der Klassen 1 - 4 unter größtmöglicher Einbeziehung vorhandener nutzbarer Wege. Eine wesentliche Basis hierfür ist das Ländliche Wegekonzept. Änderungen im Rahmen der Netzüberprüfung sind möglich und bedürfen der Abstimmung.
- Die Radrouten der verschiedenen Klassen können sich in ihrem Verlauf überlagern, wobei die „höherrangige“ der Maßstab für die Netzentwicklung ist.
- Die Schnittstellen mit Netzen und Routen angrenzender Planungsräume (Bundesländer Brandenburg, Niedersachsen, Sachsen und Thüringen) werden abgestimmt.
- Bei Radrouten der Klasse 3 werden, soweit erforderlich, die Schnittstellen und Übergänge in benachbarte Planungsregionen oder Landkreise abgestimmt.
- Grundsätzlich sind die relevanten touristischen Ziele in das Netz einzubinden, wobei auch Stichverbindungen möglich sind bzw. Ziele in einem Entfernungsradius von 500 m als angebunden gelten.
- In dem Netz werden die Orte mit zentralen Dienstleistungs- und Versorgungsfunktionen wegen ihrer Bedeutung sowohl für den touristischen Radverkehr als auch für den Alltagsverkehr angebunden werden. Darüber hinaus liegen viele der touristisch attraktiven Ziele in den Orten. Hier ergeben sich auch die Verknüpfungsmöglichkeiten mit der Bahn.
- Alle in einem Entfernungsradius von 3 km gelegenen Haltepunkte des Schienenverkehrs sind entweder direkt oder über Stichstrecken an das Landesradverkehrsnetz anzuschließen, sofern geeignete Wege vorhanden sind. Dies gilt auch für die landesbedeutsamen Buslinien (ÖSPV).
- Klare und einprägsame Netzstruktur sind anzustreben, beispielsweise die Paral-

lieführungen auf längeren Streckenabschnitten zu vermeiden. Lediglich im Flussverlauf der Elbe sind alternative Streckenführungen auf der anderen Flussseite vorgesehen, um Rundtouren zu ermöglichen. Diese Alternativstrecken werden der Kategorie Radroute Klasse 3 zugeordnet. Temporäre Umleitungsstrecken (z. B. wegen Hochwasser) sind nicht Bestandteil des Landesradverkehrsnetzes.

- Radrouten mit überwiegend touristischer Bedeutung verlaufen weitgehend abseits schnell und stark befahrener Bundes- und Landesstraßen.
- In vielen Abschnitten des Netzes kann auf die in den letzten Jahren neu angelegten straßenbegleitenden Radwege zurückgegriffen werden.

Prüfkriterien für die Klassifizierung der Radrouten

Radrouten Klassen 1 und 2

Die Radrouten der Klassen 1 und 2 („Überregionale Radwege“) liegen fest. Bei Routenänderungen muss das Verfahren zur Genehmigung von Trassenänderungen durchgeführt werden. Unter der Federführung des MWA befindet sich das Trassengenehmigungsverfahren derzeit in der Überarbeitung und wird neu strukturiert.

Bei der Neukonzeption von Radrouten Klassen 1 und 2 sind nachstehende Prüfkriterien anzuwenden:

- Landesweite, möglichst bundes- bzw. europaweite Bedeutung für den (Rad)Tourismus,
- Anforderungen an themenbezogene Radrouten (Premiumprodukt),
- Netzverdichtung.

Radrouten Klasse 3

- Anforderungen an themenbezogene Radrouten sind:
 - Themeneinhaltung und kontinuierlicher Themenbezug entlang der Route,
 - Gute Erreichbarkeit und räumliche Nähe der thematischen Attraktionen zueinander.
- Berücksichtigung der Bedürfnisse von Radtouristen und Freizeitradlern, wie insbesondere:
 - Länge (mindestens 20 - 25 km, d. h. ca. Halbtages- bzw. Tagestour),
 - Gute Befahrbarkeit (Wegebeschaffenheit),
 - Anbindung ÖPNV/größere Parkplätze,

Touristische Begleitinfrastruktur (Rastplätze, Infotafeln, Abstellanlagen mit der Möglichkeit, Fahrrad und Gepäck diebstahlsicher unterzubringen).

- Berücksichtigung vorhandener Radwanderwege (z. B. überregionale Radwege, regionale Radrouten);
- Kombinationsmöglichkeiten miteinander und Integration in Radwanderwegenetze bzw. Landkreisnetze;
- Darstellung in Radwanderkarten;
- Internet-Auftritt;

- Alltagsorientierte Anforderungen sind z. B.:
 - schnelle und direkte Verbindungen auf straßenbegleitenden Radwegen in für den Alltagsverkehr geeigneten Entfernungen,
 - alltagstaugliche und familienfreundliche Verbindungen,(s. **Anlage 5.1-5**).

Radrouten Klasse 4

Im Rahmen des LRVP werden landesseitig keine Prüfkriterien festgelegt. Empfohlen wird, dass sie den Anforderungen an lokale Hauptrouten genügen (vgl. planerische Definition der Radrouten des LRVN).

Die Benennung der Radrouten Klasse 4 wird in das Benehmen der Kommunen gestellt.

3. Stufe: Ergebnis der fachlichen Bewertung der Netzentwicklung des LRVN (Entwurf)

Der vorliegende Entwurf zum LRVN ist in einem interaktiven Prozess erarbeitet worden. Somit liegt ein Netzentwurf vor, der durch intensive Vorabstimmung mit den Landkreisen und kreisfreien Städten erarbeitet wurde. Der Verlauf der Radrouten Klassen 1 - 4 wurde wie folgt festgelegt:

- Radrouten Klassen 1 und 2 („Überregionale Radwege“)
Grundlage für die Festlegung der Radrouten Klassen 1 und 2 („Überregionale Radwege“) ist der von der FSIB erfasste Verlauf³⁵. Änderungsvorschläge seitens der Landkreise (Landkreisbefragung 2007, Zuarbeit der Landkreise) sind dokumentiert und wurden dem Landesverwaltungsamt (LVwA), zuständig für die Genehmigung von Trassenänderungen, zugeleitet.
- Radrouten Klasse 3 (Regionale Radrouten)
Die Festlegung der Radrouten Klasse 3 ist im Rahmen eines intensiven Abstimmungsprozesses unter Berücksichtigung der Prüfkriterien erreicht worden. Grundlage sind die in den Regionalen Entwicklungsplänen (REPs) der fünf Planungsgemeinschaften festgelegten Radrouten, die von den Landkreisen genannten Routen (Landkreisbefragung 2007) sowie die Ergänzungen im Rahmen der Erarbeitung des LRVN im ersten Halbjahr 2008.
- Radrouten Klasse 4 (lokale Radrouten)
Die Radrouten Klasse 4 sind von den Gebietskörperschaften benannt worden. Für die Städte Magdeburg, Halle (Saale) und Dessau-Roßlau sind die städtischen Hauptroutennetze aufgenommen worden.

Der vorliegende Entwurf zum LRVN setzt sich zusammen aus 18 Radrouten der Klassen 1 und 2 („Überregionale Radwege“) mit einer Gesamtlänge von 2.407 km.

Die 49 Radrouten der Klasse 3 (Regionale Radrouten) haben eine Gesamtlänge von ca. 2.850 km. Die Radrouten der Klasse 4 (Lokale Radrouten) sind in erster Linie die Hauptroutennetze der Städte Magdeburg, Halle und Dessau, ergänzt durch wichti-

³⁵ Für den Harzvorlandradweg und den Unstrutradweg wurden die Daten des MLV verwendet.

ge Verbindungen in einzelnen Landkreisen. Sie haben eine Länge von 485 km. Die Radrouten der Klassen 3 und 4 sind Bestand (Redaktionsschluss (2. Workshop)) und liegen planerisch fest. Das Gesamtnetz hat eine Länge von ca. 5.000 km (4.932 km) (Stand Juli 2008, Ergebnis 2. Workshop).

4. Stufe: Netzüberprüfung und Netzverdichtung

Kriterien für die Netzverdichtung

1. Anzubindende Ziele

Anzubindende Ziele (Radrouten Klassen 1 und 2)

- Oberzentren
- Mittelzentren
- Grundzentren
- touristisch bedeutende Orte bzw. Sehenswürdigkeiten³⁶
- Bahnhöfe/ Haltepunkte des SPNV (s. ÖPNV-Plan des Landes Sachsen-Anhalt, Abb. 11)
- Verknüpfungspunkte mit Routen der angrenzenden Bundesländer

Anzubindende Ziele (Radrouten Klasse 3)

- Oberzentren
- Mittelzentren
- Grundzentren
- Siedlungsschwerpunkte
- Orte mit Schwerpunkt Erholung
- Orte mit Schwerpunkt Tourismus
- Große Arbeitsstätten (außerhalb der Zentren)
- Schulzentren
- Freizeitziele außerhalb der Ortschaften (bedeutende historische/kulturelle Ziele z. B. Schlösser, Burgen, Industriedenkmäler etc.), ausgewählte Gaststätten und Einkehrmöglichkeiten
- ÖPNV (Bahnhöfe, Haltepunkte des SPNV, ausgewählte Haltestellen des ÖSPV)
- Verknüpfungspunkte mit Routen Klassen 1 und 2

2. Netzdichte

Einstufung der Netzdichte

Bei der nachstehenden Einstufung der Netzdichte sind Erfahrungen aus anderen Bundesländern mit kreisbezogenen Netzen und einer Bedeutung für den Freizeit- und Alltagsradverkehr herangezogen worden. Für das LRVN wird nachstehende Einteilung der Netzdichten festgelegt.

- bis 200 m/ km² sehr dünn
- 200 - 300 m/ km² dünn

³⁶ (z. B. UNESCO-Weltkulturerbestätten/Orte der touristischen Landesinitiativen „Blaues Band“, „Gartenträume“, „Straße der Romanik“)

- 300 - 500 m/ km² mittel
- 500 - 750 m/ km² dicht
- 750 m/ km² sehr dicht

Ergebnis der fachlichen Bewertung der Netzüberprüfung des LRVN (Entwurf)

Das Netz der Radrouten Klassen 1 - 4 spiegelt die Situation Sachsen-Anhalts als ein Flächenland mit polyzentrischer Struktur wider.

So weisen die Landkreise Anhalt-Bitterfeld, Wittenberg, der Saalekreis, der Burgenlandkreis, aber auch der Landkreis Mansfeld-Südharz ein vergleichsweise gut vernetztes Radroutennetz auf. Insbesondere jedoch in den dünner besiedelten Landkreisen Altmarkkreis Salzwedel, Landkreis Stendal, Landkreis Börde und Landkreis Jerichower Land fehlen Radrouten der Klasse 3, die neben den Radrouten Klassen 1 und 2 zu einer Verdichtung des Netzes beitragen.

Der Harz (Landkreis Harz) stellt aufgrund seiner Topografie eine Sondersituation dar. So sind in das Landesradverkehrsnetz als Radrouten der Klasse 3 die Radwanderrouen von „MobiHarz“ (fünf Radwandertouren), das Radwegenetz Nordharz (sechs Themenrouten) und der Oberharzer Radweg (OHR) aufgenommen worden. Sie sind planerisch sinnvoll und verdichten das Netz der Radrouten Klassen 1 und 2.

Das Mountainbike-Netz Harz hat aufgrund der spezifischen Nutzungsgruppe und der fehlenden Netzfunktion im landesweiten Kontext einen Sonderstatus. Es ist nicht Bestandteil des Landesradverkehrsnetzes.

Die Netzüberprüfung der anzubindenden Ziele hat für die Radrouten der Klassen 1 und 2 ergeben, dass die Ziele (s. **Abb. 5.1-3**) an die Radrouten angebunden sind.

Für die Radrouten der Klasse 3 gibt es bezüglich der Anbindung der Grundzentren Defizite im Altmarkkreis Salzwedel, im LK Börde und im LK Harz (hier ist die Sondersituation, s. o. zu berücksichtigen).

Netzdichte - Radrouten Klassen 1 und 2

Im Vergleich mit anderen eher flächenhaften Bundesländern hat Sachsen-Anhalt mit einer Netzdichte von 0,11 km/ km² eine vergleichbare Position. In Bezug auf eine Netzverdichtung für die Radrouten Klassen 1 und 2 wird deshalb kein akuter Handlungsbedarf (Planungshorizont bis 2012) gesehen.

Tab. 5.1-1: Radroutennetze verschiedener Länder

Land	Routen Anzahl	Länge km	Fläche km ²	Dichte km/km ²
Deutschland (D-Netz)	12	10.200	356.910	0,03
Sachsen-Anhalt	18	2.390	20.555	0,11
Baden-Württemberg	17	4.200	35.751	0,12
Hessen	11	2.700	21.114	0,13
Mecklenburg-Vorpommern	13	2.000	23.170	0,09
Niedersachsen	15	4.400	47.343	0,09
Nordrhein-Westfalen	-	13.700	34.070	0,40
Thüringen	13	1.500	16.251	0,09

Netzdichte - Radrouten nach Landkreisen

Die Netzdichte nach Landkreisen zeigt nachstehende Tabelle (s. auch **Abb. 5.1-4**).

Deutlich wird auch hier das starke Nord-Süd-Gefälle aufgrund der Siedlungsstruktur. Die nördlichen Landkreise haben sehr dünne Netze, an der oberen Grenze dieser Kategorie liegen der Landkreis Jerichower Land und der Landkreis Stendal, im Süden der Landkreis Mansfeld-Südharz. Ein vergleichsweise dichtes Netz hat die Stadt Dessau-Roßlau, sehr dichte Netze besitzen die Städte Magdeburg und Halle, bedingt durch die Radrouten der Klasse 4. Bei der Bewertung dieser Zahlen und mit Blick auf eine Verdichtung unter stärkerer Berücksichtigung des Alltagsverkehrs sollte auch die Einwohnerdichte der Landkreise herangezogen werden, was bedeutet, dass dünn besiedelte Gebiete auch eine geringere Netzdichte haben können als dicht besiedelte.

Bei der weiteren Netzverdichtung sollte stärker berücksichtigt werden, inwieweit Ziele mit Bedeutung für den touristischen, den freizeitorientierten und den Alltagsradverkehr untereinander verbunden, d. h. vernetzt sind. Bei der Kartierung der Ziele in **Abb. 5.1-3** ist die Darstellung des Zentralen-Orte-Systems des derzeit geltenden LEP übernommen worden. Für die Radrouten Klassen 1 und 2 sind die Bahnhöfe und Haltepunkte des SPNV sowie die bedeutenden Haltepunkte des ÖSPV maßgebend (vgl. **Kapitel 5.5**).

Besonders in den Landkreisen mit einer Netzdichte unter 300m/ km² sollten im Sinne der Netzverdichtung weitere Radrouten zur vollständigen Anbindung der Zentralen Orte konzipiert werden. Die Führung im Verlauf von straßenbegleitenden Radwegen (alltagsorientiert) ist hier von Bedeutung, ebenfalls die mögliche Netzverdichtung durch stillgelegte Eisenbahntrassen (vgl. **Kapitel 5.1-2 und 5.2**).

Tab. 5.1-2: Radroutennetz der Landkreise und kreisfreien Städte

Kreis	Fläche km ²	Netzlänge ¹ km	Dichte km/km ²
Altmarkkreis Salzwedel	2.304	332	0,14
Anhalt-Bitterfeld	1.461	311	0,21
Börde	2.381	259	0,11
Burgenlandkreis	1.419	336	0,24
Dessau-Roßlau	245	173	0,70
Halle	135	213	1,57
Harz	1.109	625	0,30
Jerichower Land	1.589	265	0,17
Landeshauptstadt Magdeburg	203	252	1,24
Mansfeld-Südharz	1.456	260	0,18
Saalekreis	1.439	390	0,27
Salzlandkreis	1.432	310	0,22
Stendal	2.434	471	0,19
Wittenberg	1.942	454	0,23
	20.555	4.651	0,23

¹ Bei den Längen handelt es sich um die Netto-Netzlängen, d. h. Netzabschnitte, auf denen mehrere Routen verlaufen, sind mit der einfachen Länge eingegangen und wurden nicht mehrfach gezählt. Das Netz wurde dabei an den Kreisgrenzen „geschnitten“. Außerhalb von Sachsen-Anhalt liegende Netzabschnitte wurden nicht mitgezählt. Netzlängen beinhalten die Routen der Klassen 1 - 4.

Die Ober- und Mittelzentren und der überwiegende Teil der Grundzentren gelten bereits als angebunden an das Landesradverkehrsnetz. Tab. 5.1-3 zeigt die Grundzentren, die bislang noch nicht angebunden sind. Dies sollte möglichst im Planungshorizont bis 2012 erfolgen.

Weiterhin sollte im Sinne einer Verdichtung des Netzes eine Verbindung von Magdeburg in Richtung Brandenburg (Potsdam) mit Anschluss an das brandenburgische Landesnetz konzipiert werden. Die genannten Maßnahmen sind von Bedeutung für die Beteiligung des Landes Sachsen-Anhalt an der Bundesgartenschau (BUGA) 2015, die gemeinsam mit dem Land Brandenburg konzipiert wird (in Sachsen-Anhalt betrifft dies den Landkreis Stendal mit dem Havelradweg im Bereich Schollene und Havelberg).

Bezüglich der Qualität des LRVN sollten die Standards (s. **Anlage 5.1-5**) erreicht bzw. eingehalten werden. Dies gilt in erster Linie für die Radrouten Klassen 1 und 2. Hier sollten alle Wegedefizite, die als „Route mit schwerwiegenden Mängeln“ oder „als Radweg ungeeignet“ eingestuft wurden, unter Mitwirkung der Baulasträger und Kofinanzierung beseitigt werden (vgl. **Kapitel 5.3**).

Tab. 5.1-3: Anzubindene Ziele (Zentrale Orte) (Planungshorizont 2012)

Landkreis	Grundzentrum
Altmarkkreis Salzwedel	Beetzendorf
	Fleetmark
	Mieste
Landkreis Stendal	Bismark (Altmark)
Landkreis Börde	Calvörde
	Anger
	Erxleben
	Völpke
	Irxleben
Landkreis Harz	Langenweddingen
	Wegeleben
	Elbingerode
	Harzgerode
Landkreis Mansfeld-Südharz	Gerbstedt
	Roßla
	Stolberg (Harz)
Saalekreis	Teutschenthal
	Güntherdorf/Kötschau
Burgenlandkreis	Kayna

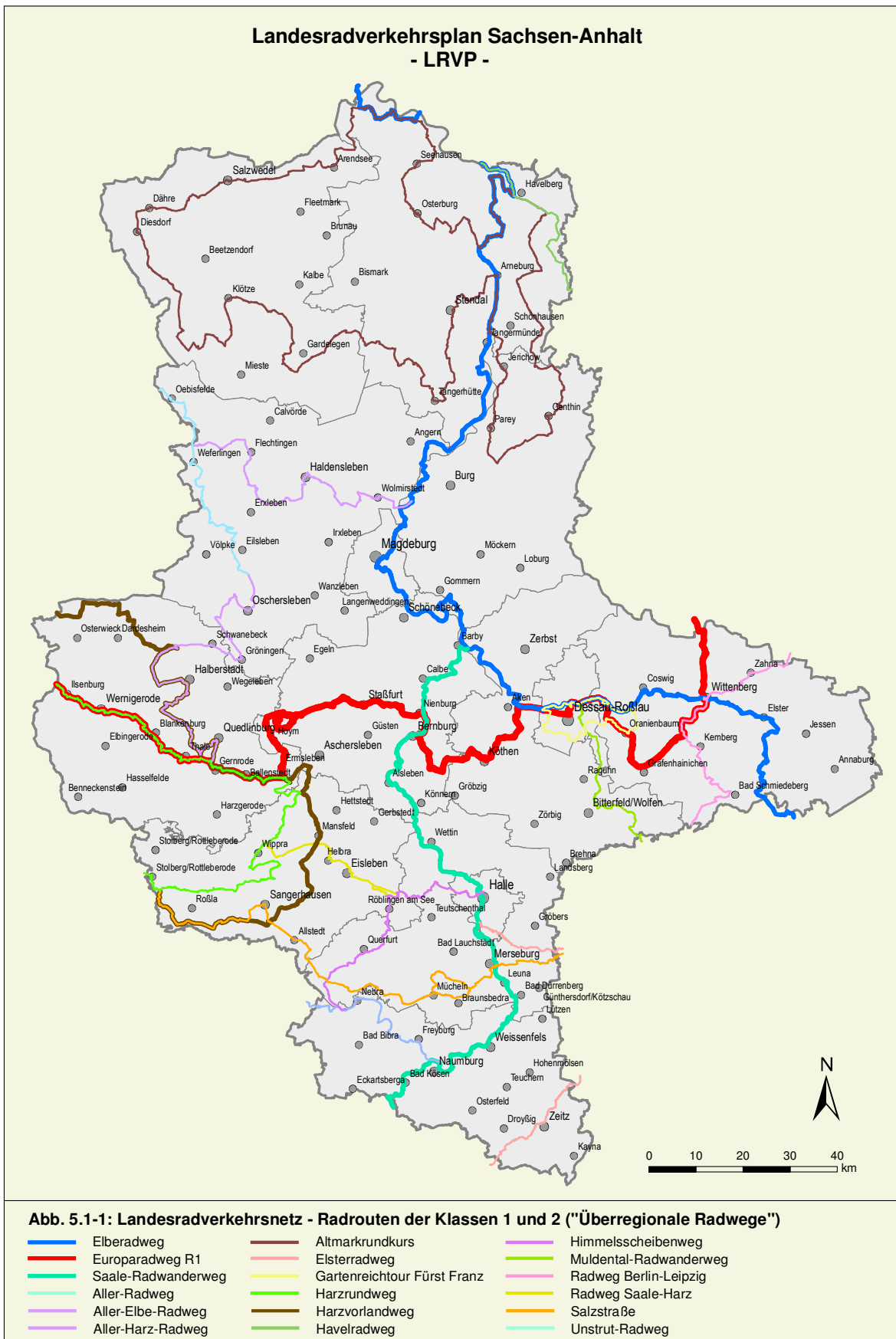
Zur Einstufung des Harzvorlandwegs (HVR) besteht Prüfbedarf³⁷, inwieweit es planerisch gerechtfertigt ist, den HVR weiterhin als Radroute der Klasse 2 („Überregionaler Radweg“) einzuordnen. Im Landkreis Mansfeld-Südharz verläuft er großenteils auf der Radroute Klasse 2 Salzstraße und im Landkreis Harz auf dem Aller-Harz-Radweg. Im Rahmen der Netzkonzeption zum LRVN wird empfohlen, den HVR als Radroute Klasse 3 einzuordnen.

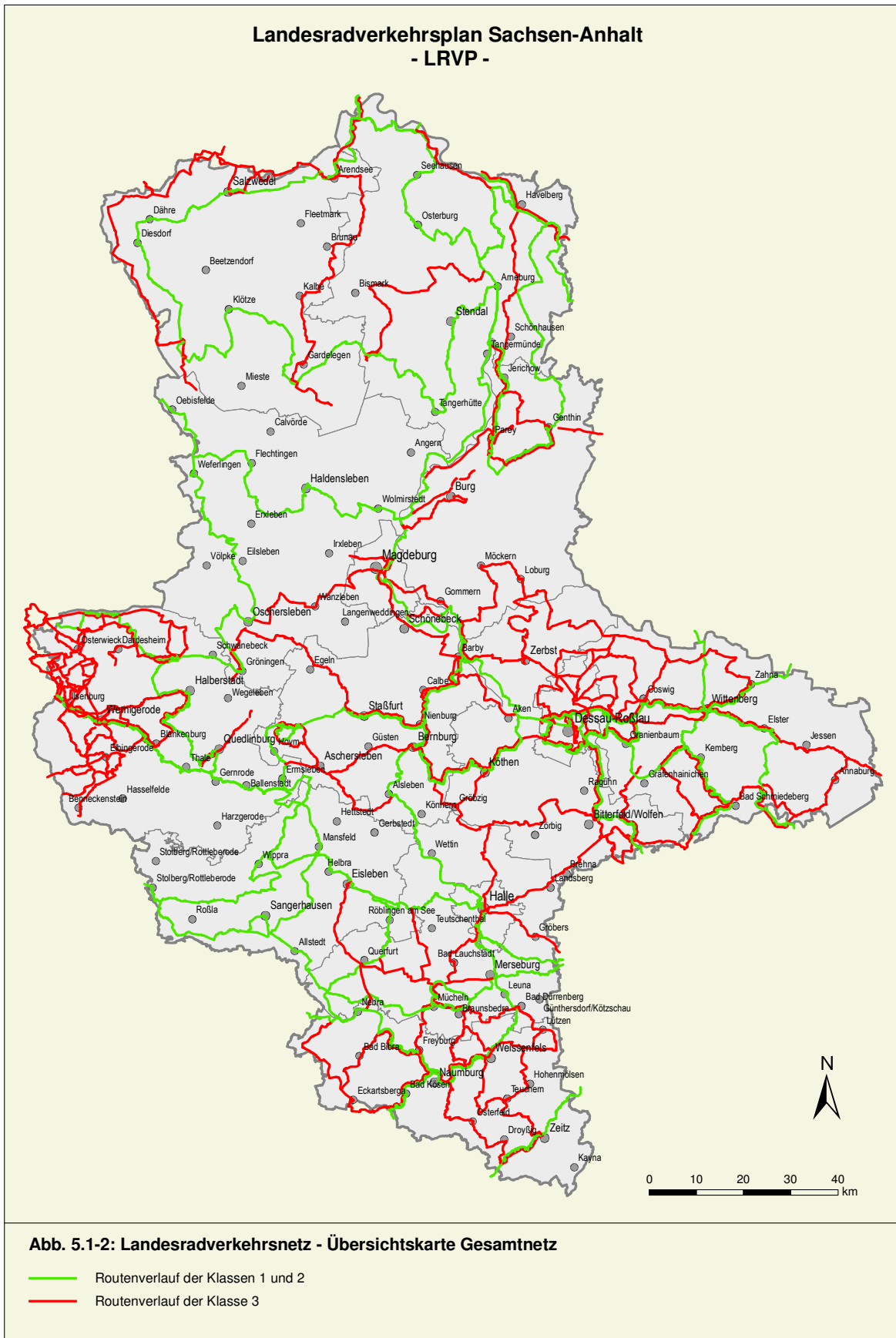
³⁷ Bei den Maßnahmen und Empfehlungen ist der Prüfbedarf jeweils kursiv dargestellt.

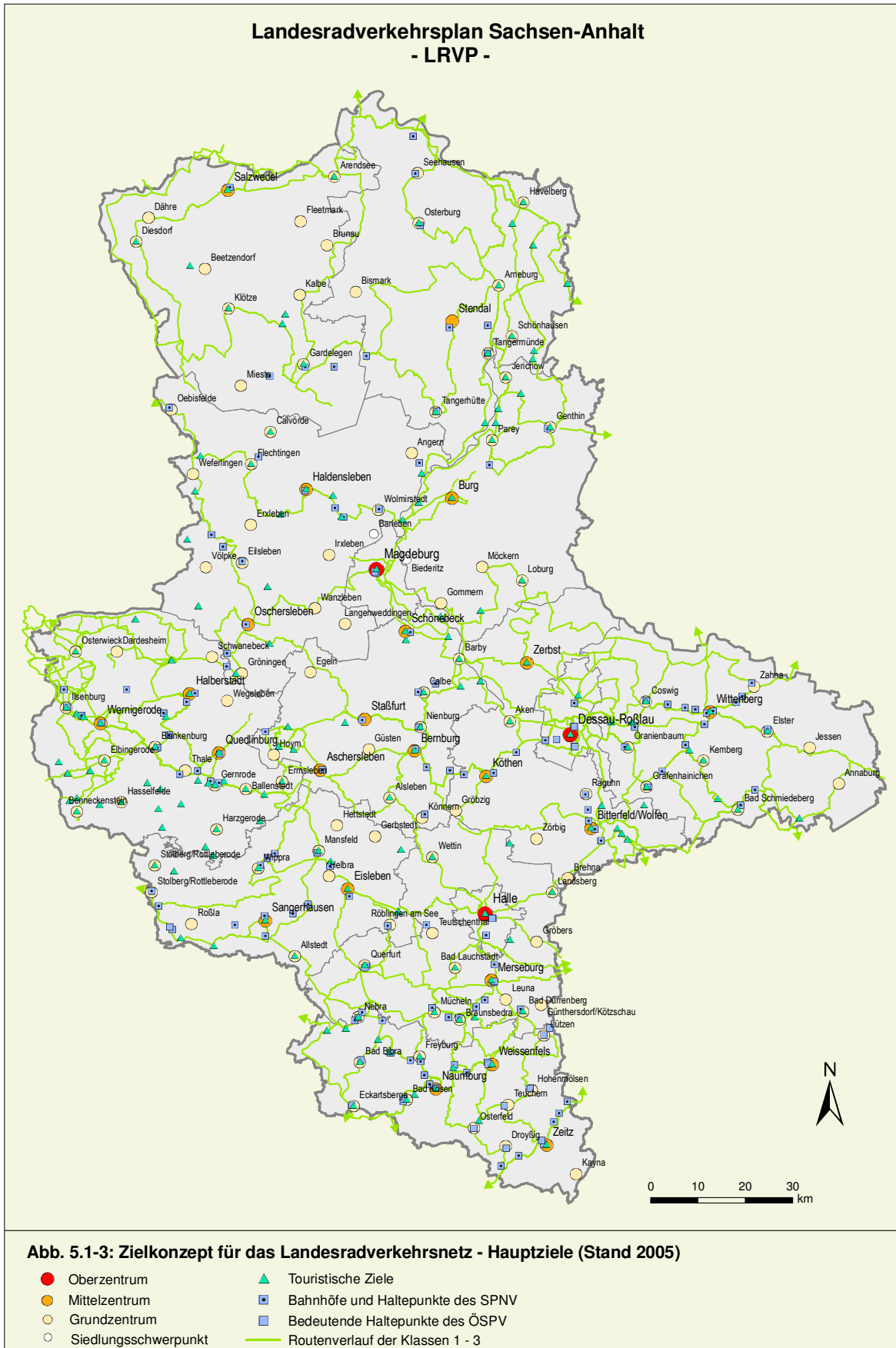
Soweit eine mit dem Land abgestimmte Erweiterung des D-Netzes erfolgt oder eine mit dem Land abgestimmte bundesweite Themenroute entwickelt wird und das Land Sachsen-Anhalt betrifft, prüft das Land eine entsprechende Berücksichtigung im LRVP.

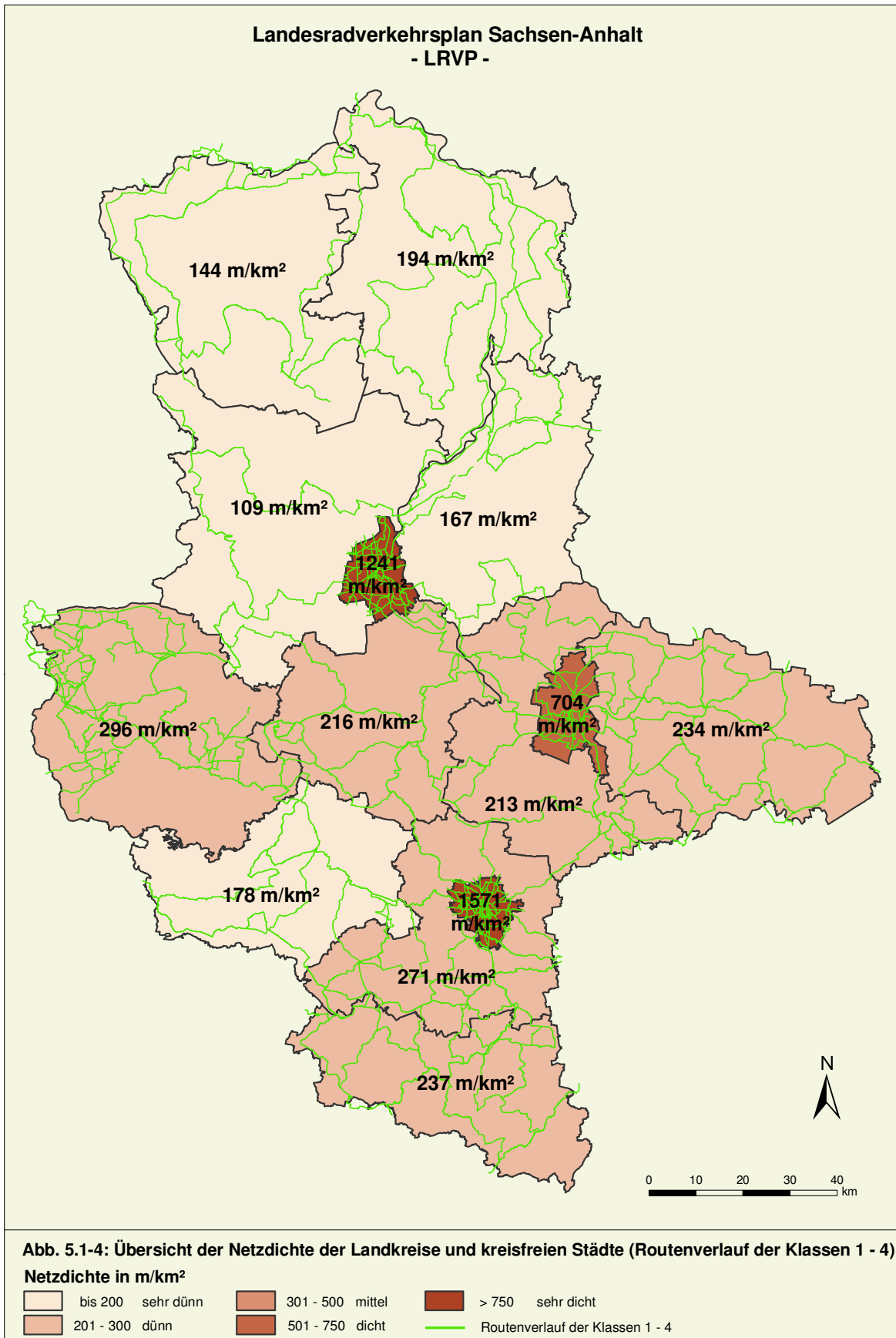
Zur Verdichtung und Qualitätssicherung des Netzes werden folgende Maßnahmen eingeleitet bzw. unterstützt:

- Das Land Sachsen-Anhalt beabsichtigt das LRVN entsprechend der Zielvorgaben (ausgewogene Netzdichte unter Berücksichtigung der Siedlungsstruktur) zu verdichten. Zielvorgabe für die zu erreichende Netzdichte ist mindestens 200-300 m/ km².
- Das Land Sachsen-Anhalt unterstützt in einem Modellprojekt entsprechend der Zielvorgaben die Erstellung eines landkreisweiten Netzes in zwei Landkreisen (z. B. Altmarkkreis Salzwedel, Salzlandkreis).
- Das Land Sachsen-Anhalt setzt sich dafür ein, dass künftig der Radverkehr integraler Bestandteil der kommunalen Verkehrsplanungen wird. Kommunale Netzplanungen zum Radverkehr bleiben Fördervoraussetzung.
- Bei der weiteren Verdichtung des Netzes wird die Alltagsorientiertheit stärker berücksichtigt. Dies gilt vornehmlich für die Radrouten Klasse 3 im Verlauf von straßenbegleitenden Radwegen an klassifizierten Straßen. Aber auch ehemalige Bahntrassen können sinnvoll zu einer Netzverdichtung auf Ebene der Klasse 3 beitragen (vgl. **Kapitel 5.2**).
- Einheitliche Qualitätsstandards im LRVN sollen künftig einen klaren Maßstab für die entsprechenden Baulastträger setzen. Das Land Sachsen-Anhalt beabsichtigt dazu unter der Federführung des Ministeriums für Wirtschaft und Arbeit Sachsen-Anhalt (MWA) eine Broschüre „Qualitätskriterien für Radrouten in Sachsen-Anhalt – Infrastruktur und Service“ vorzulegen.
- Das Land Sachsen-Anhalt schafft mit der Aufstellung des LRVP die Voraussetzung, dass das definierte LRVN im Rahmen der neu aufgebauten Radwegeinformationsdatenbank (TT-SIB LRVN) als Planungs- und Unterhaltungsgrundlage für die Gebietskörperschaften und weiterer Beteiligter zur Verfügung steht.
- Das Land Sachsen-Anhalt unterstützt unter der Federführung des MWA Aktivitäten und Initiativen zur Abstimmung, Umsetzung, Vermarktung und Unterhaltung eines deutschlandweiten Radfernwegenetzes (D-Netz). Das Pilotprojekt D-Netz-Route 3 (Europaradweg R1) ist dazu ein richtungsweisender Ansatz.









5.1.2 Straßenbegleitende Radwege an klassifizierten Straßen

Leitlinien

- L 7:** Die Entwicklung von Radwegen im Zuge von Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen als ein Baustein des Landesradverkehrsnetzes erfolgt unter Beachtung der Funktionen für den Alltagsradverkehr, der Trennung des motorisierten vom nicht motorisierten Verkehr bei hohen Verkehrsbelegungen und damit der Verkehrssicherheit. Möglichkeiten der Einbeziehung und Verknüpfung mit den Radrouten der Klassen 1 - 4 sind einzubeziehen.

Handlungsgrundsätze

Auf der Grundlage der in den Bedarfsplänen benannten Dringlichkeitsreihung ist in Abhängigkeit der verfügbaren Haushaltsmittel der Anteil straßenbegleitender Radwege in Sachsen-Anhalt stetig zu erhöhen.

Bei der Aufstellung der Bedarfspläne für straßenbegleitende Radwege an Bundes- und Landesstraßen durch den Baulastträger sind folgende Grundsätze zu beachten:

- Umsetzung einer einheitlichen Vorgehensweise für die Planung und die Realisierung von Radwegen,
- Dringlichkeitsreihung unter Beachtung ausgewählter vergleichbarer, fachlicher Kriterien,
- Ermittlung des Finanzbedarfs,
- Optimierung und zielgerichteter Mitteleinsatz unter besonderer Berücksichtigung der personellen Planungskapazitäten,
- Schaffung der Voraussetzungen für die Bewertung und Reihung von Forderungen Dritter.

Planung und Bau von straßenbegleitenden Radwegen sollen der Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Trennung der Verkehrsarten und der Schaffung von bedarfsgerechten, auf die Infrastruktur abgestimmten Radverkehrsanlagen dienen. Hierbei ist als Ziel insbesondere der Schutz von Kindern, Schülerinnen und Schülern und älteren Radfahrerinnen und Radfahrern hervorzuheben. Gleichmaßen sollen die Radverkehrsanlagen einen Anreiz zum Wechsel vom Kraftfahrzeug zum Fahrrad bieten.

Unter Bezugnahme auf die Ergebnisse der aktuellen Straßenverkehrszählung bzw. auf der Basis prognostischer Erhebungen und Verkehrsuntersuchungen wird für eine zu planende Radverkehrsanlage ein Bedarfsnachweis geführt. Für freie Strecken (Ortsverbindungen) finden hierbei die Einsatzgrenzen der „Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Querschnitte“ (RAS-Q) Beachtung. Ebenso werden Belange der Straßencharakteristik, des Unfallgeschehens, des Schülerverkehrs und infrastrukturelle Belange (Wege zum Arbeitsplatz, Dienstleistungen, Sportstätten etc.) berücksichtigt.

In Ortslagen sind die verkehrlichen und strukturellen Besonderheiten zu beachten, wobei der Schutz der Risikogruppen im Vordergrund steht. Die Verkehrsstärke ist ein

wesentliches, aber nicht allein bestimmendes Kriterium bei der Entscheidung zur Planung getrennter Radverkehrsführungen.

Status Quo

Straßenbegleitende Radwege im Zuge von Landesstraßen werden entsprechend der Ausweisung des im Jahr 2004 aufgestellten Landesverkehrswegeplan - Teil: Straße (LVWP) über das darin enthaltene Programm „Straßenbegleitende Radwege an Landesstraßen“ vorbereitet und realisiert. Für Radwege an Bundesstraßen liegt ein vergleichbarer Bedarfsplan mit dem LRVP vor.

Auch wenn in den zurückliegenden Jahren bereits eine Vielzahl von straßenbegleitenden Radwegen fertig gestellt werden konnte, besteht noch ein erheblicher Nachholbedarf, so dass auch in den nächsten Jahren große Anstrengungen in dieser Richtung unternommen werden müssen.

Nachstehende tabellarische Übersicht zeigt das Mengengerüst der straßenbegleitenden Radwege an klassifizierten Straßen mit deren Ausstattungsgrad in Sachsen-Anhalt und im Vergleich für alle Bundesländer mit Stand am 30.07.2009. Im Zeitraum 2002 – 2009 baute das Land 259 km Radwege an Bundesstraßen und 80,4 km Radwege an Landesstraßen mit einem Gesamtwert von ca. 45,6 Mio. €.

Tab. 5.1-4: Ausstattung der Straßen mit straßenbegleitenden Radwegen in Sachsen-Anhalt

Stand 30.07.2009	Bundesstraßen ohne BAB (in km)	Landesstraßen (in km)	Kreisstraßen (in km)	Gesamt (in km)
Straßenlänge	2.328	3.941	4.295	10.564
RW-Bestand (ein- oder beidseitig)	723	296	270	1.298
Ausstattungsgrad	31,1%	7,5%	6,3%	12,2%
zum Vergleich: Ausstattungsgrad alle Bundesländer zusammen	37,7%	22,9%	15,1%	21,2%

Quelle LSA: MLV, Juli 2009; Quelle Bund gesamt: BMVBS-S10, Juli 2008

Maßnahmen und Empfehlungen

Bedarfsplan für Radwege an Bundesstraßen

Mit der Aufstellung eines Bedarfsplanes für Radwege an Bundesstraßen wird ein vergleichbares Handlungsinstrumentarium wie für Radwege an den Landesstraßen geschaffen. Der Bedarfsplan ist nach den Zuständigkeitsbereichen der Niederlassungen des Landesbetrieb Bau (LBB LSA) und der Landkreise gegliedert und besteht aus Bedarfslisten (s. **Anlage 5.1-8**), die in drei Dringlichkeitsstufen Einzelvorhaben und den erforderlichen Finanzbedarf ausweisen und Radwegenetzkarten, in die zukünftig die Bedarfsausweisungen digital eingepflegt werden

Im Vorgriff auf die bereits angelaufene Fortschreibung des LVWP, die im Jahr 2010 abgeschlossen werden soll, wird das Kapitel 6 „Straßenbegleitende Radwege an Lan-

desstraßen“ im Rahmen der Aufstellung des Landesradverkehrsplanes vorgezogen und fortgeschrieben sowie an die oben benannte Struktur des Bedarfsplanes für Radwege an Bundesstraßen angepasst (s. **Anlage 5.1-9**).

Eine Fortschreibung der Bedarfspläne ist turnusmäßig alle fünf Jahre, d. h. erstmalig im Jahr 2014, vorzunehmen.

Unter der Voraussetzung verfügbarer Haushaltsmittel ist die Realisierung von straßenbegleitenden Radwegen an Bundes- und Landesstraßen weiter zu intensivieren.

Bewertungsfaktoren und Gewichtungen bei der Dringlichkeitsreihung³⁸

Das bisher angewandte Verfahren zur Dringlichkeitsreihung bei der Planung straßenbegleitender Radwege an Bundes- und Landesstraßen wird unter der Federführung des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr Sachsen-Anhalts (MLV) erweitert und stärker operabel gestaltet.

Dazu werden Kriterien und Gewichtungen gewählt, die sich auch in anderen Bundesländern bewährt haben und dort angewandt werden³⁹. Im Ergebnis sollen nach einer vertieften Erprobung zukünftig folgende Bewertungsgrößen zum Einsatz kommen:

Tab. 5.1-5: Empfehlung für Bewertungsfaktoren und Gewichtungen bei der Dringlichkeitsreihung

Maß der Gefährdung	Gewichtung	Maß der Betroffenheit	Gewichtung
Kfz-Verkehrsmenge	40 %	Radverkehrsstärke	5 %
Schwerverkehrsmenge	5 %	Schulweg bzw. Schülerzahl	10 %
Sichtverhältnisse/Kurvigkeit oder zul. Geschwindigkeit	10 %	Überdeckung mit touristischen Routen	10 %
		Erschließungsfunktion	10 %
		Nähe eines relevanten Großobjektes in Einzellage	10 %

Vernetzung der straßenbegleitenden Radwege

Der LRVP sieht vor, zukünftig die Einbindung der straßenbegleitenden Radwege in das LRVN zu stärken (Vernetzung). Das LRVN umfasst neben den straßenbegleitenden Radwegen an überörtlichen Straßen die Radrouten Klassen 1 - 4 und potenzielle Eisenbahntrassen.

Dies kann bedeuten, dass entweder

1. der Bedarf am Bau eines straßenbegleitenden Radwegs durch die (in der Regel nur) abschnittsweise Führung einer touristischen Route auf einer Bundes- oder Landesstraße ausgelöst oder verstärkt wird (**Lückenschluss**) oder
2. eine in der Nähe der Straße z. B. auf der Trasse eines land- oder forstwirtschaftlichen Weges verlaufende Radroute der Klasse 1 - 4 den Radverkehr aufnimmt und damit den Bau eines straßenbegleitenden Radwegs erübrigt (**Einbeziehung anderer Wege**)⁴⁰.

³⁸ Bei den Maßnahmen und Empfehlungen ist der Prüfbedarf jeweils kursiv dargestellt

³⁹ Zugrunde liegen die Verfahren in Schleswig-Holstein, Sachsen und Thüringen.

⁴⁰ Radwege an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes - Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes (Schreiben des BMVBS vom 17.10.2008, Az. S11/7123.10/6-1-01-729012.

Im zweiten Fall kann diese Funktion des „anderen Weges“ auch eine stillgelegte Bahntrasse übernehmen.

Aufgabe im Rahmen der Aufstellung des LRVP ist es, die Bedarfsermittlung straßenbegleitender Radwege an Bundes- und Landesstraßen mit Blick auf die Frage der Vernetzung einer ortsbezogenen Neubewertung zu unterziehen. Deshalb wurden in einem ersten Schritt alle Maßnahmen der Bedarfspläne für Bundes- und Landesstraßen einer Vorbewertung dahin gehend unterzogen, ob eines der beiden, unter dem 1. und 2. Anstrich genannten Kriterien zutrifft und damit ggf. eine vertiefende Überprüfung ausgelöst werden könnte.

Diese Vorprüfung wurde in der Weise vorgenommen, dass unter Zuhilfenahme der Bedarfslisten für Radwege an Bundes- und Landesstraßen, der Niederlassungskarten und der Darstellung des LRVN die eventuelle Funktion einer touristischen Route (Fall 1) ermittelt oder die Möglichkeit einer Einbeziehung anderer Wege zu einem geplanten Radweg geprüft wurde (Fall 2). Einbezogen wurden dabei für Fall 2 nur Wege, die noch als „in der Nähe liegend“ gelten können (Größenordnung: max. einige Hundert Meter Abstand) und von ihrer Führung her geeignet sind, den Radverkehr der klassifizierten Straße aufzunehmen⁴¹.

Das Ergebnis der Vorprüfung zeigt, dass von jeweils ca. 200 aktuellen Maßnahmen der Bedarfslisten vom Februar/März 2008⁴² voraussichtlich

- an 12 Bundesstraßenabschnitten (7 %) und
- an 20 Landesstraßenabschnitten (10%), davon in 2 Fällen stillgelegte Eisenbahntrassen als möglicher „anderer Weg“,

eines der beiden Kriterien zutrifft.

Die nachfolgende Übersicht zeigt die Zuordnung dieser in erster Näherung ermittelten Maßnahmen zu Niederlassung, Kriterientyp und Straßenklasse (s. **Tab. 5.1-6**).

Tab. 5.1-6: Anzahl relevanter Maßnahmen der Bedarfspläne für Bundes- und Landesstraßen im Hinblick auf ihre Vernetzbarkeit im Rahmen des Landesradverkehrsnetzes

Niederlassung der Straßenbauverwaltung LSA / Anzahl der jeweiligen Maßnahmen	„Lückenschluss“		„Einbeziehung anderer Wege“ i. S. land- und forstwirtschaftl. Wege		„Einbeziehung anderer Wege“ im i. S. von stillgelegten Bahntrassen	
	B-Straße	L-Straße	B-Straße	L-Straße	B-Straße	L-Straße
Mitte			3			
Nord		7	3			2
Ost		4	3	1		
Süd		4	2	2		
West			1			
Summe		15	12	3		2

⁴¹ Vgl. hierzu auch „Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes“ vom 17.10.2008, Kap. 6.

⁴² Nach Vorlage aktualisierter Bedarfslisten für Radwege an Bundesstraßen im November 2008 und erneuter Durchsicht entfiel lediglich eine Maßnahme.

Grundsätzlich besteht die Option, bei den auch als Lückenschluss für touristische Routen dienenden Maßnahmen (Fall 1) die bisher vorgesehenen Dringlichkeiten entsprechend den vorgeschlagenen Gewichtungen zu überprüfen und neu festzulegen. Die für die Fallgruppe 2 zutreffenden Maßnahmen bedürfen sodann einer Machbarkeitsüberprüfung als „anderer Weg“ oder als Weg auf einer stillgelegten Bahntrasse.

5.2 Bewertung von Eisenbahntrassen hinsichtlich des Ausbaus als Radweg

Leitlinien

L 8: Für das Radverkehr-Gesamtsystem ist das Potenzial stillgelegter und entwidmeter Bahntrassen zur Schaffung von Netzschlüssen und Alternativen zu straßenbegleitenden Radwegen zu nutzen. Unter Beachtung raumordnerischer und verkehrlicher Kriterien sind Teile dieses Systems in die Radrouten der Klassen 1 - 4 einzubeziehen.

Handlungsgrundsätze

Stillgelegte und entwidmete Bahntrassen sind potenziell in hohem Maße für den Ausbau als Radwege geeignet. Der Verlauf ehemaliger Eisenbahnstrecken ist meist direkt und umwegfrei, wobei nur geringe Längsneigungen zu bewältigen sind. Zudem führen Eisenbahntrassen zumeist durch naturlandschaftlich reizvolle Gebiete. Im Laufe der Zeit hat sich vielfach Natur am Rande des Bahndamms entwickelt. „Bahntrassenradeln“ bietet aber auch kulturelle Erlebnisqualitäten als Teil der Industriekultur.

Das Land kann die Potenziale auf Basis folgender Handlungsgrundsätze nutzen:

- Als Netzschlüsse im System der Radrouten Klassen 1 – 4 des LRVN verdichten als Radweg ausgebaute Eisenbahntrassen in der Regel besonders das Netz der regionalen Radrouten der Klasse 3.
- Als Alternative zu straßenbegleitenden Radwegen können Eisenbahntrassen abseits von Hauptverkehrsstraßen, aber noch im räumlichen Zusammenhang mit diesen, die gewünschte Verkehrstrennung gewährleisten und damit das Konfliktpotenzial durch den motorisierten Verkehr reduzieren.
- Im Land Sachsen-Anhalt gibt es eine Reihe von stillgelegten bzw. entwidmeten Eisenbahntrassen, z. B. ehemalige Kreisbahnen, in früheren Zeiten landwirtschaftlich und industriell genutzte Privatbahnen (z. B. „Rübenbahnen“) und Hafenbahnen. Für die Nutzung von stillgelegten bzw. entwidmeten Eisenbahntrassen ist deren möglichst vollständige Erfassung Voraussetzung.
- Diese Eisenbahntrassen können unter Beachtung des rechtlichen Status der Flächen und der Freistellung von Eisenbahnbetriebszwecken (Entwidmung) unter Berücksichtigung der naturschutzfachlichen Belange zu Radwegen ausgebaut werden.

- Handlungsträger sind in der Regel Kommunen, kommunale Zweckgemeinschaften oder private Initiativen zur Förderung der Realisierung einer Bahntrasse. Diese sind auf finanzielle Förderung und verfahrensrechtliche Unterstützung öffentlicher Stellen angewiesen.

Das Land Sachsen-Anhalt ist bestrebt, dem ggf. entgegenstehende verfahrensrechtliche Hemmnisse soweit möglich und vertretbar auszuräumen und in diesem Zusammenhang auch auf die positiven Erfahrungen in anderen Bundesländern zurückzugreifen.

Status Quo

Formales Verfahren: Bahntrassen sind nach einem „technischen“ Stilllegungsverfahren für den Bahnbetrieb jederzeit reaktivierbar⁴³. Erst durch formale Bestätigung von im Entwidmungsverfahren befindlichen Abschnitten durch das Eisenbahnbundesamt (EBA) als „von Bahnbetriebszwecken freigestellt“ stehen entsprechende Trassen einer Umnutzung zur Verfügung. Antragsbefugt sind das Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU), der Eigentümer des Grundstücks oder die Gemeinde, auf deren Gebiet sich das Grundstück befindet⁴⁴. Das Verfahren nach Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) dauert in der Regel ca. ein Jahr und länger, ist also sehr zeit- und aufwändig.

Potenzialermittlung: Im Rahmen der Befragung der Landkreise und kreisfreien Städte 2007 zum LRVP durch das MLV wurden 21 stillgelegte und fünf entwidmete Abschnitte nicht mehr verkehrlich genutzter Eisenbahnstrecken gemeldet. Auf Basis von Daten, die das EBA zur Verfügung stellte, wurden mit Stand vom April 2008 in einer größeren Anzahl potenziell nutzbare Bahntrassenabschnitte ermittelt: 46 stillgelegte, 4 im Verfahren befindliche und 7 auf Dauer entwidmete Abschnitte. Unter Verwendung der Stellungnahme der DBAG Service Immobilien GmbH vom 2.9.2009 wurde zu diesem Zeitpunkt eine Streckenlänge potenziell geeigneter und verfügbarer Bahntrassen von 532 km ermittelt. Gleichwohl zeigte sich auch eine zunehmende Tendenz zur Reaktivierung (vorläufig) stillgelegter Bahnstrecken für den Öffentlichen Personen- oder Güterverkehr, indem ca. 180 km nunmehr nicht für die Radverkehrenutzung zur Verfügung standen. Diese Ergebnisse sind in **Karte 5.2-1** im **Anhang** dokumentiert; siehe **Tab. 5.2-1** im **Anhang** mit den Ergebnissen der Potenzialermittlung und der Gegenüberstellung der Basisdaten sowie **Tab. 5.2-2** im **Anhang** mit dem Abgleich der Daten der vorgenannten DBAG-Stellungnahme⁴⁵.

Hinzu kommen weitere, bereits realisierte und an anderer Stelle dokumentierte Radwege im Zuge ehemaliger Bahntrassen in Sachsen-Anhalt⁴⁶.

⁴³ Eisenbahntrassen, auf denen saisonal private Museumsbahnen u. ä. betrieben werden, sind somit nicht stillgelegt.

⁴⁴ Darstellung des Entwidmungsverfahrens in: Eisenbahnbundesamt (EBA), Präsidialverfügung zur „Freistellung von Bahnbetriebszwecken“ (§ 23 Allgemeines Eisenbahngesetz) und zu Fragestellungen in Verbindung mit dem kommunalen Planungsrecht. Bonn, 2005. www.eisenbahn-bundesamt.de/Service/ref23/s_23.htm

⁴⁵ Es wird empfohlen, im ersten Schritt einer späteren Umsetzung der Maßnahmen und Empfehlungen den notwendigen Abgleich auf Basis der dann aktuellen Daten erneut und differenziert vorzunehmen.

⁴⁶ „Bahntrassenradeln“, eine Übersicht der Radwanderwege auf stillgelegten Bahntrassen mit über 450 Einträgen aus Deutschland. www.achim-bartoschek.de/index/htm

Verfahren in anderen Bundesländern: In Nordrhein-Westfalen arbeitet eine Bahnflächen-Entwicklungsgesellschaft und erleichtert es den Städten und Gemeinden des Landes, z. B. durch Entbehrlichkeitsprüfungen, Gutachten und Planungsleistungen Bahntrassen und Bahnflächen zu entwickeln⁴⁷. Im Freistaat Thüringen entstand auf Initiative des Thüringer Ministeriums für Soziales, Familie und Gesundheit und des Sozialen Arbeitnehmer-Bildungswerkes (SABIT) die Broschüre „Gesund durch Radfahren“ mit einer „Prozessbegleitung und Handlungsempfehlung zur Reaktivierung stillgelegter Bahntrassen für den Radverkehr“⁴⁸.

Fazit: Die Potenziale stillgelegter bzw. entwidmeter Bahntrassen in Sachsen-Anhalt für die Nutzung als selbstständige touristische oder alternativ geführte straßenbegleitende Radwege sind hoch und nachahmenswerte Länderbeispiele von Verfahren zur planerischen Umsetzung und von realisierten Bahntrassen-Radwegen vorhanden.

Maßnahmen und Empfehlungen

Das Land Sachsen-Anhalt prüft unter der Federführung des MLV die Möglichkeiten⁴⁹,

- 1. das formelle Entwidmungsverfahren besonders unter Berücksichtigung der vorgehenden Prüfung der Entbehrlichkeit der Bahntrasse für Zwecke des Schienenpersonennahverkehrs zu beschleunigen,*
- 2. eine zentrale, koordinierende Stelle des Landes zu benennen, z. B. angebunden an eine bereits bestehende Koordinierungsstelle mit ähnlicher Funktion für den Radverkehr oder an die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA),*
- 3. die thüringischen Empfehlungen zur Reaktivierung stillgelegter Eisenbahntrassen für den Radverkehr, wie in der SABIT-Broschüre dargestellt, für das eigene Vorgehen zu übernehmen und*
- 4. die Reaktivierung von stillgelegten Bahntrassen modellhaft zu begleiten, zu koordinieren und ggf. finanziell zu fördern.*

Beschleunigung des Entwidmungsverfahrens

In der Praxis hat das Entwidmungsverfahren für stillgelegte Eisenbahntrassen einen erheblichen Zeitbedarf. Deshalb prüft das Land die Möglichkeiten, um die Voraussetzungen für eine zügige Umnutzung von Eisenbahntrassen zu Radwegen zu verbessern, das formelle Verfahren auf Basis der bestehenden Gesetzeslage zu verkürzen und wenn möglich zu vereinfachen.

Das Land Sachsen-Anhalt setzt sich hierbei zum Ziel, auf landesweiter Ebene alle als stillgelegt gemeldeten Eisenbahntrassen – und ggf. weitere bekannte Bahntrassen (bspw. Kleinbahntrassen) – zu dokumentieren und bei Bedarf und unter Mitwirkung der Landkreise, kreisfreien Städte und weiterer Handlungsträger geeignete Abschnit-

⁴⁷ www.beg-nrw.de/index.php.

⁴⁸ Weitere Informationen und Empfehlungen in der Broschüre: SABIT, Soziales Arbeitnehmer-Bildungswerk in Thüringen e.V., Gesund durch Radfahren, Prozessbegleitung und Handlungsempfehlung zur Reaktivierung stillgelegter Bahntrassen für den Radverkehr, mit Förderung durch das BMVBS. Erfurt, 2005.

⁴⁹ Bei den Maßnahmen und Empfehlungen ist der Prüfbedarf jeweils kursiv dargestellt.

te in das Entwicklungsverfahren zu überführen. Dabei kann das Land im Sinne einer stetigen Verdichtung und Erweiterung des LRVN steuernd tätig werden.

Dafür ist eine neu zu schaffende zentrale Koordinierungsstelle zweckmäßig, die als Schnittstelle mit den Landkreisen, kreisfreien Städten, Kommunen und weiteren, insbesondere touristischen Handlungsträgern, dem EBA und der DBAG zusammenarbeitet. Dadurch wird der Transfer der Bedarfsanmeldungen aus kommunalen Planungen zu einer zentralen Stelle und zurück ermöglicht und somit eine zeitnähere und effizientere Entwicklung und Umsetzung gefördert.

Um den zukünftigen Bedarf des Schienenpersonennahverkehrs an stillgelegten Bahntrassen praxisgerecht zu berücksichtigen, soll die NASA GmbH und die Regionalen Planungsgemeinschaften in den Verfahrensablauf zweckmäßig eingebunden werden.

Handungsleitfaden zur Umnutzung stillgelegter Eisenbahntrassen

Das Land prüft darüber hinaus die Möglichkeit, den thüringischen Handlungsleitfaden für die Reaktivierung von stillgelegten Bahntrassen für das Radfahren dem Inhalt nach unter Einbeziehung der weitergehenden Erfahrungen, z. B. aus Nordrhein-Westfalen, auf das Land Sachsen-Anhalt in Anbetracht der erheblichen Potenziale zu übertragen.

Dieser Leitfaden kann neben der zentralen Koordinierung eine wesentliche Voraussetzung sein, um die kommunalpolitischen und touristischen Handlungsträger noch stärker hinsichtlich der Synergieeffekte von Radwegen auf Bahntrassen zu sensibilisieren und die notwendigen Basisinformationen bereitzustellen.

Modellprojekte zur touristischen Netzverdichtung

Im nördlichen Sachsen-Anhalt liegt die Netzdichte des LRVN in den Landkreisen Altmarkkreis Salzwedel und Börde um 50 % und mehr niedriger als in Landkreisen der südlichen Landesteile. Vor dem Hintergrund der Notwendigkeit zur Netzverdichtung, wie in **Kapitel 5.1.1** dargestellt und in Anknüpfung an die zu prüfende „Beschleunigung des Entwicklungsverfahrens“ (s. o.) prüft das Land Möglichkeiten für Modellprojekte zur Netzverdichtung im nördlichen Sachsen-Anhalt. Dafür bieten sich u. a. zahlreiche stillgelegte Bahntrassen an, soweit die Entbehrlichkeit für Zwecke des Eisenbahnverkehrs endgültig festgestellt wird. Diese Maßnahmen zielen vorrangig auf den touristischen Radverkehr, da hier strukturell bedingt der Alltagsverkehr insgesamt weniger stark ausgeprägt ist. Das Interesse an einer weiteren Verstärkung der fahrradtouristischen Aktivitäten auf Basis der bereits bestehenden Potenziale (u. a. Altmarkrundkurs) in dieser Region kann unterstellt werden.

Folgende Strecken mit insgesamt ca. 136 km Länge werden für die Netzverdichtung potenziell in Betracht gezogen (Verfahrensstand März 2010). Die potenziellen Bahntrassen-Radwege sind in der nachstehenden Übersicht dokumentiert.

Aus dem südlichen Sachsen-Anhalt wurden u. a. in der Umsetzung befindliche oder bereits realisierte, vorbildhafte Projekte zur Umnutzung von Bahntrassen als Radwege gemeldet:

- Burgenlandkreis mit vorhandenem Radweg auf der Bahntrasse Pörsten-Lützen-Leipzig,

- *Burgenlandkreis mit geplantem Radweg Zeitz-Osterfeld-Camburg/Thüringen,*
- *Stadt Halle/Saale mit einer als Radweg realisierten ehem. Hafentrasse.*

Das Land Sachsen-Anhalt unterstützt im Rahmen seiner Möglichkeiten u. a. auch diese Projekte.

Tab. 5.2-1: Potenzielle Modellprojekte für Bahntrassen-Radwege im nördlichen Sachsen-Anhalt

Landkreis	EBA-Strecken-Nr.	Streckenverlauf	Streckenlänge (km)	Status des Verfahrens
Altmarkkreis Salzwedel – LK Börde	6900	Oebisfelde - Klötze	29	stillgelegt
Altmarkkreis Salzwedel	6904	Kalbe - Beetzendorf	27	stillgelegt
Altmarkkreis Salzwedel	6906	Letzlingen - Gardelegen	13	stillgelegt
LK Börde	6861	Blumenberg – Eilsleben (Teilstrecke)	11	stillgelegt
LK Börde	6891	Haldensleben - Eilsleben	32	stillgelegt
Salzlandkreis	6857	Schönebeck - Blumenberg	24	stillgelegt

Potenzialermittlung zur Umnutzung von Eisenbahntrassen als Alternative zu straßenbegleitenden Radwegen

Im Zuge der Überprüfung der Bedarfsanmeldungen für straßenbegleitende Radwege an Bundes- und Landesstraßen in Sachsen-Anhalt wurden Planungsabschnitte ermittelt, für die prinzipiell eine Bahntrasse als alternative Führung in einem räumlichen Zusammenhang zur Verfügung stehen können (s. auch **Kapitel 5.1.2**). Daher wird wie auch in **Kapitel 5.1.2** darauf hingewiesen, dass der „räumliche Zusammenhang“ eng auszulegen ist (prinzipiell in Sichtweite) und nur Planungsabschnitte straßenbegleitender Radwege „ohne Planung“ (Kürzel OP) geprüft werden. Diese Abschnitte sind in der nachstehenden Übersicht dokumentiert:

Tab. 5.2-2: Ergebnis der Potenzialermittlung zur Umnutzung von Eisenbahntrassen als Alternative zu straßenbegleitenden Radwegen gemäß den Bedarfsplänen für Bundes- und Landesstraßen

Straßenbegleitender Radweg						Eisenbahntrasse			
Landkreis	Straße	Strecke von/ bis	Streckenlänge (km)	Bedarfsnachweis	Art des Vorhabens	EBA-Strecken-Nr.	Strecke von/ bis	Streckenlänge (km)	Status
Altmarkkreis-SAW	L 8	Salzwedel – Wallstawe	2,186	liegt vor	RW Z 240	6902	Salzwedel – Diesdorf	36	stillgelegt
Altmarkkreis-SAW	L 21	Neuendorf am Damm – Kalbe	2,974	liegt vor	RW Z 240	6904	Hohenwulsch – Kalbe	15	vorläufig stillgelegt; Reaktivierung als NE-Strecke in Aussicht genommen

5.3 Wegemanagement touristischer Radrouten

Leitlinien

- L 9:** Durch ein Wegemanagement - vornehmlich bei den touristischen Radrouten - wird das Ziel, Verkehrssicherheit und Streckenqualität entsprechend dem angestrebten Standard zu verbessern und dauerhaft auf anspruchsgerechtem Niveau zu sichern, umgesetzt. Das Wegemanagement umfasst die Bausteine des Qualitätsmanagements: Qualitätsprüfung, Qualitätsverbesserung und Qualitätssicherung. Bereits vorhandene bzw. im Aufbau befindliche Elemente, wie z. B. Verkehrssicherheitsaudit, werden einbezogen.

Handlungsgrundsätze

In Hinblick auf die Zielsetzung einer weiteren Ausschöpfung der Potenziale des Radtourismus und eines effizienten Einsatzes öffentlicher Mittel strebt das Land Sachsen-Anhalt an, für die touristischen Radrouten landesweit einheitliche Standards des Wegemanagements zu etablieren. Dabei orientiert sich das Land an folgenden Handlungsgrundsätzen:

- Durch den Aufbau einer landesweiten Radwegeinformationsdatenbank wird eine wesentliche Grundlage für ein umfassendes Daten- und Wegemanagement für alle Bestandteile des Landesradverkehrsnetzes geschaffen.
- Für die Radrouten Klassen 1 und 2 („Überregionale Radwege“) prüft das Land darüber hinaus die Übernahme weiterer Aufgaben im Rahmen des Wegemanagements.

Für die Radrouten der Klassen 3 und 4 wird das Land entsprechende Empfehlungen und Rahmenbedingungen entwickeln, um in Folge den Standard und die Einheitlichkeit zu verbessern und damit die Zuständigen für die Routen zu unterstützen.

Status Quo

Der Straßenbaulastträger hat im Rahmen seiner Leistungsfähigkeit auf Grund straßengesetzlicher Regelungen die Straßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu unterhalten und dabei insbesondere auch die Belange des Radverkehrs zu berücksichtigen. Die Reinigung aller öffentlichen Straßen inkl. ihrer straßenbegleitenden Radwege obliegt innerhalb der geschlossenen Ortslage den Gemeinden⁵⁰.

Für Wege im Sinne des Feld- und Forstordnungsgesetzes (FFOG), d. h. in der Regel land- und forstwirtschaftliche Wege und Privatwege, die nicht dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind, gelten keine besonderen Anforderungen bzgl. einer Nutzung durch den Radverkehr. Eine besondere Verkehrssicherungspflicht eines Grundbesitzers wird nach FFOG ausdrücklich auch dann nicht begründet, wenn der Weg als Radweg gekennzeichnet ist.

⁵⁰ Hinweise und Anforderungen an den Betriebsdienst werden in den „Empfehlungen für den Bau und die Unterhaltung von straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen in Sachsen-Anhalt“ (1998) gegeben.

Probleme mit der Thematik der Verkehrssicherungspflicht sind in einigen Fällen bei den Radwegen an Bundeswasserstraßen bekannt geworden. Die geltende Regelung des BMVBS, nach der die Kommunen bei Nutzung eines Betriebsweges einer Bundeswasserstraße als (touristische) Radroute im Rahmen eines Gestattungsvertrages die Verkehrssicherungspflicht zu tragen haben, ist für manche Kommunen angesichts der damit verbundenen Pflichten allerdings kaum leistbar. Ähnliches gilt für Deichwege.

Folgende Aktivitäten können bereits als Ansätze eines Wege- und Qualitätsmanagements dienen:

- Durch die FSIB wurden für 17 der 18 Radrouten der Klassen 1 und 2 u. a. Bestandserhebungen zur Wegequalität durchgeführt. Im Ergebnis wurde festgestellt.
- „dass ein erheblicher Teil der erhobenen Routen nicht die Qualitätsanforderungen touristischer Radwege erfüllt“⁵¹.
- Für die überregionalen Radwege besteht ein festgelegtes Verfahren zur Trassenänderung und Neuanlage. Im Rahmen dieses Prüfverfahrens haben auch die Koordinierungsstellen der überregionalen Radwege Bedeutung.
- Das bis November 2007⁵² jährlich fortgeschriebene LWK umfasst über 30.000 km ländliche Wege, die im Rahmen multifunktionaler Nutzungseigenschaften vielfach auch vom Radverkehr genutzt werden können (ca. 14.000 km mit der durch die befragten Kommunen ausgewiesenen Nutzungsart Radverkehr). Das jährlich fortgeschriebene Konzept enthält ähnlich einer Datenbank eine Reihe auch für die Bewertung der Nutzbarkeit für Radverkehr relevante Parameter (u. a. Befestigungsart, Einschätzung des Zustandes).
- Die TT-SIB-Straße enthält die Straßendaten zu den straßenbegleitenden Radwegen an Bundes- und Landesstraßen.
- Einzelne Regionen haben auch für Radrouten der Klasse 3 Bestandserfassungen und –dokumentationen vorgenommen bzw. setzen Aktivitäten zur Wegekontrolle und –unterhaltung im Rahmen von Beschäftigungsprogrammen um. Eine dauerhafte Qualitätssicherung konnte damit jedoch nicht gewährleistet werden.

Fazit: Trotz positiv zu bewertender Aktivitäten im Sinne eines Wege- und Qualitätsmanagements ist insgesamt festzustellen, dass es für touristische Radrouten keine langfristig tragfähigen baulastträgerübergreifenden Regelungen des Wegemanagements gibt, die den Anforderungen einer dauerhaften Qualitätssicherung nach einheitlichen Maßstäben gerecht werden. Insbesondere fehlen klare Regelungen der Zuständigkeiten für Bestandserfassung und Dokumentation, Pflege der Bestandsdaten und die Einhaltung der Anforderungen an eine regelmäßige Wegekontrolle. Die Pflege und Unterhaltung der Infrastruktur touristischer Radrouten erfolgt zu einem erheblichen Teil mit Maßnahmen der aktiven Beschäftigung und daher nicht immer kontinuierlich und flächendeckend.

⁵¹ Quelle: Projekt „Konzeption zur Erschließung von Entwicklungspotenzialen zum Schwerpunktthema Radtourismus in Sachsen-Anhalt“; Projekt der FSIB, gefördert durch MLF in Kooperation mit MW; Magdeburg 2007.

⁵² Die Aktualisierung und Fortführung des Wegekonzeptes erfolgt bis zum 31.12.2014. Für 2009 ist die Erfassung begonnen (Stand 2009).

Maßnahmen und Empfehlungen

Die Maßnahmen und Empfehlungen umfassen insbesondere folgende Handlungsfelder:

- Verbesserung von Radrouten entsprechend den Qualitätsstandards,
- Zustandserfassung und Mängelanalyse,
- Dokumentation und Pflege der Daten,
- Regelmäßige Kontrolle der Wege,
- Pflege und Unterhaltung der touristischen Radwege-Infrastruktur,
- Baulastträgerübergreifende Koordinierung und Regelungen der Zuständigkeiten.

Qualitätsstandards

Für die Radrouten der Klassen 1 und 2 („Überregionale Radwege“) sind im Rahmen des LRVP Qualitätsstandards vereinbart worden (vgl. **Anlage 5.1-5**). Die Standards bzgl. touristischer Radrouten der Klasse 3 sollten in Anlehnung daran durch die Träger der Routen oder die zuständigen Gebietskörperschaften jeweils routen- oder regionsspezifisch konkretisiert werden.

Unter Berücksichtigung des zur Verfügung stehenden Finanzrahmens setzt sich das Land Sachsen-Anhalt unter der Federführung des MWA zum Ziel, dass im Zuge der Radrouten Klassen 1 und 2 („Überregionale Radwege“) bis zum Planungshorizont 2012 schwerwiegende Wegedefizite, die im Rahmen der vorgenannten Untersuchung der FSIB als „Route mit schwerwiegenden Mängeln“ oder „als Radweg ungeeignet“ eingestuft wurden, unter Mitwirkung/ Kofinanzierung der Baulastträger bei Anwendung der bestehenden Fördertatbestände beseitigt werden. Bis zum Jahr 2017 wird angestrebt, bei allen Routen auf zumindest 90 % der Wegstrecken die Attributierung „familienfreundlich“ oder „bedingt familienfreundlich“ zu erreichen⁵³.

Zustandserfassungen sowie Dokumentation und Pflege der Daten

Das Land Sachsen-Anhalt entwickelt im Rahmen des LRVP mit der TT-SIB LRVN eine umfassende Radwegeinformationsdatenbank für Radrouten der Klassen 1 - 4, die u. a. der Bestandsdokumentation, der Identifizierung von Defiziten und der Ableitung von Maßnahmenbedarf und Prioritäten dient. Ziel ist es, den zuständigen Stellen alle notwendigen Informationen zur Planung und zum Betrieb der Radrouten in einheitlicher Form zur Verfügung zu stellen. Die Bereitstellung der Daten für Radrouten der Klassen 3 und 4 erfolgt durch die Kommunen bzw. die Träger der Routen. Näheres zum Datenmanagement vgl. **Kapitel 6**.

Aufgrund ihrer landesweiten Bedeutung als „Aushängeschild“ des Radtourismus wird das Land Sachsen-Anhalt unter der Federführung des MWA prüfen, ob das Datenmanagement für die Radrouten der Klassen 1 und 2 unter Berücksichtigung der notwendigen personellen und technischen Voraussetzungen in eigener Zuständigkeit übernommen werden kann.

⁵³ Mit Erhebungsstand (2005/06) bedeutet dies für die von FSIB erfassten Routen einen Maßnahmenbedarf auf etwa 200 km Streckenlänge bis 2012 und auf weiteren etwa 450 km (mit weniger gravierenden Mängeln) bis 2017.

Kontrolle und Pflege der touristischen Radrouten

Eine regelmäßige Wegekontrolle touristischer Radrouten ist als Element der Qualitätskontrolle unerlässlich. Eine zumindest jährlich einmalige systematische Befahrung der Radrouten wird allgemein als Mindestanforderung angesehen (vgl. hier auch **Kapitel 5.4**). Eine baulastträgerübergreifende Kontrolle, z. B. routenbezogen, auf Landkreisebene oder auf Ebene einer touristischen Region, ist angesichts des kleinteiligen Wechsels der Baulastträgerschaft im Zuge der touristischen Routen grundsätzlich anzustreben.

Das Land Sachsen-Anhalt prüft⁵⁴ unter der Federführung des MWA, ob und wie es für die Radrouten der Klassen 1 und 2 ein Wegemanagement mit einer jährlichen routenbezogenen Kontrollbefahrung in eigener Zuständigkeit über die derzeit kurzfristigen Maßnahmen hinaus langfristig sicherstellt. Diese Kontrollbefahrungen dienen dann auch der Wegweisungskontrolle und der Fortschreibung und Aktualisierung der Radwegeinformationsdatenbank.

Für Radrouten der Klasse 3 soll in Abstimmung zwischen den betroffenen Gebietskörperschaften die Kontrolle ebenfalls baulast- und gemeindeübergreifend organisiert werden. Dazu können sie sich ggf. an den in Sachsen-Anhalt und anderen Ländern bewährten kostengünstigen Strukturen orientieren, wie Wege-Ranger oder Wegespensenschaften (z. B. an ehrenamtlich tätige Vereine, ADFC, Beschäftigungsgesellschaften). Zur Vermeidung von „Doppelarbeit“ ist eine enge Anlehnung an das Wegemanagement für die Radrouten der Klassen 1 und 2 sicherzustellen.

Von großer Bedeutung ist, dass die Kontrollergebnisse dokumentiert (z. B. jährliche Zustandsberichte) und etwaige Mängel kurzfristig an die zuständigen Stellen weitergeleitet werden. Kleine Mängel sollten im Rahmen der zur Verfügung stehenden Ressourcen kurzfristig beseitigt werden.

Die Pflege und Unterhaltung der Wege bleibt in der jeweiligen Zuständigkeit der Baulastträger. Bewährt hat sich im Rahmen von Verwaltungsvereinbarungen die baulastträgerübergreifende Bündelung von Pflege und Unterhaltungsarbeit bei einer zentralen Stelle (in der Regel dem Landkreis), die über eine geeignete technische und personelle Ausstattung verfügt. Insbesondere kleinere Gemeinden, die diese Ressourcen nicht haben, sollten in Abstimmung mit dem Ministerium des Innern (MI) diese Aufgabe über einen pauschalen Ausgleichsbetrag an diese zentrale Stelle übertragen können.

Baulastträgerübergreifende Koordinierung und Regelung der Zuständigkeiten

Eine wesentliche Voraussetzung für eine dauerhafte Qualitätssicherung im Rahmen des Wegemanagements ist ihre Koordinierung. Als zielführend ist dabei anzusehen, wenn diese Aufgabe baulastträger- und gebietskörperschaftsübergreifend geregelt ist. Für touristische Routen ist dabei auch eine routenbezogene Zuständigkeit anzustreben.

Da die bestehenden Koordinierungsstellen für die Routen der Klassen 1 und 2 bereits eine wichtige kommunikative Basis darstellen, ist seitens des Landes unter der Federführung des MWA zu prüfen, ob deren Rolle im Rahmen der Koordinierung des

⁵⁴ Bei den Maßnahmen und Empfehlungen ist der Prüfbedarf jeweils kursiv dargestellt

Wegemanagements gestärkt werden kann. Folgende Aufgaben können als Weiterentwicklung ihres bisherigen Aufgabenspektrums gesehen werden:

- *Informationstransfer der bei den Kontrollen festgestellten Defizite zu den zuständigen Stellen.*
- *Zeitliche Überwachung und ggf. stichpunktartige Überprüfung der Mängelbeseitigung.*
- *Übernahme der Aufgaben aus einem auch die Nutzer einbeziehenden Beschwerdemanagement (z. B. Auswertung und Weiterleitung von Mängelmeldungen über das Internet oder Bereitstellung einer telefonischen Hotline (vgl. **Kapitel 5.4**).*
- *Einberufung von „Routenkonferenzen“ nach Bedarf bzw. Leitung eines entsprechenden Arbeitskreises.*
- *Bewertung von Vorschlägen für Trassenänderungen entsprechend dem bestehenden Verfahren.*

Auch für Radrouten der Klasse 3 wird die Einrichtung entsprechender Koordinierungsstellen durch die Träger der Routen empfohlen. Diese sind zweckmäßigerweise routenbezogen bei dem Landkreis angesiedelt, ggf. auch bei den regionalen Tourismusverbänden und Vereinen. In jedem Fall soll vermieden werden, dass die Aufgaben des Wegemanagements (und des Wegweisungsmanagements) allein ohne übergreifende Steuerung und Vernetzung den einzelnen Gemeinden überlassen bleibt.

Dem Beispiel anderer Länder folgend (z. B. Sachsen, Thüringen) soll bei Etablierung einer touristischen Radroute Klasse 3 eine Rahmenvereinbarung unter den verschiedenen Beteiligten (u. a. Landkreis, Städte, Gemeinden, Straßenbaulastträger, Investitions- und Marketinggesellschaften Sachsen-Anhalt mbH, Tourismus-Marketing Sachsen-Anhalt GmbH, Tourismusverband Sachsen-Anhalt e. V., touristische Regional- und Fachverbände) getroffen werden, in der Zuständigkeiten für die verschiedenen Teilaufgaben des Wegemanagements vereinbart werden. Das Land wird die Gewährung einer finanziellen Förderung vom Vorhandensein einer derartigen Rahmenvereinbarung abhängig machen. Dies dient dem Ziel, Fördermittel vorrangig dort einzusetzen, wo eine Nachhaltigkeit der eingesetzten Mittel bestmöglich gewährleistet ist. Auch mit den Eigentümern von nicht dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Privatwegen sind Vereinbarungen, die die Nutzung für den Radverkehr langfristig sicherstellen und die Verkehrssicherungspflicht regeln, sinnvoll.

Für touristische Radrouten der Klasse 4, die per Definition vorrangig das Gebiet einer Stadt oder Gemeinde betreffen, bedarf es in der Regel keiner besonderen Koordinierungsstelle. Aber auch hier soll bei Gewährung einer Förderung ein Nachweis verlangt werden, auf welche Weise ein qualitätssicherndes Wegemanagement betrieben werden soll.

Weitere Maßnahmen

- *Durch das MWA wird geprüft, ob es zur Unterstützung der Landkreise, Städte und Gemeinden einen praxisorientierten Leitfaden „Wege- und Wegweisungsmanagement im Zuge touristischer Routen“ erstellt. Dieser könnte langfristig bei einer*

Fortschreibung in das Touristische Leitsystem des Landes integriert werden.

- *Als Anreiz zur Qualitätsverbesserung für Radrouten der Klasse 3 könnte ein jährlicher Wettbewerb „Radroute des Jahres“ aufgelegt werden oder es könnte ein Qualitätssiegel an Radrouten verliehen werden, die die vereinbarten Standards bzgl. Wegequalität, -unterhaltung, Wegweisung und Service erfüllen.*
- *Zur stetigen Verbesserung im Bereich Ressourcen- und Qualitätsmanagement sowie Marketing und Vertrieb prüft das Land die Einführung eines Nutzermonitoring (Erfassung des Mengengerüsts der Tagesreisenden) auf Schwerpunkstrecken.*
- *Ein weiterer Schwerpunkt in Anwendung der bestehenden Fördertatbestände ist die stetige Verbesserung der wegebegleitenden Infrastruktur, hier insbesondere die Angebotsverdichtung mit verschließbaren Abstellmöglichkeiten für Fahrräder mit Gepäck an Standorten mit vernetzten touristischen Angeboten, die Verbesserung der Information zum Routenverlauf und Angeboten an den Radrouten der Klassen 1 und 2.*

5.4 Wegweisungssystem und Beschilderungsmanagement

Leitlinien

- L 10:** Das „Touristische Leitsystem“ als die Grundlage für eine landesweit einheitliche Beschilderungssystematik für die Radrouten der Klassen 1 und 2 wird kontinuierlich entsprechend den aktuellen bundesweiten Empfehlungen für eine markt- und kundengerechte integrierte Beschilderung weiterentwickelt. Die Radrouten der Klasse 3 werden nach Möglichkeit in die Beschilderungssystematik einbezogen. Die Qualität der Beschilderung ist im Rahmen eines Beschilderungsmanagements zu sichern.

Handlungsgrundsätze

Das Land Sachsen-Anhalt will die hohe Öffentlichkeitswirksamkeit und Marketingfunktion der Wegweisung im Zuge touristischer Radrouten weiter ausbauen. Die Systematik der integrierten Beschilderung entspricht bis auf Details dem mittlerweile in den meisten Bundesländern geltenden Standard der FGSV⁵⁵ unter Berücksichtigung aktueller bundesweiter Empfehlungen zur Umsetzung⁵⁶. Dabei orientiert sich das Land an folgenden Handlungsgrundsätzen:

- Das „Touristisches Leitsystem in Sachsen-Anhalt“ wird bei Bedarf fortgeschrieben.
- Jede Neubeschilderung folgt der einheitlichen Systematik. Für bestehende Wegweisungen gelten Übergangsregelungen.
- Im Rahmen des Beschilderungsmanagements übernimmt das Land für die Rad-

⁵⁵ FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESSEN (1998): Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr; Ausgabe 1998.

⁵⁶ GRUNDLAGENUNTERSUCHUNG FAHRRADTOURISMUS IN DEUTSCHLAND (2009): Deutscher Tourismusverband, Bonn März 2009

- routen Klassen 1 und 2 („Überregionale Radwege“) eine besondere Verantwortung.

Für die Radrouten der Klassen 3 und 4 wird das Land im Rahmen der Fortschreibung des „Touristischen Leitsystems“ Empfehlungen geben und Rahmenbedingungen entwickeln, um die Träger der Routen zu unterstützen.

Status Quo

Für die Wegweisung im Verlauf touristischer Radrouten gibt es keine gesetzlich verbindlichen Vorgaben. Vielmehr ist dies eine freiwillige Aufgabe der öffentlichen Hand. Gleichwohl wird die hohe Bedeutung einer Wegweisung für die Orientierung der Nutzenden und die Vermarktung einer Route heute allgemein anerkannt.

Mit dem „Touristischen Leitsystem in Sachsen-Anhalt“ (Stand 2005) hat die Landesregierung bundesweit beispielhafte Handlungsempfehlungen für die Ausweisung touristischer Ziele und Routen im Rahmen einer integrierten Beschilderung entwickelt, in der alle Informationen zu Routen als auch der Zielwegweisung zu Orten und Sehenswürdigkeiten zusammengeführt werden. Diese nicht ausschließlich auf das Radfahren begrenzte Beschilderung ist markt- und kundengerecht. In einigen Ausführungsvorgaben besteht noch Präzisierungsbedarf gegenüber dem „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ der FGSV.

Eine einheitliche Wegweisung gemäß dem Touristischen Leitsystem existiert bisher vor allem im Verlauf der überregionalen Radwege, für deren Ausschilderung das Land allein im Jahr 2007 knapp eine Million Euro im Rahmen von aktiven Maßnahmen der Beschäftigungsförderung zur Verfügung stellte. Hier werden für einzelne Radrouten der Klassen 1 und 2 u. a. noch eine zu geringe Ausstattung mit zielorientierten Wegweisern bemängelt. Bei Maßnahmen zur Verdichtung der Zielwegweiser ist eine routen- und landkreisübergreifende Koordination der auszuweisenden Ziele abzustimmen.

Aufbauend auf der vorliegenden Planung und Dokumentation der Wegweisung für 18 Radrouten der Klassen 1 und 2⁵⁷ wird in einem Folgeprojekt (2010/ 2011) die realisierte Wegweisung überprüft, gewartet und bei Erfordernis die Datenbank angepasst.

Erhebliche Defizite treten bei den regionalen Radrouten der Klasse 3 - soweit sie überhaupt bereits beschildert sind - auf⁵⁸. So fehlen zum Teil Vereinbarungen über die Zuständigkeiten für Datenpflege, Kontrolle und Wartung oder diese Aufgaben werden nicht hinreichend wahrgenommen. Insbesondere die Gemeinden sehen sich für diese Aufgabe oft nicht in der Lage⁵⁹.

⁵⁷ Quelle: Projekt „Konzeption zur Erschließung von Entwicklungspotenzialen zum Schwerpunktthema Radtourismus in Sachsen-Anhalt“; Projekt der FSIB, gefördert durch MLF in Kooperation mit MW; Magdeburg 2007.

⁵⁸ Positivbeispiel: Planung Radverkehrsweisung auf rund 1.000 km touristischer Radrouten (Klassen 1-3) in der Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg mit einer aufeinander abgestimmten Ziel- und Ausweisungssystematik und Erstellung eines digitalen Wegweisungskatasters.

⁵⁹ Quellen: u. a. ADFC SACHSEN-ANHALT: Standpunkt Beschilderungskonzept (30.07.07); Radverkehrskonzept Region Wernigerode/Harz (MobiHarz); Ergebnisse und Gespräche im Rahmen der Befragungen der Landkreise zum LRVP.

Digitale Wegweiskataster als essentielle Voraussetzung für ein anforderungsgerechtes Wegweisungsmanagement existierten kaum, doch wo sie bestehen, werden sie nicht hinreichend gepflegt⁶⁰.

Maßnahmen und Empfehlungen

Die Maßnahmen und Empfehlungen betreffen insbesondere folgende Handlungsfelder:

Beschilderungssystematik,

- Dokumentation und Pflege der Daten,
- Regelmäßige Kontrolle und Wartung der Wegweisung,
- Baulastträgerübergreifende Koordinierung und Regelung der Zuständigkeiten.

Beschilderungssystematik

Für die alltagsorientierte Wegweisung wird ein routenneutrales Kurzschild (Zwischenwegweiser) eingeführt und Bestandteil des geplanten Leitfadens „Wege- und Wegweisungsmanagement im Zuge touristischer Routen“. In diesem Zusammenhang werden weitere Anpassungen der Wegweisungssystematik erörtert und ggf. aufgenommen, z. B. bzgl. landesweit einheitlicher Vorgaben zur Ausschilderung von Alternativstrecken oder temporäre Umleitungen.

Neubeschilderungen sollen grundsätzlich und als Fördervoraussetzung dem „Touristischen Leitsystem in Sachsen-Anhalt“ folgen. Für bestehende Beschilderungen werden ausreichend lange Übergangsfristen, die sich an einem ohnehin bestehenden Erneuerungsbedarf orientieren (z. B. zehn Jahre seit Ertaufstellung), definiert. Bestehende Beschilderungen mit einem stark vom Touristischen Leitsystem abweichenden Standard sollen vordringlich ausgetauscht werden, um nicht durch unterschiedliche Systeme zu irritieren. Für die Radrouten 10 und 11 des D-Netzes wird mit erforderlichen Ersatzmaßnahmen die Anbringung des entsprechenden Emblems vorgenommen.

In Hinblick auf eine landesweit einheitliche Regelung zur Anbringung von Wegweisern an Verkehrszeichen der StVO wird das Ministerium des Innern in Abstimmung mit dem Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr kurzfristig (in 2009) eine Vereinbarung im Sinne eines Positivkataloges treffen.

Zur Sicherung einer gebietsübergreifenden Kontinuität sind in der Zielausweisung touristische Schwerpunkte des Landes besonders zu berücksichtigen. Dazu gehören insbesondere die Markensäulen Straße der Romanik, Gartenträume, Blaues Band und Himmelswege, die Verstärkerthemen Luther, Musikland, Weltkulturerbestätten sowie zielgruppengerechte Angebote der Kur- und Erholungsorte. Grundsätzlich muss sich das Zielsystem einer niederrangigen Route bei Überlagerungen des Verlaufs bzw. an Abzweigungen an dem der höherrangigen Route orientieren. Weitere wich-

⁶⁰ Quelle: DR. R.-P. WEBER: Regionale Erfahrungen bei der Umsetzung von Radverkehrskonzepten mit unterschiedlichen Baulastträgern am Beispiel des touristischen Radwanderkonzeptes der Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg: Vortrag im Rahmen der Auftaktveranstaltung Aktionsplan „Pro Rad“ am 18.12.2006 in Magdeburg.

tige zu integrierende Zielangaben zur Gästelenkung sind u. a. Zielketten zu regelmäßig geöffneten Tourismusinformationen und die Vernetzung mit den Schnittstellen des ÖPNV.

Dokumentation und Pflege der Daten

Die Anwendung eines digitalen Wegweiskatasters, das Informationen zum Standort, zum Inhalt, zur Ausbildung und zur Anbringung des Wegweisers umfasst, sollte wenn möglich zukünftig Voraussetzung zur Förderung der Wegweisung sein.

Das Wegweiskataster soll für Ausschreibung, Herstellung, Aufstellung, Wartung und Weiterentwicklung der Wegweisung dienen. Grundlegende Anforderungen an das Wegweiskataster werden in den zu erstellenden Leitfaden „Wege- und Wegweisungsmanagement im Zuge touristischer Routen“ aufgenommen.

Für die Radrouten der Klassen 1 und 2 prüft das Land unter der Federführung des MWA die Aufgabe der Aufstellung und der kontinuierlichen Pflege des Katasters. Für Radrouten der Klasse 3 wird den Trägern empfohlen, diese Aufgabe regional auf Ebene der Landkreise zu bündeln bzw. zu koordinieren. Eine Zuständigkeitsaufteilung der Katasterpflege auf die einzelnen Gemeinden oder Baulastträger ist in jedem Fall zu vermeiden.

Regelmäßige Kontrolle und Wartung der Wegweisung

Den Erfahrungen nach ist bei der Radverkehrswegweisung, insbesondere den routenbezogenen Kurzschildern, durch Vandalismus, Diebstahl und Beschädigung mit einem jährlichen Ersatzbedarf in der Größenordnung von 10 - 20% zu rechnen. Deshalb kommt regelmäßigen Kontrollbefahrungen (in der Regel 2x jährlich) und einer fortlaufenden Wartung eine hohe Bedeutung zu. Der Ersatz fehlender Schilder ist kurzfristig vorzunehmen. Die zuständigen Stellen sollten deshalb die jeweiligen Kurzschilder in einer größeren Stückzahl vorhalten.

Baulastträgerübergreifende Koordinierung und Regelung der Zuständigkeiten

Dem Wegweisungsmanagement mit den vorstehend beschriebenen Aufgaben kommt entsprechend dem Wegemanagement (s. **Kapitel 5.3**) im Rahmen einer nachhaltigen Qualitätssicherung eine hohe Bedeutung zu. Für Routen der Klassen 1 und 2 wird folgende Regelung geprüft:

- *Wegweisungsplanung, Erstausrüstung der Wegweisung, Erstellung und Pflege des Wegweiskatasters übernimmt das Land in enger Abstimmung mit den Trägern der Routen. Auf die korrespondierende Handhabung zu den Aufgaben im Wegemanagement bezüglich Kontrolle und Wartung wird hingewiesen.*
- *Das Land prüft unter der Federführung des MWA im Fall der Übernahme der Pflege der Beschilderung in Abstimmung mit den Trägern der Routen und den Koordinierungsstellen die Einführung eines Beschwerdemanagements, in dem über das Internet oder/und eine telefonische Hotline u. a. Wege- und Wegweisungsmängel weitergegeben werden können. Für die Wegweisung bietet sich dabei ein in anderen Bundesländern und Regionen bewährtes Verfahren an, bei dem auf den Wegweisermasten Aufkleber angebracht werden, die eine Telefonnummer und eine E-Mail-Adresse enthalten, bei der Mängel gemeldet werden können.*

Für die Radrouten der Klasse 3 sollten die Zuständigkeiten entsprechend den Ausführungen zum Wegemanagement (s. **Kapitel 5.3**) durch Rahmenvereinbarungen geregelt werden. Auch hier sollte eine finanzielle Förderung der Wegweisung an das Vorhandensein entsprechender Regelungen gebunden sein. Für Routen der Klasse 4 liegen die Zuständigkeiten bei der jeweiligen Kommune.

5.5 Vernetzung mit dem ÖPNV

Leitlinien

- L 11:** Die Schnittstellen des ÖPNV sind unabhängig von den Zuständigkeiten mit dem Landesradverkehrsnetz zu verknüpfen. Dies gilt vor allem für die Radrouten Klassen 1 und 2 und deren Verknüpfung mit Bahnhöfen und Haltepunkten des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) sowie für bedeutende Haltepunkte des ÖSPV des ÖPNV-Landesnetzes. Mit Blick auf den Schülerradverkehr zu zentralen Orten gilt dies auch für die Radrouten Klasse 3.
- L 12:** Durch attraktive Bike+Ride-Anlagen in ausreichender Anzahl ist die Attraktivität des Umweltverbundes weiter zu verbessern. Vor allem an Bahnhöfen und Haltepunkten des SPNV lässt sich der Einzugsbereich der Haltestellen vergrößern, um insbesondere den Alltagsradverkehr, aber auch den freizeit- und touristischrelevanten Radverkehr zu stärken.
- L 13:** Im Rahmen des ÖPNV-Landesnetzes wird die kostenlose Fahrradmitnahme angestrebt. Das beinhaltet sowohl seine Weiterführung im Bereich des SPNV als auch die Gewährleistung auf allen „landesbedeutsamen“ Busverkehren.

Handlungsgrundsätze

Das Land orientiert sich bei der Vernetzung mit dem ÖPNV an folgenden Handlungsgrundsätzen:

- Im Rahmen der Nahverkehrsplanung des Landes und der kommunalen Aufgabenträger sind durch die Vernetzung des Verkehrsmittels Fahrrad mit den Verkehrsmitteln Bahn und Bus durchgängige Beförderungsketten zum gegenseitigen Vorteil der Teilsysteme zu entwickeln. Dadurch wird der ÖPNV ergänzt und der Aktionsradius des Fahrrades im Alltagsverkehr erweitert.
- Die Potenziale des Fahrrades als Zu- und Abbringer zu den Bahnhöfen/ Haltepunkten und den bedeutenden Haltestellen im ÖSPV sind dabei auszuschöpfen.
- Zur Nutzung der Wachstumspotenziale des Fahrradtourismus sind die Radrouten Klassen 1 und 2 („Überregionale Radwege“) und deren Verknüpfung mit dem ÖPNV-Landesnetz unabhängig von deren Baulast darzustellen und in die weitere Schnittstellengestaltung einzubeziehen.
- Für den tourismus- und den alltagsrelevanten Fahrradverkehr wird die Qualität durch die Ausstattung der Schnittstellen zum ÖPNV mit Fahrradabstellanlagen und die Möglichkeiten einer Fahrradbeförderung im ÖPNV mitbestimmt.

Status Quo

Der ÖPNV-Plan des Landes Sachsen-Anhalt benennt Leitlinien, Grundsätze und beschreibt den Status Quo zum Themenbereich Verknüpfung mit dem Fahrrad. Über das im Jahr 1996 aufgelegte Schnittstellenprogramm⁶¹ fördert die Landesregierung den Umbau von Bahnhofsvorplätzen und die Modernisierung von Busbahnhöfen sowie die Einrichtung von Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen, um die Zugänglichkeit zu den Bahnhöfen und Haltepunkten deutlich zu verbessern. Auf der Basis der dortigen Analysen sind Aktualisierungen vorgenommen worden, weitere Standards wurden festgelegt.

Es gibt in Sachsen-Anhalt insgesamt 318 Bahnhöfe und Haltepunkte. Etwa Zweidrittel (65 %) der Zugangsstellen sind mit Bike+Ride-Anlagen ausgestattet (insgesamt 207 Bike+Ride-Standorte). An sieben Zugangsstellen sind zudem Fahrradboxen vorhanden (Barleben, Naumburg (Saale) Hbf., Salzwedel, Schönebeck (Elbe), Schönebeck-Salzelmen, Stendal, Wernigerode). Ein Drittel der Bahnhöfe/ Haltepunkte haben keine Bike+Ride-Anlagen (111 Standorte).

Anlage 5.5-1 zeigt die Übersicht der ÖPNV-Haltepunkte mit Bezug zu den Radrouten der Klassen 1 und 2 („Überregionale Radwege“). Von den insgesamt 318 Zugangsstellen liegen 124 weniger als drei km entfernt zu den 18 Radrouten der Klassen 1 und 2. Hinzu kommen sechs Zugangsstellen⁶². 90 dieser insgesamt 130 Bahnhöfe (70%) sind mit Fahrradabstellanlagen ausgestattet (88 Zugangsstellen der NASA, zwei anderer Betreiber).

Von den 130 Zugangsstellen sind 53 direkt an die Radrouten Klasse 1 und/ oder Klasse 2 angeschlossen, hier beträgt der Abstand 300 m oder ist noch geringer.

In der **Anlage 5.5-2** sind die landesbedeutsamen Buslinien (ÖSPV-Verbindungen) nach Landkreisen aufgelistet. Verbindungen über die Landesgrenzen hinaus sind kursiv dargestellt. Die Angaben zu notwendigen Bushaltepunkten, differenziert nach Landkreisen, zeigen bedeutende Haltepunkte mit Zubringerfunktion.

Maßnahmen und Empfehlungen

Bei der Zusammenstellung der Maßnahmen wird auf folgende Bereiche eingegangen:

- Bike+Ride-Anlagen
- Standards und Potenzialabschätzung
- Bedarfsermittlung an den Zugangsstellen (Aufgabenträger NASA)
- Bedarfsermittlung mit Bezug zu den Radrouten Klassen 1 und 2 („Überregionale

⁶¹ **Schnittstellen** sind die Übergangspunkte zwischen ÖSPV und SPNV und/oder vom ÖPNV zu den übrigen Verkehrsmitteln. Sie bilden i.d.R. das städtebaulich-architektonische Eingangstor zum erschlossenen Ort und sind mit Abstellanlagen für Verkehrsmittel des Individualverkehrs kombiniert.

⁶² **Zugangsstellen** sind definierte Einstiegs- und Ausstiegspunkte im ÖPNV. Im ÖSPV werden sie in der Regel als Haltestelle, im Schienenverkehr als Bahnhöfe und Haltepunkte bezeichnet. Bei den Zugangsstellen im Schienenverkehr wird zudem eine Untergliederung in die Bestandteile Verkehrsstation, die alle betrieblich relevanten Anlagen wie Bahnsteige und Zugänge umfassen, sowie Empfangsgebäude vorgenommen.)

Radwege“)

- Fahrradmitnahme

Bike+Ride-Anlagen

Die Planung von Bike+Ride-Anlagen ist immer auch als Angebotsplanung zu sehen. Bei einem verbesserten Angebot ist von einer Steigerung der Nachfrage auszugehen. Vor diesem Hintergrund ist ein Mindestangebot an Fahrradstellplätzen für alle Bahnhöfe und Haltepunkte anzustreben. Bike+Ride-Anlagen sollen den in der untenstehenden Übersicht dargestellten Standards entsprechen (vgl. auch **Anlage 5.5-3**).

Potenzialabschätzung und Ermittlung des Bedarfs an Bike+Ride-Anlagen

Die Ermittlung der Anzahl der erforderlichen Abstellanlagen erfolgt vereinfacht nach folgender Kategorisierung in Abhängigkeit von der Anzahl der Zugangsstellen:

- Für Zugangsstellen mit weniger als 100 Ein- und Aussteigenden pro Werktag soll ein Mindestangebot von 5 Bike+Ride-Abstellplätzen vorgesehen werden (Ausbaustandard A, s. ÖPNV-Plan).
- Zugangsstellen mit 100 bis 250 Ein- und Aussteigenden pro Werktag sollen mit jeweils etwa 10 Bike+Ride-Abstellplätzen ausgerüstet werden (Ausbaustandard A, s. ÖPNV-Plan).

Für alle anderen Zugangsstellen sollen grundsätzlich Bike+Ride-Abstellplätze für alle Nachfragenden vorgehalten werden. Darüber hinaus ist eine Reserve zur Abdeckung der Verkehrsspitzen sowie zur Unterbringung sich zusätzlich entwickelnder Nachfrage in einer Größenordnung von 50 % der gezählten Nachfrage vorzusehen. Bei Bahnhöfen mit mehr als 1.000 Ein- und Aussteigern pro Werktag ist diesbezüglich eine Einzelfallprüfung unerlässlich.

Tab. 5.5-1: Anforderungen an Bike+Ride-Anlagen

- gute Erreichbarkeit
- Lage möglichst nah zu den Bahnsteigzugängen
- direkte Anbindung an das Radverkehrsnetz
- gute Einsehbarkeit und Beleuchtung
- Fahrradständer, an die auch der Fahrradrahmen anschließbar ist
- Eignung für alle Fahrradtypen
- ausreichender Seitenabstand zu anderen Rädern, damit das Fahrrad leicht herein- und herauszunehmen ist
- Überdachung, ggf. auch Seiten- und Rückwände als Witterungsschutz
- zusätzlich verschließbare Abstellmöglichkeiten

Die Überprüfung des Bedarfs an Bike+Ride-Anlagen wurde an den 124 Zugangsstellen vorgenommen, die von der NASA in Sachsen-Anhalt bedient werden und einen Bezug zu den Radrouten der Klassen 1 und 2 haben (vgl. ÖPNV-Plan). Danach ergibt sich folgendes Bild: Bis auf wenige Ausnahmen, wo der Bestand über der Bedarfsermittlung liegt, liegen die Bedarfswerte zwischen 5 bis mehreren hundert Bike+Ride-Anlagen. Die Gesamtsumme der fehlenden Fahrradstellplätze an den betreffenden 124 Zugangsstellen, die mit Radrouten der Klassen 1 und 2 verknüpft sind, beträgt 18.319 Bike+Ride-Anlagen.

Erwähnt werden muss in diesem Zusammenhang, dass die großen Städte Magdeburg, Halle und Dessau den größten Bedarf haben. Für Magdeburg und Halle (Saale)

sind Planungen für Fahrradstationen zu erwarten. Die Erfahrungen aus Nordrhein-Westfalen mit der Planung und dem Betrieb von Fahrradstationen sind zu berücksichtigen.

Für die Prioritätensetzung zur Förderung von Bike+Ride-Anlagen hat die Bedeutung der Zugangsstellen für die Anbindung der Radrouten der Klassen 1 und 2 bzw. die Haltepunkte, die touristisch bedeutende Orte sind (s. Übersicht touristischer Netzwerke in Sachsen-Anhalt, Anlage 14) den höchsten Stellenwert. Für weitergehende Überlegungen sollte die nachstehende **Tab. 5.5-2** herangezogen werden.

Tab. 5-5-2: Prioritätsstufen zur Förderung von Bike+Ride-Anlagen

Prioritätsstufe	Sachverhalte
1	Die Zahl der regelmäßig abgestellten Fahrräder übersteigt das Angebot an Abstellplätzen.
2	Eine Bike+Ride-Anlage wird neu angelegt, weil ein diesbezügliches Mindestangebot nichtvorhanden ist. (Sofern mehr als das Mindestangebot realisiert werden soll, obliegt die Begründung und der Nachweis entsprechender Potenziale der antragstellenden Gemeinde.)
3	Die Qualität des Abstellsystems soll verbessert werden (Diebstahlschutz, Zugänglichkeit, Standfestigkeit).
4	Der Wetterschutz soll nachgerüstet oder verbessert werden.

Das Land Sachsen-Anhalt wird zur Verbesserung der Vernetzung der Verkehrsmittel Fahrrad, Bus und Bahn folgende Maßnahmen einleiten bzw. unterstützen:

- **Standards Bike+Ride-Anlagen:** Die in **Anlage 5.5-3** dargestellten Standards für Bike+Ride-Anlagen an Zugangsstellen werden insbesondere in den ÖPNV-Plan übernommen.
- Förderung Bike+Ride: Die Fördermöglichkeiten für Bike+Ride-Anlagen werden im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel verbessert (**Kapitel 7**).
- **Beachtung Verknüpfung:** Bei der Aufstellung des ÖPNV-Investitionsprogramms des Landes wird zukünftig stärker darauf geachtet, dass bei den angemeldeten Vorhaben die Verknüpfung mit dem Radverkehr untersucht und berücksichtigt wird. Dies betrifft die Gestaltung der Übergangsstellen (z. B. hinsichtlich Abstellanlagen und deren Überdachung, Zugänglichkeit der Bahnsteige) und die Fahrzeuge (ausreichende Kapazitätsreserven für die Fahrradmitnahme, bequemer Einstieg).
- **Bahnsteigerreichbarkeit:** Vorgaben für die Erleichterung der Erreichbarkeit der Bahnsteige mit dem Fahrrad (Rampen, Schieberillen, Aufzüge) werden aufgestellt und abgestimmt (Aufnahme in ÖPNV-Plan und ggf. in Vereinbarungen zur Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes).
- **Kostenlose Fahrradmitnahme:** Die Weiterführung der kostenlosen Fahrradmitnahme wird unterstützt (s. ÖPNV-Plan). Die kostenlose Fahrradmitnahme vereinfacht den Zugang zum ÖPNV erheblich, schafft damit eine Tarifschranke (auch länderübergreifend) ab und ist somit geeignet, neue Kunden zu generieren.

- **Fahrzeuge:** Die SPNV-Fahrzeuge sollen grundsätzlich mit Mehrzweckabteilen ausgerüstet sein, um die Fahrradmitnahme zu verbessern. Züge mit nur vier oder sechs Stellplätzen für die Fahrradmitnahme stellen für größere Gruppen i. d. R. ein Hindernis dar. Die Fahrradmitnahme sollte auch bei planmäßigem Schienenersatzverkehr gewährleistet werden. Bei Busverkehren im ÖPNV-Landesnetz werden mit Unterstützung des Landes auf Realationen mit starker Nachfrage technische Lösungen zur Fahrradmitnahme (z. B. Heckträger o. ä.) zum Einsatz gebracht. Die teilweise bestehenden Kapazitätsengpässe sind durch geeignete Maßnahmen (z. B. zusätzliche Fahrten) zu beseitigen. Im ÖPNV-Plan werden entsprechende Festlegungen aufgenommen.
- **Fahrradverleih:** Einfach zugängliche Möglichkeiten, ein Fahrrad zu leihen, werden geprüft (z. B. „Call a bike“ der Deutschen Bahn AG am Hauptbahnhof der Landeshauptstadt Magdeburg).

5.6 Mobilitätserziehung und Verkehrssicherheitsarbeit

Leitlinien

- L 14:** Die Mobilitätserziehung im Sinne von Verkehrssicherheits-, Umwelt-, Sozial- und Gesundheitserziehung ist im Interesse der Sicherheit sowie der selbstbestimmten und umweltbewussten Verkehrsmittelwahl zu fördern.
- L 15:** Das Fahrrad ist gezielt als Verkehrsmittel auf dem Weg zur Schule durch eine den Nutzungsgruppen angepasste Vermittlung der Aspekte Sicherheit und Gesundheitserziehung zu fördern.
- L 16** Das Fahrrad als Verkehrsmittel ist verstärkt als Element der Gesundheitsprävention und zur Sicherung der Mobilität einzusetzen.

Handlungsgrundsätze

Das Land Sachsen-Anhalt berücksichtigt bei der Mobilitätserziehung und der Verkehrssicherheitsarbeit die Verkehrssicherheitsprogramme von Bund und Land⁶³ und orientiert sich an folgenden Handlungsgrundsätzen:

- Die zielgruppenspezifische Verkehrssicherheitsarbeit und Verkehrsaufklärung wird verstärkt. Dies gilt vor allem für die Zielgruppe Jugendliche, Mobilitätseingeschränkte und ältere Menschen.
- Bei der gezielten Förderung des Fahrrads auf dem Weg zur Schule ist die Pflicht des Landes zur kostenfreien Schülerbeförderung zu berücksichtigen, ebenso die Notwendigkeit der Ablegung der Fahrradprüfung.
- Die Rahmenbedingungen für die Mobilitätserziehung bzw. das Mobilitätsmanagement an Schulen werden gestärkt, z. B. durch stärkere Verankerung in der

⁶³ Vgl. BMVBW (2001: Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr. Berlin; MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, TECHNOLOGIE UND VERKEHR DES LANDES SACHSEN-ANHALT (Hrsg.) (2000): Verkehrssicherheitsprogramm 2000 des Landes Sachsen-Anhalt. Magdeburg.

Ausbildung der Lehrkräfte, stärkere curriculare Absicherung des Themas.

- Die gesellschaftliche Anerkennung der Mobilitätserziehung wird durch weitere Ausgestaltung der Mitbestimmungs- und Gestaltungsmöglichkeiten der Beteiligten gestärkt.
- In Anbetracht der demografischen Entwicklung, der Erkenntnisse zum Einfluss des Alters auf die Verkehrsmittelwahl sowie die damit zu erwartenden steigenden Verunglücktenzahlen bei Senioren und Seniorinnen sind die Aktivitäten für die Zielgruppe „ältere Menschen als Radfahrende“ von Bedeutung.

Für die sensiblen Nutzungsgruppen Kinder/ Jugendliche, Mobilitätseingeschränkte und ältere Menschen ist eine Öffentlichkeitsoffensive mit dem Thema „Radverkehr – mobil und gesund auf zwei Rädern“ zur Sicherung der Mobilität und zur Gesundheitsprävention besonders wichtig.

Status Quo

Im Rahmen der Umsetzung des LRV betreut das MLV laut Kabinettsbeschluss⁶⁴ federführend die Verkehrssicherheitsarbeit. Der Beirat für Verkehrssicherheitsarbeit übernimmt organisatorische und koordinierende Aufgaben in diesem Bereich. In diesem ressortübergreifendem Gremium sollen die Aktionen und Initiativen zum Thema Verkehrssicherheitsarbeit zwischen den staatlichen Einrichtungen, den Vereinen, Verbänden und weiteren Akteuren mit dem Ziel einer flächendeckenden Verkehrserziehungs- und -aufklärungsarbeit in Sachsen-Anhalt gebündelt werden.

Grundlagen der Verkehrssicherheitsarbeit werden in der Broschüre „Sachsen-Anhalt in Bewegung – Eckpunkte einer modernen Verkehrssicherheitspolitik“⁶⁵ dargestellt. Neben jungen Kraftfahrerinnen und Kraftfahrern werden hier vor allem Kinder und ältere Menschen als Zielgruppen der Verkehrssicherheitsarbeit genannt. Im Rahmen der Straßengestaltung und Verkehrsregelung wird auf die besondere Rolle des Radverkehrs hingewiesen. Insbesondere die Zielprogramme des Deutschen Verkehrssicherheitsrates sollen umgesetzt werden.

Bei der Durchführung der Verkehrssicherheitsarbeit spielen Polizei, Schulen und verschiedene Verbände und Organisationen eine entscheidende Rolle.

Zielgruppe Kinder und Jugendliche (Schülerinnen und Schüler)

In Sachsen-Anhalt werden die Leitlinien der Verkehrssicherheitsarbeit in Schulen in erster Linie auf der Grundlage von verbindlichen Vorgaben des Kultusministeriums⁶⁶ verfolgt. Für den Radverkehr ist in der Grundschule die Vorbereitung auf die Radfahrprüfung im 4. Schuljahrgang vorgesehen. In weiteren Schuljahrgängen bis zum 8.

⁶⁴ vgl. Kabinettsvorlage zur Erarbeitung eines ressortübergreifenden Radverkehrsplans des Landes Sachsen-Anhalt (Landesradverkehrsplan –LRVP) und eines begleitenden Aktionsplans „Pro Rad“ vom 12.09.2006 (www.landesradverkehrsplan-sachsen-anhalt.de).

⁶⁵ MINISTERIUM FÜR BAU UND VERKEHR DES LANDES SACHSEN-ANHALT (Hrsg.) (2005). Eckpunkte einer modernen Verkehrssicherheitspolitik. Magdeburg.

⁶⁶ „Verkehrserziehung an den allgemein bildenden und berufsbildenden Schulen des Landes Sachsen-Anhalt“ (RdErl. des MK vom 26.07.2006 – 24-82112 (http://www.mk-intern.bildung-lsa.de/Bildung/er-verkehrserziehung_2006-2007_neu.pdf)).

Schuljahrgang ist das Thema „Rad fahren“ als Teil der Verkehrserziehung vorgeschrieben.

Die Verkehrserziehung obliegt primär den Schulen. Vor allem die Polizeidienststellen, die Landesverkehrswacht und die örtlichen Verkehrswachten unterstützen die Schulen und führen – wie in anderen Bundesländern auch - zahlreiche Programme und Aktionen vor allem zur Vorbereitung und Durchführung der Radfahrprüfung durch (s. **Anlage 5.6-1** und **5.6-2**).

In Kooperation mit der Landesverkehrswacht und den örtlichen Verkehrswachten, der Polizei, den Schulen und den Eltern, der Feuerwehr und der NASA wurden unter Federführung des Kultusministeriums zwei spezifische Projektstage zum Thema „Rund ums Fahrrad – Gesunde Schule – Bewegte Schule“ im städtischen Raum (Dessau-Roßlau) und im ländlichen Raum (Völpke) durchgeführt. Die Projektstage in dieser Qualität sind Teil des Aktionsplans „Pro Rad“. Diese Verkehrssicherheitstage werden einmal jährlich an den Grundschulen durchgeführt.

Darüber hinaus werden für die Zielgruppe Kinder/ Jugendliche Aktivitäten weiterer Akteure (s. **Anlage 5.6-1**) durchgeführt.

Hervorzuheben ist die Initiative der Landeshauptstadt Magdeburg, die in Zusammenarbeit mit der Sekundarschule „Oskar Linke“ ein Projekt „Schulweg-Detektive unterwegs“ durchgeführt hat. Hierbei gelang es, die Schüler und Schülerinnen für Verkehrs- und Gefahrensituationen im Verkehr zu sensibilisieren, Bewusstsein für die Verkehrsmittelwahl zu wecken, eine Hilfestellung zur richtigen Vorgehensweise bei dem Thema Mobilität und Verkehrssicherheit zu geben und aktiv an der Verbesserung der schulischen Verkehrssituation mitzuarbeiten.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass im Wesentlichen Aktivitäten im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit durchgeführt werden. Für die Zielgruppe Kinder (hier in erster Linie Grundschulkinder) kann die Aufklärung über Verkehrssicherheit (Ausstattung des Fahrrades, Verkehrsverhalten) vor allem im Zusammenhang mit der Radfahrprüfung als ausreichend bezeichnet werden. Es fehlen Aktivitäten und Maßnahmen im Elementarbereich (Frühradfahren) und auch für Jugendliche (Sek I und Sek II). Im Bereich Gesundheitsförderung taucht das Thema Radfahren quasi nicht auf.

Zielgruppe Seniorinnen und Senioren

Für die Zielgruppe Seniorinnen und Senioren als Radfahrende besteht kein landesweiter Ansatz. Als beispielhafte Aktivität für diese Zielgruppe sei die Gebietsverkehrswacht Oranienbaum mit dem Projekt „60 Plus - Fit für den Straßenverkehr“ genannt.

Die regionalen Präventionssachbearbeiter der Polizei bieten nach Bedarf Veranstaltungen zu den Themenbereichen Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV oder Kfz-Verkehr für die Altersgruppe 60plus an.

Zielgruppenübergreifende Aktionen

Als zielgruppenübergreifende Maßnahmen sind zu nennen: Der ADFC entwickelt jährlich in Zusammenarbeit mit der AOK, der Mitteldeutschen Zeitung und anderen Partnern fünf „Bike&Fun-Touren“. Hierbei wird keine bestimmte Zielgruppe ange-

sprochen.

Das Thema „Rad fahren“ wird auch in Form von Broschüren und Informationsangeboten aufgegriffen. Hier gibt es ein breites Angebot von Seiten der Landesverkehrswacht, der Krankenkassen oder der Öffentlichen Versicherung Sachsen-Anhalt, die Tipps zum Rad fahren (verkehrssichere Ausstattung, angemessenes Verhalten) zur Verfügung stellen.

Maßnahmen und Empfehlungen

Der Aktionsplan „Pro Rad“ beinhaltet unter anderem eine Öffentlichkeitsoffensive mit der Zielgruppe Kinder/ Jugendliche/ Ältere zum Thema „Radverkehr - mobil und gesund auf zwei Rädern“ und ein Fachforum zum Thema „Von der klassischen Verkehrserziehung zur zeitgemäßen Mobilitätserziehung“. Das Fachforum hat am 19. Mai 2009 stattgefunden⁶⁷.

Wesentliche Maßnahmen und Empfehlungen, die nachstehend aufgeführt sind, sollten Elemente dieser Öffentlichkeitsoffensive sein, die in enger Abstimmung mit den Ressorts und ihren nachgeordneten Dienststellen durchgeführt werden.

Zielgruppe Kinder und Jugendliche als Schülerinnen und Schüler

Weiterführung des jährlichen Mal- und Zeichenwettbewerbs „Unterwegs im Straßenverkehr – worauf muß ich achten?“. Gestaltung von zwei Monatsseiten zum

- Thema Radverkehr im Kalender (Beginn der Fahrradsaison und evtl. Ferienbeginn), ggfs. Auslobung eines Sonderpreises,
- Aktion zu Beginn des Schuljahres „Sicher mit dem Rad zur Schule“ für die Schuljahrgänge 5-10,
- Radfahrprüfung mit (jährlicher) Preisverleihung (Minister in Kooperation mit Landesverkehrswachten, ADAC),
- Kampagne zum „Cycling-Bus/ Radfahr-Bus“⁶⁸ zur Förderung der selbstständigen Fortbewegung auf Schulwegen mit dem Fahrrad,
- Öffentlichkeitskampagne mit der NASA zur Nutzung des Schülerferientickets inkl. Fahrradmitnahme (z. B. Vorstellung von Touren ein Jahr lang jeden Monat eine neue Strecke),
- Verstärkung der Teilnahme an der bundesweiten Kampagne des Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD) „Fahr Rad! Fürs Klima auf Tour“⁶⁹.

⁶⁷ Die Vorträge zum Download unter <http://www.sachsen-anhalt.de/LPSA/index.php?id=36258> (13.01.2010).

⁶⁸ Ein Radfahr - Bus hat keine Räder, sondern besteht aus Kindern, die in Begleitung einer erwachsenen Person auf festgelegten Routen gemeinsam zur Schule radeln. Die Kinder „steigen“ an verschiedenen Haltepunkten zu.

⁶⁹ In der bundesweiten Kampagne versucht der VCD Gruppen (Schulklassen, AG, Vereine) dazu zu motivieren, regelmäßig Rad zu fahren. Die Anzahl der zurückgelegten Kilometer der Teilnehmenden wird zusammengezählt und dann in eine virtuelle Route im Internet eingetragen. Wer die meisten Kilometer auf diese Weise auf der virtuellen Tour zurückgelegt hat, nimmt an einem 3tägigen Fahrradcamp teil.

Zielgruppe Seniorinnen und Senioren

- Verstärkte Einbindung der Landessenorenvertretung und der Kreissenorenvertretungen im Land Sachsen-Anhalt zwecks Platzierung des Themas „Radverkehr“, z. B. auf Foren und in der übergreifenden Gremienarbeit,
- Übertragung der Ergebnisse der Studie „Radverkehrsmobilität von Senioren und Seniorinnen in ländlichen Räumen“⁷⁰ auf Sachsen-Anhalt mit dem Ziel der Mobilitätssicherung im ländlichen Raum als Pilotprojekt in zwei ausgewählten Landkreisen,
- Unterstützung der Gebietswacht Oranienbaum zur Durchführung ihres Projekts „60 Plus - Fit für den Straßenverkehr“ als Pilotprojekt, später dann Übertragung auf andere Gebietswachten,
- Befragung der Gebietswachten nach ihrem zielgruppenspezifischem Bedarf (Ziel: wo ist besonderer Bedarf für Senioren und Seniorinnen),
- Broschüre der Deutschen Verkehrswacht (DVW) „Mobil bleiben – aber sicher!“ in Senioreneinrichtungen etc. verbreiten,
- Unterstützung der Durchführung von Radfahrschulen (in Zusammenarbeit mit dem ADFC).

Zielgruppenübergreifende Maßnahmen (Kinder, Jugendliche und ältere Menschen)

- Neue Broschüre „Rad fahren in Sachsen-Anhalt“ entwickeln mit Fokus auf den Alltagsradverkehr für die Zielgruppen Kinder, Jugendliche und ältere Menschen,
- die beiden Broschüren des ADFC Magdeburg „Rad fahren – aber sicher!“ und „Links fahren – ein Kavaliersdelikt?“ verbreiten (an zielgruppenspezifische Institutionen wie Schulen, Vereine etc.); evtl. auch das Wissensblatt Nr. 8 der Landesverkehrswacht Niedersachsen/ Sachsen-Anhalt zum Thema „Kinder als Radfahrer“.

Weitere Maßnahmen

Das Land Sachsen-Anhalt wird darüber hinaus in der Mobilitätserziehung und der Verkehrssicherheitsarbeit folgende weitere Maßnahmenswerpunkte setzen, wobei Öffentlichkeitsarbeit, Gesundheitsförderung und Koordination der Aktivitäten der unterschiedlichen Akteure in diesen Bereichen integraler Bestandteil sind.

- Erarbeitung eines abgestimmten Verkehrssicherheitsprogramms „Radfahren in Sachsen-Anhalt“,
- Förderung von nicht investiven Maßnahmen im Bereich Wissensvermittlung/ Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel (Erarbeitung einer Förderrichtlinie, Beteiligung der zuständigen Ministerien MLV, MLU, MW, MK, MS),
- Intensivierung der Arbeit des Beirats für Verkehrssicherheitsarbeit als ressort-

⁷⁰ HOCHSCHULE NEUBRANDENBURG (Joachim Burmeister, Kristine Waack) und das ISAB-INSTITUT KÖLN (Irina Bernstein, Joachim Braun) (2007). Radverkehrsmobilität von Senioren/innen in ländlichen Räumen. Neubrandenburg.

übergreifendes Gremium,

- Aktivitäten und Maßnahmen im Elementarbereich (Frühradfahren),
- Aktivitäten für Jugendliche (Sek I und Sek II) (z. B. Projektstage, Klassenfahrten),
- Verstärkung der Angebote zum Thema Radverkehr für Lehrkräfte (Fortbildungen),
- Entwicklung bzw. Aktualisierung von Unterrichtseinheiten zum Thema Radverkehr für die Schuljahrgänge 5-10 (Sek I), Fortsetzung der Radfahrausbildung (erneute theoretische und fahrpraktische Ausbildung),
- Konzeption eines Landeswettbewerbs „Fahrradfreundliche Schule“,
- Pilotprojekt an ausgewählten Schulen „Mit dem Rad zur Schule – Erarbeitung von Schulwegplänen“; Erarbeitung einer Rahmenrichtlinie (Grundsätze) für die Erstellung von Schulwegplänen mit dem Rad (vergleichbar Land Brandenburg).

Kontaktaufnahme mit Akteuren aus dem Bereich Gesundheit und Sport (z. B. Landesvereinigung für Gesundheit, Landespräventionstage) zur Initiierung eines Projekts zum Thema „Radverkehr im Alltag“ als gesundheitsfördernde Maßnahme.

5.7 Koordinierung und Öffentlichkeitsarbeit

Leitlinien

L 17: Die Umsetzung des LRVP wird durch die Fortschreibung des Aktionsplans „Pro Rad“ für den Planungszeitraum bis 2012 unterstützt.

Handlungsgrundsätze

Für die Umsetzung des LRVP gelten folgende Handlungsgrundsätze:

- Die Realisierung des LRVP ist eine fachübergreifende Gemeinschaftsaufgabe, die das abgestimmte Handeln der unterschiedlichen Akteure (Land, Kommunen, Straßenbaulastträger, Investitions- und Marketinggesellschaften Sachsen-Anhalt mbH, Tourismus-Marketing Sachsen-Anhalt GmbH, Tourismusverband Sachsen-Anhalt e. V., touristische Regional- und Fachverbände, NASA, Interessenverbände) erfordert. Das Land übernimmt hierbei die Rolle des Koordinators bei landesbedeutsamen Themen.
- Mit dem LRVP wird eine umfassende Diskussion über die Chancen und Möglichkeiten einer systematischen und umfassenden Radverkehrsgestaltung in Sachsen-Anhalt eröffnet. Das Land Sachsen-Anhalt wird diesen Prozess unterstützen (öffentlicher Dialog).
- Zur Koordinierung der Radverkehrsgestaltung in vertikaler und horizontaler Hinsicht wird sich das Land für eine effektivere Zusammenarbeit der Akteure auf den unterschiedlichen Ebenen einsetzen.

Status Quo

Die Erarbeitung des LRVP wird durch einen Aktionsplan „Pro Rad“ unterstützt. Dieser Aktionsplan ist Bestandteil der Kabinettsvorlage zur Erarbeitung des LRVP vom 24.04.2006. Er enthält ein 11-Punkte-Programm mit öffentlichkeitswirksamen Maßnahmen in Verantwortung der einzelnen Ressorts und umfasst den Zeitraum bis 2009 (s. **Anlage 5.7-1**).

Für die Umsetzung des Aktionsplans sowie zur effizienten Koordination der ressortübergreifenden Zusammenarbeit ist die Interministerielle Arbeitsgruppe „Landesradverkehrsplan“ (IMAG) etabliert worden.

Im Rahmen der Umsetzung des Aktionsplans „Pro Rad“ haben seit Ende 2006 folgende Veranstaltungen und Aktivitäten stattgefunden:

- Definition der Handlungsfelder des LRVP und Festlegungen zu ihrer Umsetzung entsprechend der Ressortzuständigkeit,
- Auftaktveranstaltung LRVP Sachsen-Anhalt/ Aktionsplan „Pro Rad“ am 18.12.2006,
- Einrichtung der Internetplattform <http://www.radverkehrsplan-sachsen-anhalt.de>,
- Durchführung einer frühzeitigen Beteiligung Träger öffentlicher Belange für den Bedarfsplan für straßenbegleitende Radwege an Bundes- und Landesstraßen als ersten Baustein des LRVP, ergänzt um eine umfassende Bestandsanalyse zum Radverkehr in Sachsen-Anhalt (Landkreisbefragung 2007),
- Fachveranstaltung zum Fahrradtourismus/ Wegweisung „Beschilderungskonzeption überregionaler Radwege“ am 07.06.2007,
- Unterstützung der Initiative von AOK und ADFC „Mit dem Rad zur Arbeit“ unter der Schirmherrschaft des Verkehrsministers,
- Workshop „Qualität als Erfolgsfaktor für den Radtourismus in Sachsen-Anhalt“ am 12.06.2008,
- Durchführung von zwei Projekttagen zum Thema „Rund ums Fahrrad - Gesunde Schule - Bewegte Schule“ im städtischen Raum (Dessau-Roßlau) und im ländlichen Raum (Völpke) (2008),
- Einordnung des Pilotprojektes D-Netz-Route 3 (Europa-Radweg R1) des Bundes und der Bundesländer Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen, Brandenburg, Berlin und Sachsen-Anhalt als weiteres Projekt in den Aktionsplan „Pro Rad“ und Erarbeitung einer Bund/ Länder-Verwaltungsvereinbarung.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die wesentlichen Punkte des Aktionsplans umgesetzt sind. Die noch offenen Punkte, wie z. B. die Auslobung von Ideen- und Realisierungswettbewerben für beispielhafte kommunale und regionale Radverkehrsprojekte, die Öffentlichkeitsoffensive mit der Zielgruppe Kinder/ Jugendliche/ Ältere zum Thema „Radverkehr - mobil und gesund auf zwei Rädern“ sowie das ressortübergreifende Forum „Von der klassischen Verkehrserziehung zur zeitgemäßen Mobilitätserziehung - Chancen zur Minimierung der Risiken für Kinder im Verkehr“ werden im Rahmen der Vorlage des LRVP konzeptionell erarbeitet (vgl. **Kapitel 5.6**).

Maßnahmen und Empfehlungen

Die Maßnahmen und Empfehlungen zur Fortschreibung des Aktionsplans „ProRad“ (Planungshorizont 2012) umfassen folgende Handlungsfelder:

- Koordination der Umsetzung des LRVP,
- Modellvorhaben/ Pilotprojekte,
- Wissenstransfer,
- Öffentlicher Dialog (Öffentlichkeitsarbeit).

Koordination der Umsetzung des LRVP

Das Land wird sich dafür einsetzen, dass die Koordination der Radverkehrsgestaltung und die Umsetzung des LRVP auf den unterschiedlichen Ebenen und im Zusammenwirken der verschiedenen Akteure verbessert werden. Während die Koordinierung beim Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr (MLV) liegt, erfolgt die Umsetzung des LRVP weiterhin ressortübergreifend.

Auf Länderebene gibt es unterschiedliche Strukturen zur Koordinierung der Radverkehrsgestaltung (s. **Anlage 5.7-2**).

Von Seiten des Landes Sachsen-Anhalt sind durch die Gründung der Interministeriellen Arbeitsgruppe „Landesradverkehrsplan“ (IMAG) die Voraussetzungen für eine Abstimmung und Koordination auf der Ebene der Landesressorts geschaffen worden.

Es sollte geprüft⁷¹ werden, inwieweit die Effizienz der Koordinierung durch die IMAG gesteigert werden kann. Als richtungweisend wird die Koordinationsstruktur in Brandenburg (Interministerielle Arbeitsgruppe (IMAG) „Arbeitskreis Radverkehr“ mit ihren Aufgaben und Funktionen) angesehen. Deren Aufgabenbereiche sind

- gegenseitige Information über die Umsetzung der Radverkehrspolitik,
- Austausch und Bewerten von Informationen zu bundespolitischen Ansätzen,
- Abstimmung über ressortinterne oder – übergreifende Grundsätze und Schwerpunkte,
- Vorbereitung von Kabinettvorlagen zu Grundsatzthemen des Radverkehrs,
- Initiieren und Begleiten von konzeptionellen Untersuchungen zum Radverkehr.

Im Zweijahresrhythmus werden von der IMAG landesweite Radverkehrskonferenzen durchgeführt, die als Statuskonferenzen gewertet werden können. Zur Umsetzung des LRVP wird diese Vorgehensweise für Sachsen-Anhalt empfohlen.

*Zu prüfen ist weiterhin, ob neben den zuständigen Ministerien (und ihren nachgeordneten Behörden wie LBB LSA, FSIB) weitere Akteure der Radverkehrsförderung (z. B. kommunale Spitzenverbände, Investitions- und Marketinggesellschaften Sachsen-Anhalt mbH, Tourismus-Marketing Sachsen-Anhalt GmbH, Tourismusverband Sachsen-Anhalt e. V., touristische Regional- und Fachverbände (s. **Anlage 5.7-2**) als ständige Mitglieder, zumindest bei Bedarf, hinzugezogen werden können. Die Erfahrungen der anderen Bundesländer zeigen, dass aufgrund der Bedeutung des persön-*

⁷¹ Bei den Maßnahmen und Empfehlungen ist der Prüfbedarf jeweils kursiv dargestellt.

lichen Kontakts eine verantwortliche Organisation und ein unmittelbarer Ansprechpartner bzw. Ansprechpartnerin notwendig sind.

Folgende weitere Maßnahmen und Empfehlungen werden geprüft:

- *Für die Koordinierung des Infrastrukturausbaus und auf freiwilliger Basis zum Innenmarketing der 18 Radrouten der Klassen 1 und 2 („Überregionale Radwege“) sind Koordinierungsstellen eingerichtet. Ihr bisheriges Aufgabenspektrum sollte erweitert werden (z. B. Koordinierung des Wegemanagements). Für die Radrouten der Klasse 3 ist die Einrichtung entsprechender Koordinierungsstellen ebenfalls zu prüfen (s. **Kapitel 5.3**).*
- *Zur Vernetzung und zur Stärkung der Aktivitäten der Kommunen wird die Einrichtung einer „Arbeitsgemeinschaft Radverkehr“ unter Beteiligung der kommunalen Spitzenverbände geprüft. Als Vorbild gelten die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen (AGFS) und die im Dez. 2008 gegründete „Arbeitsgemeinschaft Radverkehr sächsischer Kommunen (AG RSK).*

Modellvorhaben/ Pilotprojekte

Modellvorhaben/ Pilotprojekte haben „Katalysatorwirkung“ und sind erfolgreiche Ansätze, um das Innovationspotenzial vor Ort zu erhöhen und gute Beispiele (best practise) zu verbreiten.

Das Land Sachsen-Anhalt prüft die Durchführung bzw. Unterstützung folgender Modellvorhaben/ Pilotprojekte:

- *Modellprojekt zur Netzverdichtung im nördlichen Sachsen-Anhalt unter Einbeziehung stillgelegter Eisenbahntrassen (vgl. **Kapitel 5.2**).*
- *Im Zuge der Weiterentwicklung der Wegweisung bei den Radrouten Klassen 1 und 2 wird ein Beschwerdemanagement eingeführt. Dieses Verfahren wird am Beispiel einer Radroute Klasse 1 bzw. 2 („Überregionale Radwege“) und einer touristischen Region erprobt (vgl. **Kapitel 5.4**).*
- *„Erarbeitung von Schulwegplänen - Mit dem Rad zur Schule“ an ausgewählten Schulen (vgl. **Kapitel 5.6**).*
- *Pilotprojekt zum Aufbau und der Arbeit mit der Radwegeinformationsdatenbank in zwei Landkreisen (vgl. **Kapitel 6**).*

Wissenstransfer

Der Wissenstransfer zwischen dem Land Sachsen-Anhalt und seinen nachgeordneten Behörden sowie zwischen Land und Kommunen wird verbessert. Dazu wird die Herausgabe folgender Broschüren bzw. Leitfäden geprüft:

- *Broschüre „Qualitätskriterien für Radrouten in Sachsen-Anhalt – Infrastruktur und Service“*
- *Leitfaden zur Umnutzung stillgelegter Eisenbahntrassen (Übertragung des thüringischen Leitfadens auf die Rahmenbedingungen in Sachsen-Anhalt),*
- *Leitfaden „Wege- und Wegweisungsmanagement im Zuge touristischer Routen“.*

Das Land Sachsen-Anhalt nutzt die Fortbildungsmöglichkeiten der Fahrradakademie (Fortbildungsinstitut zum Thema Fahrradverkehr, Projektträger Deutsches Institut für Urbanistik (Difu)) und wird verstärkt Klein- und Mittelstädte ansprechen.

Öffentlicher Dialog (Öffentlichkeitsarbeit)

Das Land Sachsen-Anhalt eröffnet mit dem LRVP eine umfassende Diskussion über die Chancen und Möglichkeiten einer systematischen und umfassenden Radverkehrsgestaltung in Sachsen-Anhalt. Die einzelnen Vorschläge, Maßnahmen und Empfehlungen sollen Orientierung sein und den Weg zugunsten einer mobilen Zukunft mit dem Fahrrad aufzeigen“.

Dazu werden folgende Maßnahmen eingeleitet:

- Kontinuierliche Pflege des Portals des Landes Sachsen-Anhalt zum LRVP auf der Homepage des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt,
- Durchführen von Fachforen und Informationsveranstaltungen (vgl. **Kapitel 5.6**).

6 Radwegeinformationsdatenbank

Leitlinien

L 18: Mit Hilfe der Informationsdatenbank für das Landesradverkehrsnetz (TT-SIB LRVN) sollen alle radverkehrsbezogenen Informationen bei den jeweils zuständigen Stellen nach einem einheitlichen, bundesweit kompatiblen Standard widerspruchsfrei vorgehalten werden. Mit der Entwicklung einer Organisationsstruktur soll darüber hinaus gewährleistet werden, dass die Weiterentwicklung des Landesradverkehrsnetzes zeitnah und nach einheitlichem Verfahren vorgenommen werden kann.

Handlungsgrundsätze

Für die Erarbeitung der Radwegeinformationsdatenbank orientiert sich das Land Sachsen-Anhalt an folgenden Handlungsgrundsätzen:

- Zusammenführen der vorhandenen Datenbestände der Radrouten Klassen 1 und 2 („Überregionale Radwege“), der Radrouten Klassen 3 und 4, der straßenbegleitenden Radwege an klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie der Daten des LWK.
- Schaffung einer einheitlichen digitalen Datenbasis unter Erfassung und Einbeziehung vorhandener Datenbestände.
- Für die Erarbeitung der Radwegeinformationsdatenbank ist das im MLV vorhandene Datenbanksystem der Straßeninformationsdatenbank TT-SIB zu verwenden.
- Mit der Radwegeinformationsdatenbank ist weiterhin vorgesehen, die Grundvoraussetzungen für eine Routingfähigkeit zu schaffen, um sie an den Freizeit- und Reiseplaner in Sachsen-Anhalt zu übergeben.

Status Quo

Für die Schaffung eines landesweiten Radverkehrsnetzes mit entsprechendem Datenmanagement und definierten Qualitätsstandards, mit denen Entwicklungsschwerpunkte und Etappen herausgearbeitet sowie Handlungsprogramme oder Aktionspläne vorbereitet werden können, gibt es bislang keine Grundlagen.

Die Daten liegen bei den zuständigen Stellen in unterschiedlichen Datensystemen bzw. nicht georeferenziert oder gar nicht digital erfasst vor:

Ein einheitliches Datenmanagement, das sowohl für den weiteren Aufbau des Landesradverkehrsnetzes (Verdichtung des Netzes) als auch für die Durchführung des Qualitätsmanagements benötigt wird, existiert nicht.

Bislang können Informationen zum Landesradverkehrsnetz (LRVN) bei den jeweils zuständigen Stellen nicht in einheitlicher Form und widerspruchsfrei vorgehalten werden.

Maßnahmen und Empfehlungen

Die Einrichtung der Radwegeinformationsdatenbank TT-SIB LRVN ist ein zentrales Instrument des LRVP. Sie dient der Bestandsdokumentation, der Identifizierung von Defiziten und der Ableitung von Maßnahmebedarf und Prioritäten und liefert den zuständigen Stellen alle notwendigen Informationen zur Planung und zum Betrieb der Radrouten. Darüber hinaus ermöglicht das System die einheitliche Fortschreibung der Datenbestände. Die Radwegeinformationsdatenbank TT-SIB LRVN hat bundesweiten Pilotcharakter und ist auf der Systematik der bundeseinheitlichen Richtlinie ASB (Anweisung Straßeninformationsbank, Teilsystem Netz) aufgebaut.

Struktur und Aufbau der Radwegeinformationsdatenbank TT-SIB LRVN, die Anforderungen an die Datenqualität und die notwendigen Maßnahmen und Empfehlungen werden nachstehend dargestellt.

Struktur und Aufbau der Radwegeinformationsdatenbank TT-SIB LRVN

Grundlage der TT-SIB LRVN ist die auf Basis der ASB erstellte Straßeninformationsdatenbank TT-SIB. Die TT-SIB ist ein Inventarisierungsprogramm für Straßendaten. Sie ist Grundlage für die Erfassung von Bestandsdaten, sie ist Basis für Planungen und dient u. a. zur Ermittlung des Anlagevermögens. Wesentlicher Bestandteil der TT-SIB ist die Pflege des Straßennetzes und der Objekte (z. B. Zustandsdaten, Verkehrsmengen, Verkehrszeichen, Unfalldaten, Straßenausstattung, usw). Damit ist die Straßeninformationsbank die zentrale Anwendung der Straßenbauverwaltung und ist Datenlieferant für viele weitere Systeme. Die erfassten Daten bleiben immer im Straßennetz referenziert.

Die TT-SIB besitzt eine moderne Architektur und wurde im Vierschichtenmodell aufgebaut. Durch die Trennung in die Schichten Datenhaltung, Datenbereitstellung, Datenaufbereitung und Präsentation sind softwaretechnische Schnittstellen definiert (WFS = Web Feature Service), die eine Anpassung und Integration erleichtern.

Die TT-SIB basiert auf einem Knoten-Kanten-Modell, das aus Abschnitten besteht, die durch Netzknoten (Kreuzungen mit verkehrlichen Verknüpfungen) begrenzt werden. Das Radwegenetzmodell der TT-SIB LRVN adaptiert vollständig das überörtliche Netzmodell der Anweisung Straßeninformationsdatenbank, Teilsystem Netz (ASB, TS Netz) und zu Teilen die Anweisung Straßeninformationsbank Teilsystem Bestand (ASB TS Bestand).

Mit Unterstützung des Programmsystems TT-SIB LRVN wird somit ein einheitliches Landesradverkehrsnetz erstellt und kann über die Funktionalitäten des Systems kontinuierlich gepflegt werden. Hierbei werden alle erfassten Objekte bei einer Netzänderung automatisch umgerechnet. Diese Datengrundlage wird zur Erstellung und Fortführung des LRVP benutzt. Es bildet die Grundlage für Planung, Ausbau und Darstellung des Zustandes und kann so zur Protokollierung der Neu- und Ausbautvorhaben (Mittelvergabe) eingesetzt werden.

Wesentliche Inhalte sind:

- Erfassung und Pflege des LRVN;
- Verknüpfung von überörtlichem Straßennetz mit dem LRVN zur Darstellung der straßenbegleitenden Radwege;
- Erfassung und Pflege von Merkmalen im Raum des LRVN.

Zur konkreten Abbildung von Sachverhalten werden Objekte implementiert (s. **Tab. 6-1**).

Tab. 6-1: Objektklassen

- Bildinformationen	- Nutzungsart/ Streckenart
- Baulasträger	- Ortsdurchfahrten
- Dienststelle	- Querschnitte + Aufbaudaten
- Führungsform	- Radrouten und Klassen
- Infrastrukturangaben	- Unfalldaten
- Wegenummer	- Verkehrszeichen + wegweisende Beschilderung
- Mängel	- Verwaltungsbezirk
- Maßnahmen	- Widmung
- Netzzugehörigkeit	- Zählstellen, Zählstellenbereiche und Verkehrsstärken
- Netzkategorie	- Ziele
- Nullpunktsorte	- Zustandsdaten

Folgende Daten werden in die TT-SIB LRVN aufgenommen bzw. eingebunden:

- Daten der Radrouten Klassen 1 und 2 („Überregionale Radwege“),
- Daten der Radrouten Klassen 3 und 4 (soweit vorhanden),
- Daten der straßenbegleitenden Radwege an klassifizierten Straßen,
- Ländliches Wegekonzept (LWK),
- Einbindung des Ländlichen Wegekonzeptes (LWK) (Bestand und Planung).

Das LWK nimmt aufgrund seiner Aufgabenstellung, Inhalte, Strukturen und seines Umfangs im Bestand (ca. 27.000 Wege (Abschnitte) und eine Länge von ca. 30.000 km)

zusammen mit Planung (Maßnahmen) ca. 28.000 Wege und über 32.500 km Wege-länge) eine gesonderte Stellung ein. Das LWK wird über das GIS (Geographisches Informationssystem) der TT-SIB in die TT-SIB LRVN eingebunden (s. **Abb. 6-1**).

Dabei spielen folgende Gesichtspunkte eine wichtige Rolle:

- Das LWK steht als Planungsinstrument für eine Weiterentwicklung des LRVN über standardmäßige GIS-Funktionalitäten in vollem Umfang zur Verfügung.
- Das LWK mit seiner vorrangigen Aufgabe als Förderinstrumentarium bleibt als eigenständiges System erhalten und braucht nicht in mehrdeutige Abschnitte zerlegt werden, wodurch Redundanzen und Inkonsistenzen vermieden werden.
- Die Pflege und Aktualisierung des LWK erfolgt weiterhin im originären Datenbestand. Eine aufwendige bzw. doppelte Pflege (LWK und LWK - TT-SIB) ist nicht erforderlich. Eine redundante Datenhaltung erfolgt nicht.
- Das LWK kann jederzeit in seiner aktuellen Form in das LRVN eingebunden bzw. ausgetauscht werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass das LWK auf Grundlage von Orthofotos im Lagestatus 110 digitalisiert wurde. Das kann bei Darstellungen auf topografischen Karten (TK25, TK50 usw.) zu gewissen Lageabweichungen führen. Vor der Einbindung des LWK müssen die Projektionen von LWK und TT-SIB LRVN übereinstimmen. Standardmäßig nutzt die TT SIB LRVN die Projektion Gauss-Krüger (Pulkovo 1942) System 42/83, 3°, Zone 4.
- Es besteht die Option, das LWK oder Teile davon zu einem späteren Zeitpunkt ins Knoten-Kanten-Modell der TT-SIB LRVN zu übernehmen.
- Die Netzstruktur des LRVN ist ohne die direkte Einbindung des LWK in das Knoten-Kanten-Modell der TT-SIB LRVN wesentlich klarer und überschaubarer aufgebaut, da es deutlich weniger Abschnitte enthält, wodurch auch die weitere Pflege des LRVN einen deutlich geringeren Aufwand verursacht.

Anforderungen an die Datenqualität und ihre Bewertung

Bei der Bewertung der Datenqualität von GIS- und Datenbankdaten spielt der Zweck, für den die Daten erhoben wurden, eine wichtige Rolle, da die Daten genau diesen Zweck erfüllen sollen und die Datenstrukturen für diese Zwecke aufgebaut wurden. Das beinhaltet nicht automatisch, dass solche Daten auch für beliebige andere Aufgaben und Fragenstellungen in der jeweils vorliegenden Form geeignet sind. Andererseits ist es sinnvoll, Daten nach definierten Standards zu erfassen, damit eine Weiterverarbeitbarkeit auch für andere Aufgabenstellungen, die ggf. zum Zeitpunkt der Erstellung noch nicht absehbar waren, gewährleistet ist. Die Aufnahme der Daten in dieser Struktur ermöglicht eben auch eine sukzessive Erweiterung und Verbesserung der Informationen. Dies bezieht sich nicht nur auf das Netz, sondern auch auf die zum Netz erfassten Informationen. Diese Gesichtspunkte sind bei der Beurteilung jeglicher Daten zu berücksichtigen.

Die Beurteilung der Daten, die in den LRVP einfließen sollen, kann nur nach den Anforderungen dieses Projektes beurteilt werden, da inkompatible und nicht den strukturellen Anforderungen der TT-SIB LRVN entsprechende Daten unter Umständen nicht die geforderten Funktionalitäten erfüllen können und ggf. umstrukturiert bzw. unter Umständen sogar unberücksichtigt bleiben müssen.

Für die TT-SIB LRVN sind dies Anforderungen an das Knoten-Kanten-Modell sowie die Ablage von Sachinformationen in Objektklassen.

Unter diesen Gesichtspunkten erfolgte die Dokumentation, Prüfung und Bewertung der Daten.

Datenquellen

In die TT-SIB LRVN werden das Radroutennetz (Klassen 1 - 4) und, soweit vorhanden, Sachdaten (Attribute) der Radrouten übernommen. Das Radroutennetz wird in das Landesradverkehrsnetz der TT-SIB LRVN und die Sachdaten in die Objektklassen der TT-SIB LRVN aufgenommen. Dabei werden nur die zum Zeitpunkt der Bearbeitung (2008) vorliegenden Daten verwendet und bei Eignung übernommen.

Als Datengrundlagen dienen dabei im Wesentlichen folgende Quellen:

- Die Streckendaten (Routenverläufe, Attribute) der Radrouten Klassen 1 und 2 („Überregionale Radwege“) (FSIB);
- die Wegweisungsdaten (Standorte) der Radrouten Klassen 1 und 2 („Überregionale Radwege“) (FSIB), die bis Ende 2008 vorlagen;

Abb. 6-1 zeigt in der Übersicht, wie die einzelnen Daten in die TT-SIB LRVN „fließen“.

- die Streckendaten der Radrouten Klassen 3 und 4 (Routenverläufe, tw. Attribute) aus verschiedenen Quellen (MLV, Erfassung Juli 2007, Regionale Planungsregionen, usw.) und Nachdigitalisierung der Radrouten Klasse 3;
- die straßenbegleitenden Radwege (Bestand) an Bundes- und Landesstraßen, aus der Straßeninformationsbank des Landesbetriebes Bau Sachsen-Anhalt (Stand Januar 2009); der Vorteil für die Pflege bei diesen Teilen der Radwege ist, dass die beiden Systeme TT-SIB LRVN und TT SIB® (Straße) ihre Informationen automatisch austauschen können;
- das Ländliche Wegekonzept (LWK) (Bestand, Planung - im Sinne von Maßnahmen), wobei das LWK über MapInfo in seiner ursprünglichen unveränderten Form eingebunden wird (s. **Abb. 6-1**).

Datenqualität

Um die volle Funktionalität der TT-SIB LRVN im eigentlichen Sinne gewährleisten zu können, müssen aus Sicht der TT-SIB LRVN folgende Anforderungen erfüllt sein, die zudem als Grundvoraussetzung für die Fähigkeit des Netzes angesehen werden.

- Es ist ein „sauberes“ Netz erforderlich, das frei von topologischen Fehlern ist, bei dem sich u. a. die einzelnen Abschnitte exakt an Knotenpunkten treffen und die einzelnen Abschnitte keine Lücken aufweisen und in eine Richtung digitalisiert sein.

Wenn diese Voraussetzungen erfüllt sind, ist es möglich, vorhandene Sachdaten (Attribute) einzelner Netzteile in Form von Stationierungen in den Objektklassen der TT-SIB LRVN eindeutig abzubilden. Dazu muss eine weitere Voraussetzung erfüllt sein:

Abb. 6-1 zeigt in der Übersicht, wie die einzelnen Daten in die TT-SIB LRVN „fließen“.

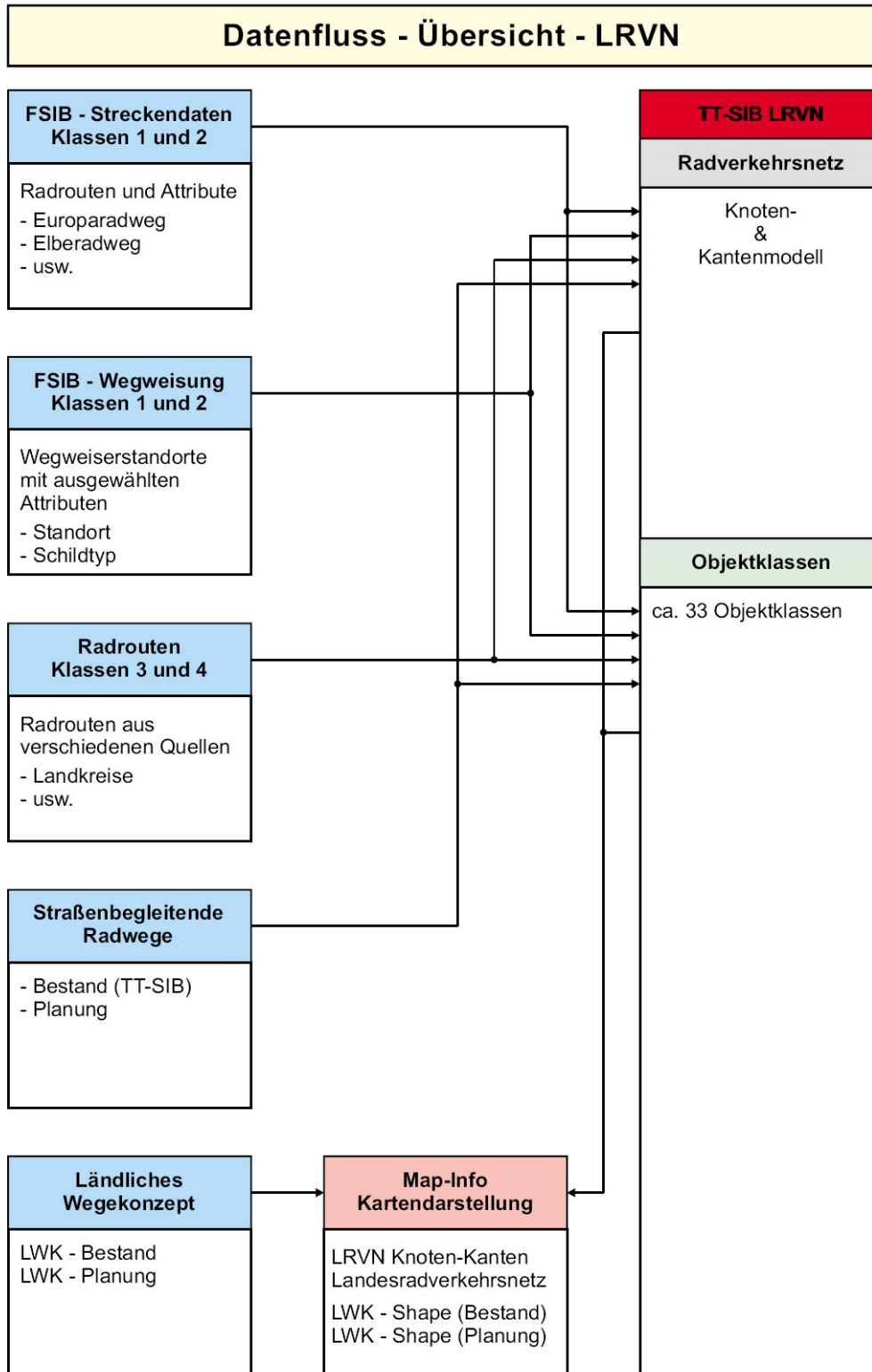


Abb. 6-1: Datenfluss - Übersicht

- Es müssen klar strukturierte, konsistente und redundanzfreie Sachdaten vorliegen.

Diese Voraussetzungen müssen auch als Anforderungen für weitere Netzbearbeitungen und Datenzulieferungen durch Ingenieurbüros und öffentliche Institutionen angesehen werden, da ansonsten unter Umständen ein nicht unerheblicher Mehraufwand für die Datenaufbereitung geleistet werden muss.

Lagegenauigkeit

Die Lagegenauigkeit des Netzes kann nur anhand der für das LRVN zu verwendende Kartengrundlage bewertet werden. Dies ist jedoch zum gegenwärtigen Zeitpunkt nur schwierig möglich, da die zur Verfügung stehenden Kartengrundlagen (TK25, TK50, Orthofotos) teilweise nur in älteren Ausgaben vorliegen. Hinzu kommt, dass gegenwärtig bei der Landesvermessung Sachsen-Anhalt eine Umstellung einiger Kartenwerke erfolgt. Dabei werden die herkömmlichen Topographischen Karten (TK), die in digitaler Form vorliegen, durch neue digitale Topographische Karten (DTK) abgelöst werden, die zum einen auf anderen Grundlagen basieren und zum anderen noch nicht flächendeckend für Sachsen-Anhalt vorliegen.

Bei der Lagegenauigkeit kommt es in Bezug zu den vorliegenden Karten teilweise zu nicht unerheblichen Lageabweichungen. Dies kann beispielsweise für die Abweichung des Netzes (Grundlage TK 25, bezogen auf Straßenmitte) einen Korridor von ca. 10-20 m bedeuten. Grund dafür ist, dass das Netz in Vektorform vorliegt und die Topographischen Karten in Rasterform.

Für die Verbesserungen der Lagegenauigkeit wird nach Fertigstellung des LRVN folgendes Vorgehen vorgeschlagen:

- Beschaffung der DTK's im Maßstab 1:25.000 (ggf. auch 1:10.000), wenn diese flächendeckend für Sachsen-Anhalt verfügbar sind;
- Beschaffung der passenden ATKIS-Daten bzw. des passenden Basis-DLM zu den DTK's, zumindest auszugsweise in Form des Straßennetzes;
- Abgleich der Routenverläufe des LRVN mit dem Straßennetz der ATKIS-Daten bzw. dem Basis-DLM.

Datenmanagement

Mit dem Datenmanagement ist es möglich, Informationen zum LRVN bei den jeweiligen zuständigen Stellen aktuell und widerspruchsfrei vorzuhalten.

Für das Datenmanagement wird folgendes Vorgehen empfohlen:

- Die Datenhaltung, Datenbereitstellung und die Datenaufbereitung für das Landesradverkehrsnetz sollte im Land Sachsen-Anhalt an zentraler Stelle erfolgen. Somit wird sichergestellt, dass alle Anwenderinnen und Anwender immer mit aktuellen Daten arbeiten, da diese aus einer gemeinsamen zentralen Stelle bezogen werden. Innerhalb der Datenhaltung sind das geografische Netz und alle Objektklassen enthalten.
- *Da im LBB LSA, HNL (Landesbetrieb Bau Sachsen-Anhalt, Hauptniederlassung) die Voraussetzungen und das nötige Knowhow vorhanden ist, wird die Installation des LRVN dort erfolgen. Dies ist auch aus dem technischen Hintergrund sinnvoll,*

da die TT-SIB LRVN mit der Straßeninformationsbank (TT SIB®) über identische Netzteile verbunden ist und für den Teil der straßenbegleitenden Radwege die Informationen dieser beiden Systeme ausgetauscht werden.

- In den jeweils zuständigen Stellen (z. B. Kreisverwaltungen bzw. kreisfreie Städte) werden TT-SIB LRVN Arbeitsplätze eingerichtet. Diese bestehen aus zwei Komponenten:
 - TT-SIB ALPHA (durch NOVASIB erstellte Programme),
 - TT-SIB GEO (MapInfo Professional + durch NOVASIB erstellte MapBasic-Programme).

Die Ämter sind damit in der Lage, Daten auszuwerten bzw. Änderungen vorzunehmen. Die Änderungen können die Pflege des Landesradverkehrsnetzes und/ oder die Pflege der Objektklassen umfassen.

Es ist zu prüfen ob es sinnvoll ist, die Datenpflege (Pflege der Objektklassen) durch externe Dienstleister (Ing. -Büros) durchführen zu lassen.

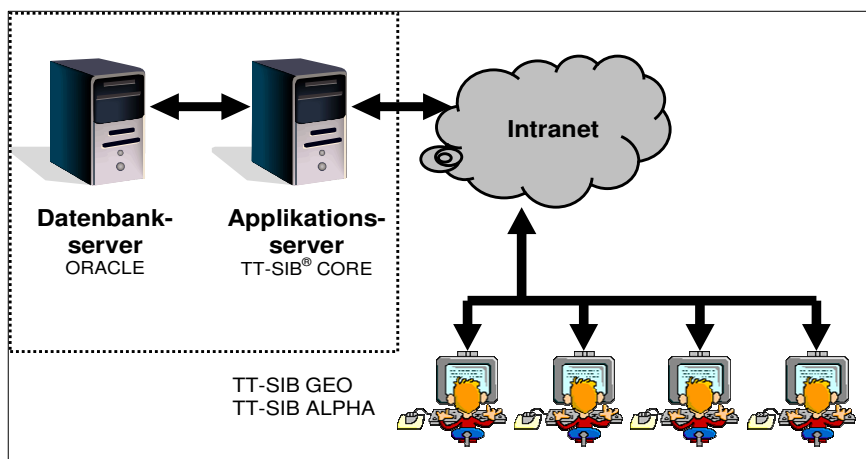


Abb. 6-2: TT-SIB Komponenten

Speicherung und Verarbeitung der Daten erfolgen auf und durch den Datenbank- und den Applikationsserver. Die Installation und Bereitstellung wird im LBB LSA, HNL erfolgen (s. **Abb. 6-2**).

Zuordnung von Rechten

Ausgehend vom MLV und seinen nachgeordneten Bereichen ist mit einer Vielzahl von Anwendern zu rechnen, die unterschiedliche organisatorische Rollen einnehmen. Die Rollen beziehen sich hierbei auf folgende Fragen:

1. Welche Objektklassen dürfen betrachtet oder bearbeitet werden?
2. Wo liegen die territorialen Grenzen, in denen einzelne Objektklassen bearbeitet werden dürfen?
3. Welcher Anwender darf das Recht zur Bearbeitung des Netzes erhalten?
4. Welcher Anwender darf einzelne Module/ Funktionen anwenden?

Empfohlen wird eine Analyse der Organisationsstruktur und die Klärung folgender

Fragen:

- Welche Ämter sind beteiligt?
- Wird eine Objektklasse nur von einem Amt gepflegt oder erfolgt eine territoriale Verteilung der Zuständigkeit zur Pflege der Daten?
- Welche Gebiete (z. B. Kreisverwaltungen) sind in der Rechtsstruktur abzugrenzen?
- Welche Anwender sind im Programmsystem einzurichten?
- Welche Rollen müssen definiert werden?
- Welcher Anwender erhält welche Rolle?

Erwerb von Lizenzen

In Sachsen- Anhalt umfasst derzeit die TT-SIB[®] Lizenz die Nutzung durch:

- Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr Sachsen-Anhalt (MLV) und LBB LSA.

Die Lizenzkosten für zusätzliche Produkte sind nicht in der TT-SIB[®] Lizenz enthalten und sollten durch den AG gesondert erworben werden. Hierzu gehören die Produkte:

- Datenbankmanagementsystem (ORACLE)
- MapInfo Professional (pro Arbeitsplatz)

Eine Erweiterung der TT-SIB[®] Lizenz auf MWA und MLU (einschl. deren Geschäftsbereich) sowie auf die Landkreise bzw. kreisfreien Städte ist erforderlich und wird empfohlen.

- Für einen landesweiten Einsatz müssen die Anwender geschult werden. Hierzu ist der Entwurf eines abgestimmten Schulungsplans zu empfehlen.

Es wird weiter empfohlen, den Aufbau und die Arbeit mit der Radwegeinformationsdatenbank TT-SIB LRVN als Pilotprojekt in zwei Landkreisen durchzuführen (Planungshorizont 2012).

7 Finanzierung und Förderung

7.1 Finanzbedarf

Der Finanzbedarf umfasst alle investiven und nicht-investiven Maßnahmen, die im LRV für die Planungshorizonte bis 2012/ 1017 benannt bzw. aufgenommen werden. Die dargestellten Werte sind ausdrücklich als der Bedarf an finanziellen Mitteln zur Verfolgung der im LRV benannten fachlichen Zielstellungen gekennzeichnet, das heißt sämtliche Nennungen stehen unter dem Vorbehalt der Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln.

Die Zusammenstellung des voraussichtlichen Finanzbedarfes für das Landesradverkehrsnetz (LRVN) und für alle weiteren relevanten Maßnahmenbausteine des LRV umfasst zum Zeitpunkt der Aufstellung (Stand März 2010) folgende grob geschätzten, hier übersichtsartig dargestellten Ansätze:

- Bedarfspläne für straßenbegleitende Radwege, an Bundesstraßen ca. 52,3 Mio. € und an Landesstraßen ca. 52,6 Mio. €. (vgl. **Anlage 5.1-8** und **5.1-9**);
- Vorläufige Bedarfsanmeldungen des LVWA für Verbesserungsmaßnahmen im Zuge von Radrouten der Klassen 1 bis 3 als hergeleiteter Finanzbedarf aufgrund der Kostenschätzungen der jeweiligen Antragsteller in Höhe von ca. 38 Mio. €;
- Bedarfsermittlung der Vernetzungen mit dem ÖPNV inkl. Bike+Ride-Anlagen: 1,6 Mio. € als vorläufige Schätzung (vgl. **Kapitel 5.5**);
- Im übrigen ca. 5 Mio. € weiterer Finanzbedarf als vorläufige, pauschalisierte Annahme für die Handlungsfelder des LRVP auf Grundlage von langjährigen Erfahrungswerten; diese umfassen auch nicht-investive Maßnahmen, z. B. für die Umsetzung des NRVP und Verkehrssicherheitsarbeit, für Pilot- oder Modellvorhaben in verschiedenen Handlungsfeldern des LRVP und voraussichtlicher Software-Lizenzen (vgl. **Kapitel 5**);
- Personalbedarf des Landes zur Umsetzung der im **Kapitel 5.7** des LRVP aufgeführten Koordinations-, Kommunikations- und Verwaltungsaufgaben in einer noch nicht quantifizierbaren Größenordnung.

7.2 Förderkulisse für den Radverkehr

Leitlinien
<p>L 19: Zur Förderung des Radverkehrs als Gesamtsystem wird die Förderkulisse für den Radverkehr auf alle radverkehrsrelevanten Handlungsfelder des LRVP abgestimmt. Durch niedrige Bagatellgrenzen sollen vorrangig ortsbezogene Lösungen unterstützt werden.</p> <p>L 20: Die Förderkulisse ist im Interesse der vornehmlich regionalen Akteure periodisch auf einen effizienten Einsatz dieser Mittel und auf Hemmnisse hin zu prüfen. Die Einhaltung von Qualitätsstandards ist förderrechtlich zu sichern.</p>
Status Quo
<p>Ausgangslage und Ziele</p> <p>Die Übersicht über Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten für Radverkehrsmaßnahmen in Sachsen-Anhalt (vgl. Kapitel 3.2.2) sind durch das Projekt „Förderfibel“ des NRVP zusammenfassend dargestellt⁷².</p> <p>Die dort genannten Förderquellen beziehen sich auf das Land Sachsen-Anhalt und den Bund. Nachfolgend werden die für Maßnahmen im Radverkehr angebotenen europäischen Förderquellen und andere Finanzierungsbestimmungen des Landes dargestellt, soweit sie nach vorliegendem Stand bereits Anwendung finden (Status Quo).</p>

⁷² Fahrradportal www.nationaler-radverkehrsplan.de.

Für Radverkehrsmaßnahmen relevante Förderschwerpunkte der EU-Fonds 2007–2013⁷³

Bei europäischen Förderquellen für Radverkehrsmaßnahmen stehen in der aktuellen Förderperiode 2007 bis 2013 vorrangig der Europäische Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) sowie der Europäische Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raumes (ELER) für die Förderung des Radverkehrs zur Verfügung. Für deren Verteilung ist das Land zuständig.

Der **Europäische Fonds für regionale Entwicklung (EFRE)** leistet Beiträge zur Förderung der Wettbewerbsfähigkeit und der Schaffung von Arbeitsplätzen. Die Förderschwerpunkte des EFRE sind in Sachsen-Anhalt im Wesentlichen fünf so genannten Prioritätsachsen zugeordnet. Die Achsen 3, 4 und 5 sind für die Förderung des Radverkehrs relevant:

- EFRE-Prioritätsachse 3 "Wirtschaftsnahe Infrastruktur" fördert u. a. den Landesstraßenbau sowie den kommunale Straßenbau,
- EFRE-Prioritätsachse 4 „Nachhaltige Stadtentwicklung, einschließlich Bildungsstrukturen“ fördert u. a. Städtebauförderung/ Stadtumbau (Sanierung, Entwicklung und Aufwertung von städtischen und ländlichen Bereichen),
- EFRE-Prioritätsachse 5 „Umweltschutz und Risikovorsorge“ fördert u. a. Radwegsysteme.

Der **Europäische Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raumes (ELER)** trägt für die Entwicklung des ländlichen Raumes Sorge⁷⁴. Die ELER-Schwerpunkte 3 und 4 sind für die Förderung des Radverkehrs relevant:

ELER-Schwerpunkt 3 „Lebensqualität im ländlichen Raum und die Diversifizierung der ländlichen Wirtschaft“ fördert u. a. Fremdenverkehr, Dorferneuerung und -entwicklung, und in einem weiteren Rahmen die Kompetenzentwicklung (u. a. Regionalmanagement).

- Unter ELER-Schwerpunkt 4 wird die „Gemeinschaftsinitiative Leader+“ in der neuen Förderphase methodisch weitergeführt⁷⁵, diese fördert u. a. die Umsetzung der lokalen Entwicklungsstrategien, z. B. für Infrastrukturmaßnahmen und Dorfentwicklung.

Die konkrete Erschließung der Fördermöglichkeiten erfolgt in Zusammenarbeit mit dem Ministerium der Finanzen, Referat EU-Verwaltungsbehörde und dem Ministerium für Landwirtschaft und Umwelt, Referat 18, Verwaltungsbehörde ELER und EFF.

In diesem Zusammenhang zu nennen sind die

- Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung der regionalen

⁷³ Quelle hier und im Folgenden ist der Bereich "Wir in Europa" im Portal des Landes Sachsen-Anhalt: <http://www.sachsen-anhalt.de/LPSA/index.php?id=4847>.

⁷⁴ Der ELER-Fonds trägt dafür Sorge, dass die Entwicklung des ländlichen Raumes sich als integraler Bestandteil der Gesamtpolitik für Beschäftigung und Wachstum vollzieht und insbesondere im Einklang mit der EU-Agrarpolitik steht.

⁷⁵ Die Leader-Methode basiert auf lokalen Entwicklungsstrategien, der Ausarbeitung und Umsetzung nach dem Bottom-up-Prinzip durch Lokale Aktionsgruppen.

ländlichen Entwicklung in Sachsen-Anhalt (RELE; RdErl. des MLU vom 30.04.2008)

- Teil C: Infrastrukturmaßnahmen, insbesondere zur Erschließung landwirtschaftlicher oder touristischer Entwicklungspotenziale
- Teil D: Dorferneuerung und Vorhaben land- und forstwirtschaftlicher Betriebe zur Diversifizierung
- Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung forstwirtschaftlicher Maßnahmen in Sachsen-Anhalt (Förderrichtlinie Forst LSA; RdErl. des MLU vom 30.07.2007).

Finanzierungsbestimmungen mit Bedeutung für Bundes- und Landesstraßen

Der Bund hat eine Neufassung der „Richtlinien für die rechtliche Behandlung von Ortsdurchfahrten im Zuge der Bundesstraßen-Ortsdurchfahrtsrichtlinien (ODR)“ eingeführt.⁷⁶

- Bei einer Neuanlage eines gemeinsamen Geh- und Radweges müssen sich künftig die Gemeinden an den Kosten für Bau und Unterhaltung beteiligen.
- Der Bund hat weiterhin in Abstimmung mit den Ländern die „Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes“ neu gefasst⁷⁷, die kostensparend wirken können. Danach soll der Bau von Radwegen an Bundesstraßen auch der Erweiterung sowie dem Lückenschluss regionaler Netze und überregionaler Radrouten dienen. Des Weiteren werden Regelungen für die Einbeziehung von Wegen im örtlichen Zusammenhang mit der Bundesstraße anstelle straßenbegleitender Radwege getroffen.

Zuwendungen zu kommunalen Radverkehrsmaßnahmen

- Das Land gewährt bereits Zuwendungen zu kommunalen Radverkehrsmaßnahmen aus Komplementärmitteln der Länder zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden, die auch für kostengünstige Maßnahmen genutzt werden können: Hierzu zählen insbesondere folgende Regelungen:
 - Eine niedrige Bagatellgrenze von z. Z. 5 Tsd. €, die für kleine Gemeinden mit geringen Möglichkeiten zur Bündelung von Maßnahmen Bedeutung hat.
 - Möglichkeiten zur Bündelung mehrerer kostengünstigen Maßnahmen, wie etwa von Maßnahmen im Netz- bzw. Routenzusammenhang oder von gleichartigen Maßnahmen im Rahmen eines Programms (z. B. Markierungsprogramm, Bordsteinabsenkungsprogramm, Schulwegsicherungsprogramm).
 - Möglichkeiten zur Bündelung von Zuwendungsanträgen verschiedener Baulastträger für Maßnahmen, die in einem baulastträgerübergreifenden Netzzusammenhang stehen (z. B. Landkreis und Gemeinde für die Herrichtung einer Route in einem kreisweiten Radverkehrsnetz).

⁷⁶ Allgemeines Rundschreiben Straßenbau (ARS 14/2008) des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 14.08.2008

⁷⁷ Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 17.10.2008.

- Das Land unterstützt mittels Projektförderung die Verkehrssicherheitsarbeit, Öffentlichkeitsarbeit und außerschulische Mobilitätserziehung, z. Z. über die Landesverkehrswacht.
- Das Land gewährt bereits Zuwendungen für Fahrradwegweisung mit FGSV-Standard⁷⁸ zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden.
- Das Land gewährt bereits Zuwendungen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden für Radverkehrsanlagen sowohl als baulich getrennte als auch als auf der Fahrbahn markierte Lösungen, z. B. Radfahrstreifen oder Schutzstreifen. Dies unterstützt die Intentionen der Neufassung der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) und der geplanten StVO-Novelle, die erweiterte Handlungsspielräume zur Realisierung örtlich angepasster Lösungen und den Verzicht auf eine „Rangordnung“ der Radverkehrsanlagen und auf an Kfz-Stärken orientierten Einsatzgrenzen für Radfahrstreifen und Schutzstreifen vorsehen.

Neue und besondere Finanzierungsmöglichkeiten

Das Land nutzt die bewährten arbeitsmarkt- und sozialpolitischen Instrumente für die Herrichtung von – insbesondere touristischen – Radverkehrsanlagen und für den Betrieb von Serviceangeboten, sofern diese Maßnahmen den originären Zielsetzungen dieser Instrumente gerecht werden und gleichzeitig zusätzliche, aus anderen Mitteln nicht befriedigend finanzierbare Radverkehrsangebote eröffnen.

Maßnahmen und Empfehlungen

Nachfolgend werden auf Basis der aktuellen Förderkulisse in Sachsen-Anhalt und unter Verwendung der Erkenntnisse des 2. Fahrradberichtes der Bundesregierung Empfehlungen für eine Förderstrategie des Landes zusammengestellt. Die Empfehlungen gliedern sich in folgende Handlungsbereiche:

- Organisation und Information über Zuwendungsmöglichkeiten
- Finanzierungsbestimmungen mit Bedeutung für Bundes- und Landesstraßen
- Zuwendungen zu kommunalen Radverkehrsmaßnahmen
- Aufnahme nicht-investiver zuwendungsfähiger Maßnahmen
- Eröffnung neuer und besonderer Finanzierungsmöglichkeiten

Organisation und Information über Zuwendungsmöglichkeiten

Da die Zuwendungsregelungen Änderungen unterliegen, ist eine periodische Aktualisierung der „Förderfibel“ des Bundes durch das Land unerlässlich. Das Land stellt daher eine regelmäßige, z. B. jährliche, Aktualisierung der landesspezifischen Aussagen der Förderfibel sicher. Hierfür wird eine ressortübergreifende Koordination eingesetzt.

Das Land fasst die verschiedenen Zuwendungsmöglichkeiten in einer landesspezifi-

⁷⁸ Entsprechend dem Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Ausgabe 1998.

schen Informationsquelle oder in einer einheitlichen Zuwendungsrichtlinie zusammen, um den Zugang zu diesen Informationen zu erleichtern⁷⁹. Dafür wird eine Darstellung der Förderfibel des Fahrradportals des Bundes oder eines entsprechenden Verweises darauf im Internet-Landesportal zum LRVP eingerichtet.

- *Land prüft⁸⁰, wie im Sinne eines „Förderlotsen“ eine verantwortliche Stelle eingerichtet werden kann, die die Antragsbearbeitung für sämtliche radverkehrsrelevanten Förderquellen administrativ bündelt und die Zuwendungsanträge nach Entscheidung über die geeigneten Zuwendungsinstrumente an die jeweils zuständige Stelle weiterleitet.*
- Die „BMVBS-Richtlinie zur Förderung nicht-investiver Maßnahmen zur Umsetzung des NRVP“⁸¹ hat für Länder und Kommunen eine hohe Bedeutung. Im Hinblick auf einen an den Anforderungen der kommunalen Praxis orientierten Einsatz dieser Mittel sollen die kommunalen Spitzenverbände des Landes den Bekanntheitsgrad dieser Förderrichtlinie bei ihren Mitgliedskommunen erhöhen.

Finanzierungsbestimmungen mit Bedeutung für Bundes- und Landesstraßen

- *Um mit größerer Durchsetzungskraft zu verhindern, dass weiterhin gemeinsame Geh- und Radwege in Ortsdurchfahrten als Regellösung zum Einsatz kommen⁸², prüft das Land, wie bereits bei seinen Planungen diesem fachlichen Problem besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden kann. Die Bundesstraßen-Ortsdurchfahrtenrichtlinien von 2008 sind deshalb auch für Landesstraßen eingeführt worden⁸³, um Radwege oder Radfahrstreifen (mit VZ 237 StVO) als Standardlösung in Ortsdurchfahrten stärker zu fördern.*
- *Das Land prüft, ob für den Fall, dass Radfahrstreifen oder Schutzstreifen in den Ortsdurchfahrten (entsprechend den anerkannten Regeln der Technik) die fachlich angemessene Lösung darstellen, für Bundes- und Landesstraßen deren Anordnung und für Kreisstraßen deren Kostentragung entsprechend den Förderbestimmungen.*
- *Die Untere Straßenverkehrsbehörde kann wegen Nichteinhalten der Voraussetzungen der VwV-StVO die Benutzungspflicht eines Radweges aufheben. Das Land prüft für den eigenen Zuständigkeitsbereich, in welcher Weise für diesen Fall die erforderlichen Verbesserungen vorzunehmen sind oder ob eine andere verkehrssichere Radverkehrsführung im Straßenraum vorzusehen ist.*
- Eine entsprechend den vom Bund erlassenen, bereits erwähnten „Grundsätzen für Bau und Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes“ analoge Regelung für straßenbegleitende Radwege an Landesstraßen ist in Vorbereitung.

⁷⁹ Entsprechend den Erfahrungen in NRW, Hessen und Schleswig-Holstein.

⁸⁰ Bei den Maßnahmen und Empfehlungen ist der Prüfbedarf jeweils kursiv dargestellt.

⁸¹ www.nationaler-radverkehrsplan.de/

⁸² Die geteilte Baulast ist als Ausnahmeregelung gedacht, wie auch in fast allen einschlägigen Bestimmungen und Regelwerken dargelegt.

⁸³ Vgl. Runderlass „Richtlinien für die rechtliche Behandlung von Ortsdurchfahrten im Zuge der Bundesstraßen (ODR 2008) (Ministerialblatt des Landes Sachsen-Anhalt vom 04.05.2009).

Zuwendungen zu kommunalen Radverkehrsmaßnahmen

- Das Land schöpft die eigenen Gestaltungsspielräume zur Förderung des Radverkehrs durch Zuwendungen zu kommunalen Radverkehrsmaßnahmen aus Komplementärmitteln der Länder zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden⁸⁴ aus.
- *Das Land prüft, ob und wie Zuwendungen zu kommunalen Radverkehrsmaßnahmen an die Einhaltung der Vorgaben von technischen Regelwerken und von Mindeststandards (s. **Anlage 5.1-5**) zu koppeln sind. Hier soll nicht nur die Beachtung der erforderlichen Breite und des Belages, sondern auch die Einhaltung sicherheitsrelevanter Entwurfsdetails (z. B. Sichtbeziehungen) als Zuwendungsvoraussetzung benannt werden. Für eine im Einzelfall mögliche Abweichung von den Vorgaben der technischen Regelwerke muss eine Begründung erforderlich sein.*
- *Das Land prüft Möglichkeiten, um Maßnahmen, die nachweislich des vorliegenden Unfallgeschehens der Beseitigung von besonderen Unfallhäufungspunkten dienen, bevorzugt zu fördern.*
- *Im Interesse einer besseren Koordination von gemeinde- und baulastträgerübergreifenden kommunalen, überwiegend touristischen Radverkehrsrouten prüft das Land eine Zuwendungspriorität für Maßnahmen, für die die Kommunen entsprechende Realisierungs- und Unterhaltungsvereinbarungen mit den Baulastträgern nachweisen⁸⁵.*
- *Das Land prüft, wie die Zusammenarbeit der verschiedenen Baulastträger mit dem Ziel der Erstellung eines Lückenschluss-Programms zur Umsetzung des LRVP gefördert werden kann.*

*Das Land prüft Möglichkeiten, Zuwendungen an die personelle und finanzielle Sicherstellung einer angemessenen Unterhaltung und Qualitätskontrolle der Wege- und Wegweisungssysteme in der Betriebsphase zu koppeln. Dies bezieht sich besonders auf Maßnahmen der Wege- und Wegweiskontrolle wie im LRVP in **Kapitel 5.3 und 5.4** dargestellt. Hierfür kommt z. B. der Nachweis entsprechender Organisationsstrukturen und baulastträgerübergreifender Vereinbarungen in Betracht⁸⁶.*

- Das Land gibt den Kommunen und Kommunalverbänden über die Zuwendungen des Landes zu kommunalen Radverkehrsmaßnahmen, deren Finanzierungsinstrumente, spezielle Regelungen und Hinweise wie dargestellt kontinuierlich Information an die Hand.

Aufnahme nicht-investiver zuwendungsfähiger Maßnahmen

- *Das Land prüft die Einführung einer Regelförderung für nicht-investive Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs, die auf Landesebene Vorbildcharakter haben, wie z. B. im Bereich Öffentlichkeitsarbeit, analog der weiter oben genannten*

84 Anwendung des Entflechtungsgesetzes (VV-EntflechtG/Verkehr).

85 vgl. Regelung im Freistaat Sachsen.

86 Ein Beispiel hierfür sind die in Rheinland-Pfalz bestehenden Anforderungen an die Qualitätssicherung und die Betriebskontrolle bei Zuwendungen zu kommunalen Radverkehrswegweisungen.

- *BMVBS-Richtlinie zur Förderung nicht-investiver Maßnahmen zur Umsetzung des NRVP⁸⁷.*
- *Das Land prüft Zuwendungsmöglichkeiten für die Planungsausgaben bei wegweisender Beschilderung für den Radverkehr⁸⁸ analog der Zuwendungsfähigkeit von Planungsausgaben für die Leistungsphasen 3 und folgende nach der HOAI für Ingenieurbauwerke und Verkehrsanlagen, sofern das Vorhaben insgesamt gefördert wird⁸⁹.*

Eröffnung neuer und besonderer Finanzierungsmöglichkeiten

- Das Land bezieht in stärkerem Umfang Mittel Dritter (z. B. Verbände, Betriebe) zur Finanzierung der Radverkehrsförderung ein und gibt dies als Empfehlung auch an die Kommunen weiter. Z. B. für den Bereich des Radtourismus/ Wegweisung sind Beispiele eines Sponsorings bekannt.
- Aus Kommunen liegen positive Erfahrungen mit freiwilligen Leistungen (Sponsoring, Spenden) privater Unternehmen zu Infrastrukturmaßnahmen vor. Hier trägt das Land Sorge, dass Beiträge Dritter zur Senkung der Eigenanteile der Gemeinden verwendet werden können und nicht von den zuwendungsfähigen Gesamtkosten abgezogen werden.
- Neben dem Sponsoring durch Betriebe wird den Kommunen empfohlen, auch die Bereitschaft von Privatpersonen zur Finanzierung von Radverkehrsangeboten zu nutzen, z. B. für die Finanzierung von wohnungsnahen Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum⁹⁰.

Für Radverkehrsanlagen im Straßenraum bestehen in Einzelfällen Möglichkeiten für eine Teilfinanzierung durch Kooperation mit Privatpersonen: Für die Anlage sogenannte „Bürgerradwege“ stellt der zuständige Baulastträger das Material, die Bürger übernehmen deren Herstellung. Voraussetzung ist die Übernahme der Verkehrsanlage in die Baulast des zuständigen Baulastträgers, um die rechtssichere Regelung der Verkehrssicherungspflicht und Haftung zu gewährleisten⁹¹.

- Die Bauordnung des Landes wird die Möglichkeit für die Gemeinden zur Verwendung von Kfz-Stellplatzablösemitteln für „sonstige Maßnahmen zur Entlastung der Straßen vom ruhenden Verkehr“ durch die Finanzierung von Maßnahmen im Radverkehrsnetz und von öffentlichen Fahrradabstellanlagen explizit benennen⁹².
- Das Land wird die Möglichkeit prüfen, den Bau von Fahrradabstellanlagen aus Mitteln der Städtebauförderung mit zu finanzieren.

⁸⁷ Hier wäre an eine Größenordnung des Fördervolumens von ca. 100 Tsd. € jährlich angemessen, Fördersatz bis zu 75 %.

⁸⁸ Planungsausgaben bei wegweisender Beschilderung für den Radverkehr sind nicht nach der HOAI abrechenbar.

⁸⁹ Hier liegen beispielsweise aus Rheinland-Pfalz Erfahrungen mit einer Zuwendungsquote von 50 % zu Planungsausgaben bei wegweisender Beschilderung für den Radverkehr vor.

⁹⁰ Dieses Finanzierungsmodell ist u. a. bekannt aus Bremen, Hannover und Kiel.

⁹¹ Beispiele: Gemeinde Uplengen, Landkreis Leer; Bau eines Radweges von 5,5 km Länge an L 793 im Kreis Warendorf.

⁹² Diese Aussage bezieht sich auf die Formulierung in der gültigen Bauordnung des Landes Sachsen-Anhalt (BauO LSA) vom 20. Dezember 2005 (GVBl. LSA 2005, S. 769), § 48, Abs. 3, Nr. 2.

- Das Land nutzt weiterhin die bewährten arbeitsmarkt- und sozialpolitischen Instrumente für die Herrichtung von Radverkehrsanlagen und für den Betrieb von Serviceangeboten, wie weiter oben beschrieben. Das Land empfiehlt den Kommunen, in gleicher Weise zu verfahren.

8 Literatur/ Quellen

- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU- UND WOHNUNGSWESEN (BMVBW) (2001): Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr. Berlin
- BMVBW (Hrsg.) (2002): Mobilität in Deutschland (MiD). Berlin
- BMVBW (Hrsg.) (2002): Nationaler Radverkehrsplan 2002-2012. FahrRad! Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland. Berlin/ Köln
- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG (BMVBS) (2007): LEIPZIG CHARTA zur nachhaltigen europäischen Stadt, http://www.bmvbs.de/Anlage/original_1003796/Leipzig-Charta-zur-nachhaltigen-europaeischen-Stadt-Angenommen-am-24.-Mai-2007-barrierefrei.pdf
- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG (BMVBS) (2007): Zweiter Bericht der Bundesregierung über die Situation des Fahrradverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland, o. A. http://www.bmvbs.de/Anlage/original_1018383/Zweiter-Fahrradbericht-der-Bundesregierung-barrierefrei.pdf
- DER MINISTER FÜR WIRTSCHAFT, TECHNOLOGIE UND VERKEHR DES LANDES SACHSEN-ANHALT, REF. „ORDNUNG DES STRASSENVERKEHRS) (Hrsg.) (2000): Verkehrssicherheitsprogramm 2000 des Landes Sachsen-Anhalt. Magdeburg
- EISENBAHNBUNDESAMT (EBA) (2005): Präsidialverfügung zur Freistellung von Bahnbetriebszwecken, (§ 23 Allgemeines Eisenbahngesetz) http://www.eba.bund.de/Service/ref23/s_23b.htm
- FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRAßEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV) (1995): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln
- FGSV (1998): Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr. Köln
- FGSV (2002): Hinweise zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete (H Ras 02). Köln
- FGSV (1994, derzeit Entwurf 2007 in Endabstimmung): Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN). Köln
- HOCHSCHULE NEUBRANDENBURG (Joachim Burmeister, Kristine Waack); ISAB – Institut Köln (Irina Bernstein, Joachim Braun) (2007). Radverkehrsmobilität von Senioren/innen in ländlichen Räumen. Neubrandenburg.
- IHK MAGDEBURG (Hrsg.) (2007): Tourismus in Sachsen-Anhalt: Produkte und Vertrieb. Magdeburg
- IVW INGENIEURBÜRO GMBH (2004): Das ländliche Wegekonzept in Sachsen-Anhalt. Magdeburg <http://www.sachsen-anhalt.de/LPSA/index.php?id=pgnbpxljhw1c>
- LANDESAMT FÜR UMWELTSCHUTZ SACHSEN-ANHALT (2007): 1. Zwischenbericht der ressort- und fachübergreifenden Arbeitsgruppe „Klimawandel“ in Sachsen-Anhalt. Halle; http://www.ufz.de/data/Klimawandel_Sachsen-Anhalt9262.pdf

- MINISTERIUM FÜR BAU UND VERKEHR DES LANDES SACHSEN-ANHALT (Hrsg.) (2003): Empfehlungen für den Bau und die Unterhaltung von straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen in Sachsen-Anhalt“. Magdeburg
- MINISTERIUM FÜR BAU UND VERKEHR DES LANDES SACHSEN-ANHALT (Hrsg.) (2005): Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt – ÖPNV-Plan – Zeitraum 2005 bis 2008 / 2015. Magdeburg
http://www.sachsenanhalt.de/LPSA/fileadmin/Elementbibliothek/Bibliothek_Politik_und_Verwaltung/Bibliothek_MBV/Broschueren/2006/OEPNV-Plan_2005.pdf
- MINISTERIUM FÜR BAU UND VERKEHR DES LANDES SACHSEN-ANHALT (Hrsg.) (2005): Eckpunkte einer modernen Verkehrspolitik. Magdeburg
- MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT UND ARBEIT DES LANDES SACHSEN-ANHALT (2002): Handlungsempfehlungen für eine einheitliche landesweite Beschilderung. Band 7 der Tourismus-Studien. Touristisches Leitsystem in Sachsen-Anhalt. Magdeburg-Berlin
- MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT UND ARBEIT DES LANDES SACHSEN-ANHALT (Hrsg.) (2008): Bearbeitung: Dreyer, A. / Linne, M. (Institut für Tourismus und Dienstleistungsmarketing, ITD Hamburg): Radtourismus in Sachsen-Anhalt, Tourismus-Studien Sachsen-Anhalt, Band 28 der Tourismus-Studien, Magdeburg
- MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, TECHNOLOGIE UND VERKEHR DES LANDES SACHSEN-ANHALT (Hrsg.) (2000): Verkehrssicherheitsprogramm 2000 des Landes-Anhalt. Magdeburg
- PGV/ PLAN&RAT (2003): Radfernwegenetz Niedersachsen (Niedersachsenetz) im Auftrag des Niedersächsisches Ministeriums für Wirtschaft, Technologie und Verkehr: Hannover/ Braunschweig
- PLAN&RAT/ PGV (2004): Radwanderwegekonzept Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg. Auftraggeber: Wirtschaftsförderung & Tourismus Anhalt GmbH, Dessau. Braunschweig/Hannover, http://www.radverkehrsplan-sachsen-anhalt.de/download/abw_1.pdf
- UMWELTBUNDESAMT (2008): Deutschland im Klimawandel. Anpassung ist notwendig“. Dessau Roßlau
- SÄCHSISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT UND ARBEIT (Hrsg.) (2005): Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen. Dresden
- STATISTISCHES LANDESAMT SACHSEN-ANHALT (Hrsg.) (2008): Straßenunfallstatistik 2007 (Juli 2008), Vorläufige Straßenverkehrsunfallstatistik (Oktober 2008)
- STADT LEIPZIG, AMT FÜR VERKEHRSPLANUNG (2003): Mobilität in Städten 2003 - System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV 2003). Leipzig
- TECHNISCHES POLIZEIAMT DES LANDES SACHSEN-ANHALT (Hrsg.) (2006): Vorläufige polizeiliche Verkehrsunfallstatistik des Landes Sachsen-Anhalt, Verkehrsunfälle mit beteiligten Radfahrern. Magdeburg
- TRÄGERGESELLSCHAFT LAND SACHSEN-ANHALT GMBH (TGL) (2007): Konzeption zur Erschließung von Entwicklungspotentialen zum Schwerpunktthema Radtourismus in Sachsen Anhalt“. Europäische Strukturfonds Sachsen-Anhalt 2000 -2006.

Radtourismus in Sachsen-Anhalt Magdeburg,

<http://www.blauesband.de/documents/Inhalt.pdf>

THÜRINGER MINISTERIUM FÜR BAU, LANDESENTWICKLUNG UND MEDIEN
(TMBLM) (Hrsg.) (2008): Radverkehrskonzept für den Freistaat Thüringen. Erfurt

WEBER, Dr. R.-P. (2006): Regionale Erfahrungen bei der Umsetzung von Radverkehrskonzepten mit unterschiedlichen Baulastträgern am Beispiel des touristischen Radwanderwegekonzeptes der Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg: Vortrag im Rahmen der Auftaktveranstaltung Aktionsplan "Pro Rad" am 18.12.2006 in Magdeburg).

9 Verzeichnisse

9.1 Abbildungsverzeichnis

Abb. 1-1:	Struktur des LRVP
Abb. 3.1-1:	Bei Straßenverkehrsunfällen in Sachsen-Anhalt verunglückte Fahrer und Mitfahrer von Fahrrädern 1993 - 2007 nach Unfallfolgen. (Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt)
Abb. 3.2-1:	Akteure der Radverkehrsgestaltung in Sachsen-Anhalt
Abb. 5.1-1:	Landesradverkehrsnetz – Radrouten der Klassen 1 und 2 („Überregionale Radwege“) (Bestand)
Abb. 5.1-2:	Landesradverkehrsnetz – Übersichtskarte Gesamtnetz
Abb. 5.1-3:	Zielkonzept für das Landesradverkehrsnetz - Hauptziele
Abb. 5.1-4:	Übersicht der Netzdichte der Landkreise und kreisfreien Städte (Routenverlauf Klassen 1 – 4)
Abb. 6-1:	Datenfluss – Übersicht
Abb. 6-2:	TT-SIB Komponenten

9.2 Tabellenverzeichnis

Tab. 3.2-1:	Tabellarische Übersicht zum Rechtsrahmen des Radverkehrs in Sachsen-Anhalt
Tab. 3.2-2:	Förderübersicht für Radverkehrsmaßnahmen in Sachsen-Anhalt (Stand November 2008)
Tab. 3.2-3:	Akteure der Radverkehrsförderung in Sachsen-Anhalt und ihre Aufgaben
Tab. 5.1-1:	Radroutennetze verschiedener Länder
Tab. 5.1-2:	Radroutennetz der Landkreise und kreisfreien Städte
Tab. 5.1-3:	Anzubindene Ziele (Zentrale Orte) (Planungshorizont 2012)
Tab. 5.1-4:	Ausstattung der Straßen mit straßenbegleitenden Radwegen in Sachsen-Anhalt
Tab. 5.1-5:	Empfehlung für Bewertungsfaktoren und Gewichtungen bei der Dringlichkeitsreihung
Tab. 5.1-6:	Anzahl relevanter Maßnahmen der Bedarfspläne für Bundes- und Landesstraßen im Hinblick auf ihre Vernetzbarkeit im Rahmen des Landesradverkehrsnetzes
Tab. 5.2-1:	Potenzielle Modellprojekte für Bahntrassen-Radwege im nördlichen Sachsen-Anhalt
Tab. 5.2-2:	Ergebnis der Potenzialermittlung zur Umnutzung von Eisenbahntrassen als Alternative zu straßenbegleitenden Radwegen gemäß den Bedarfsplänen für Bundes- und Landesstraßen
Tab. 5.5-1:	Anforderungen an Bike+Ride-Anlagen
Tab. 5-5-2:	Prioritätsstufen zur Förderung von Bike+Ride-Anlagen
Tab. 6-1:	Objektklassen

9.3 Abkürzungsverzeichnis

ADAC	Automobil Club Deutschland (e.V.)
ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (e.V.)
ALF	Amt für Landwirtschaft und Flurerneuerung
BASt	Bundesanstalt für Straßenwesen
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
BEG	Bahnflächen-Entwicklungsgesellschaft NRW mbH
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMVBW	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
DVW	Deutsche Verkehrswacht
EBA	Eisenbahnbundesamt
EFF	Europäischer Fischereifonds
EFRE	Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ELER	Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
FFOG	Feld- und Forstordnungsgesetz
FGSV	Forschungsanstalt für Straßen- und Verkehrswesen
FSIB	FörderService GmbH der Investitionsbank Sachsen-Anhalt
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
GA	Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur
GIS	Geografisches Informationssystem
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
HSB	Harzer Schmalspurbahnen GmbH
IMAG	Interministerielle Arbeitsgruppe „Landesradverkehrsplan“
IMG	Investitions- und Marketinggesellschaft
KFZ	Kraftfahrzeug
LBB LSA	Landesbetrieb Bau Sachsen-Anhalt
LEP-LSA	Gesetz über den Landesentwicklungsplan des Landes Sachsen-Anhalt
LRVN	Landesradverkehrsnetz
LRVP	Landesradverkehrsplan
LVwA	Landesverwaltungsamt
LVWP	Landesverkehrswegeplan – Teil Straße
LWK	Ländliches Wegekonzzept

MapInfo	Geografisches Informationssystem der Firma MapInfo
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MI	Ministerium des Inneren des Landes Sachsen-Anhalt
MK	Kultusministerium des Landes Sachsen-Anhalt
MLU	Ministerium für Landwirtschaft und Umwelt des Landes Sachsen-Anhalt
MLV	Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt
MS	Ministerium für Gesundheit und Soziales des Landes Sachsen-Anhalt
MW	Ministerium für Wirtschaft und Arbeit des Landes Sachsen-Anhalt
NASA GmbH	Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH
NRVP	Nationaler Radverkehrsplan 2002 - 2012
ODR	Ortsdurchfahrtenrichtlinie
OKSTRA	Objektkatalog Straßeninformationsdatenbank (BASt)
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG LSA	Gesetz zur Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs im Land Sachsen-Anhalt
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
PkW	Personenkraftwagen
RAL	Richtlinie zur Anlage von Landstraßen
RAS-Q	Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil Querschnitte
REP	Regionaler Entwicklungsplan
RIN 08	Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (2008)
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StrG LSA	Straßengesetz für das Land Sachsen-Anhalt
StVO	Straßenverkehrsordnung
TMG	Tourismus-Marketing Sachsen-Anhalt GmbH
TÖB	Träger öffentlicher Belange
TT-SIB	Straßeninformationsdatenbank der Firma NOVASIB GmbH (Eingetragenes Warenzeichen)
VCD	Verkehrsclub Deutschland
VE	Verkehrs- bzw. Mobilitätserziehung
VwV-StVO	Allgemeine Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung
WSV	Wasser – und Schifffahrtsverwaltung

9.4 Anlagenverzeichnis

■ Anlagen zu Kap. 3:

- Anlage 3.3-1: Koordinierungsstellen überregionaler Radwege in Sachsen-Anhalt

■ Anlagen zu Kap. 5:

zu Kap. 5.1:

- Anlage 5.1-1: Radrouten Klasse 1 und 2 („Überregionale Radwege“)
- Anlage 5.1-2: Radrouten Klasse 1 und 2 („Überregionale Radwege“) nach Gebietskörperschaften
- Anlage 5.1-3: Radrouten Klasse 3 (Gesamtübersicht)
- Anlage 5.1-4: Radrouten Klasse 3 nach Gebietskörperschaften
- Anlage 5.1-5: Standards des Landesradverkehrsnetzes Sachsen-Anhalt (LRVN)
- Anlage 5.1-6: Anforderungen wichtiger Nutzergruppen
- Anlage 5.1-7: Vorgehensweise und Methodik zur Erarbeitung des Landesradverkehrsnetzes (LRVN) (1.Entwurf)
- Karten Kap. 5.1:
 - Karte 5.1-1: Landesradverkehrsnetz – Übersichtskarte Radrouten Klassen 1 und 2
 - Karte 5.1-2: Landesradverkehrsnetz – Radrouten Klassen 1 und 2 („Überregionale Radwege“)
 - Karte 5.1-3: Landesradverkehrsnetz – Übersichtskarte Gesamtnetz
 - Karte 5.1-4: Landesradverkehrsnetz – Übersichtskarte Radrouten Klassen 1 – 3
 - Karte 5.1-5: Zielkonzept für das Landesradverkehrsnetz – Hauptziele (Stand 2005)
 - Karte 5.1-6: Landesradverkehrsnetz – Übersichtskarte straßenbegleitende Radwege an Bundes- und Landesstraßen
- Anlage 5.1-8: Bedarfspläne für straßenbegleitende Radwege an Bundesstraßen (Stand 03/2010)
- Anlage 5.1-9: Bedarfspläne für straßenbegleitende Radwege an Landesstraßen (Stand 03/2010)

zu Kap. 5.2:

- Karte Kap. 5.2:
 - Karte 5.2-1: Landesradverkehrsnetz – Bewertung von Eisenbahntrassen hinsichtlich des Ausbaus als Radweg
- Anlage 5.2-1: Bewertung von Eisenbahntrassen hinsichtlich des Ausbaus als Radweg – Gegenüberstellung von Daten Befragung 2007 / EBA 2008 / DBAG 2009
- Anlage 5.2-2: Begleittabelle zur Karte 5.2-1 – Bewertung von Eisenbahntrassen hinsichtlich des Ausbaus als Radweg

zu Kap. 5.5:

- Anlage 5.5-1: Übersicht ÖPNV-Haltepunkte (Bezug zu Radrouten Klassen 1 und 2) („Überregionale Radwege“)
- Anlage 5.5-2: ÖPNV-Landesgesetz – ÖSPV-Verbindungen
- Anlage 5.5-3: Standards für Bike+Ride-Anlagen

zu Kap. 5.6:

- Anlage 5.6-1: Aktivitäten nach Akteuren
- Anlage 5.6-2: Aktivitäten nach Zielgruppen

zu Kap. 5.7:

- Anlage 5.7-1: Aktionsplan „Pro Rad“ (11 Punkte-Programm)
- Anlage 5.7-2: Überblick über die Koordinierung der Radverkehrsgestaltung auf Länderebene