



SACHSEN-ANHALT

Ministerium für
Landesentwicklung und Verkehr

LRVP 2030

Landesradverkehrsplan für Sachsen-Anhalt

– Stellungnahmen zum Entwurf vom 01.09.2020 –



SACHSEN-ANHALT

#moderndenken

www.sachsen-anhalt.de

LRVP 2030

Landesradverkehrsplan für Sachsen-Anhalt

Stellungnahmen im Rahmen der finalen Expertenbeteiligung
zur Entwurfsfassung vom 01.09.2020

Inhaltsverzeichnis

Einleitung.....	7
Übersicht der beteiligten Akteure	8
Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitalisierung	9
Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft und Energie.....	16
Ministerium für Bildung	18
Ministerium für Arbeit, Soziales und Integration	19
Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr.....	23
Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt.....	23
Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH.....	30
Altmarkkreis Salzwedel.....	34
Landkreis Anhalt-Bitterfeld.....	39
Landkreis Börde	45
Landkreis Mansfeld-Südharz	48
Landkreis Saalekreis	50
Landeshauptstadt Magdeburg	51
Stadt Halle (Saale).....	54
Stadt Dessau-Roßlau	56
Kommunale Spitzenverbände Sachsen-Anhalt (Landkreistag und SGSA).....	59
ADFC	62
Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Sachsen-Anhalt (AGFK LSA)	73

Einleitung

Gemeinsam mit Vertreterinnen und Vertretern der Kommunen, der Landesverwaltung, der Institutionen und der Landespolitik wurden im Rahmen von Expertenworkshops die Inhalte des künftigen Landesradverkehrsplans (LRVP) diskutiert.

Auf der Grundlage der Expertenworkshops, des Koalitionsvertrages 2016 – 2021, des Nationalen Radverkehrsplanes 2020, der Erfahrungen aus dem Radverkehrsplan des Landes Sachsen-Anhalt 2010, der Kommunalbefragung zur Neuaufstellung des Landesradverkehrsplans 2018 sowie tangierender Fachplanungen wurden strategische Grundsätze, Handlungsfelder und Lösungsansätze herausgearbeitet.

Zu den Lösungsansätzen wurden im Rahmen der IMAG Radverkehr im weiteren Verlauf der Neuaufstellung des Landesradverkehrsplans konkrete Einzelmaßnahmen ausformuliert und in einem Eckpunktepapier fixiert. Auf der Grundlage dieses Eckpunktepapiers erfolgt die Ausarbeitung des Landesradverkehrsplans – LRVP 2030.

Der Entwurf des Landesradverkehrsplans wurde in einer finalen Beteiligung allen relevanten Akteuren mit der Bitte um Stellungnahme übersendet. Nachfolgend sind die Stellungnahmen zur Entwurfsfassung des Landesradverkehrsplans vom 01.09.2020 sowie deren Würdigung dokumentiert.

Übersicht der beteiligten Akteure

Akteur	Stellungnahme
Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitalisierung	✓
Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft und Energie	✓
Ministerium für Bildung	✓
Ministerium für Arbeit, Soziales und Integration	✓
Ministerium für Inneres und Sport	
Ministerium der Finanzen	
Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr	✓
Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt	✓
Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH	✓
Altmarkkreis Salzwedel	✓
Landkreis Stendal	
Burgenlandkreis	
Landkreis Anhalt-Bitterfeld	✓
Landkreis Börde	✓
Landkreis Harz	
Landkreis Jerichower Land	
Landkreis Mansfeld-Südharz	✓

Akteur	Stellungnahme
Saalekreis	✓
Salzlandkreis	
Landkreis Wittenberg	
Landeshauptstadt Magdeburg	✓
Stadt Halle (Saale)	✓
Stadt Dessau-Roßlau	✓
Kommunale Spitzenverbände Sachsen-Anhalt (Landkreistag und SGSA)	✓
ADFC	✓
ADAC	
Landesverkehrswacht	
AGFK	✓
IHK	

Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitalisierung

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
001	<p>„Übergeordnete Rahmenvorgaben und tangierende Fachplanungen“ „Masterplan Tourismus Sachsen-Anhalt 2020“</p> <p>Aktualisierung der Formulierung erforderlich:</p> <p><i>„Fortschreibung des Masterplan Tourismus Sachsen-Anhalt 2027“</i></p> <p><i>Auch die Fortschreibung des Masterplan Tourismus sieht Potenziale im Fahrradtourismus als Wirtschaftsfaktor und setzt Leitlinien für dessen Weiterentwicklung. Tourismusangebote und -werbung sollen künftig stärker aus Kundensicht gedacht werden. Das Marketing wird umgestellt und soll sich künftig auf die absoluten Highlights (Himmelsscheibe, Bauhaus, Elberadweg usw.) fokussieren. Das Image Sachsens-Anhalts als modernes Kulturreiseland mit hoher Servicequalität im Herzen Deutschlands soll gestärkt werden. Durch mehr Nachhaltigkeit und Digitalisierung, höhere Wertschöpfung und attraktivere Arbeitsplätze sowie effektivere Strukturen soll der Wirtschaftsfaktor Tourismus gestärkt werden.</i></p> <p><i>Handlungsfeld III – Fahrradtourismus „Im Naturprofil erfreuen sich Wandern im Harz und Radfahren / Radwandern auf dem Elberadweg deutschlandweit großer Beliebtheit und Bekanntheit. Es ist noch nicht ausreichend gelungen, die Strahlkraft der genannten (sowie weiterer) Highlights bzw. die Bekanntheit einzelner Reiseregionen auf die Kompetenzzuschreibung des Reiselandes Sachsen-Anhalt zu übertragen... Mit Blick auf die Ausbildung eines prägenden touristischen Profils für das Reiseland Sachsen-Anhalt muss konstatiert werden, dass die bislang große Themenvielfalt in der Marktbearbeitung die nachhaltig effektive Vermarktung deutlich erschwert...“</i></p>	wird übernommen

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
	<p><i>...Aktiv sein in malerischer Kulisse / in grüner Landschaft und am Wasser beschreibt das Motiv für alle Aktiv-Reisenden, die Radfahren, Wandern oder wassertouristischen Aktivitäten in den landschaftlich ansprechenden Regionen des Landes nachgehen. Zu den Leitprodukten zählen das Radfahren entlang des Elberadwegs / im UNESCO-Biosphärenreservat Mittel-elbe(von der Altmark über Magdeburg Elbe-Börde-Heide bis Anhalt-Dessau-Wittenberg), der Europaradweg R1(vom Harz über Magdeburg-Elbe-Börde-Heide bis nach Anhalt-Dessau-Wittenberg)und das Radfahren in Saale-Unstrut (z. B. auf dem Saale- und Unstrutradweg)... Mögliche Produkterweiterungen ergeben sich aus der Einbindung der regionalen Besonderheiten, wie historische Kleinstädte, Weingenuß, den Angeboten des Blauen Bandes, sowie dem authentischen Erlebnis regionaler Produkte und regionaler Veranstaltungen...</i></p> <p><i>...Grundlage für die darauf aufbauenden Impulsinvestitionen bildet die Bestandsinfrastruktur der Regionen. Zielsetzung der Impulsinvestitionen muss es sein, im engen Austausch und in Bezug auf die vorhandene Erlebnisinfrastruktur der touristischen Regionen gemeinsam neue, zu den regionalen Identitäten passende Angebotshighlights zu bestimmen, die sowohl auf die Ausprägung des Landesprofils als auch auf die Stärkung der regionalen Identität einzahlen. Von primärer Bedeutung in der Entwicklung werden insbesondere Investitionsprojekte gesehen, welche die Motivlagen der Positionierung sowie die zugeordneten Leitprodukte- u. a. UNESCO-Welterbe, attraktive Stadtbilder, Ausbau und Erhalt der Rad-, Wander- und Wasserwege stärken...</i></p> <p><i>...Moderne, digitale Infrastrukturen sind wichtige Erfolgsfaktoren für die Tourismuswirtschaft. ...Beispielsweise sollte ins Auge gefasst werden, für die Radwanderwege im Land eine Kombination aus WLAN-und Elektroladesäulenausstattung zu schaffen...</i></p> <p><i>...Elberadweg & Radfahren: Der Elberadweg führt entlang des UNESCO-Biosphärenreservats Mittlere Elbe und verbindet die Hansestädte der Altmark mit Magdeburg sowie der Region Dessau-Wittenberg. Er gehört zu den beliebtesten und meistfrequentierten Radwegen Deutschlands.</i></p>	

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
	<p><i>Anspruch für die Zukunft muss es sein, die Infrastruktur auf und entlang des Weges auf einem qualitativ hochwertigen Niveau zu halten und das Naturerlebnis durch z. B. digitale Erlebnisunterstützung weiter auszubauen. Darüber hinaus ist eine Radweg-Infrastruktur im gesamten Land vorhanden, sodass bei entsprechenden Investitionen in Service- und Erlebnisqualität insbesondere in den Tourismusregionen Saale-Unstrut, der Altmark und Anhalt-Dessau-Wittenberg das Thema Radtourismus weiter qualifiziert und als nachhaltige Erlebnismobilität in Verbindung mit den kulturellen Highlights ausgebaut werden kann...</i></p>	
002	<p>„Handlungsfeld II – Infrastruktur“ „HF II / M 2 – Definition von Ausbaustandards“</p> <p>Aufnahme des Prüfauftrages der kommunalrechtlichen Einordnung des Radverkehr zu den Pflichtaufgaben</p>	<p>wird inhaltlich übernommen im HF II / M 2</p> <p>neuer Absatz wird ergänzt</p> <p>und neue Maßnahme HF II / M 2 d) Prüfung der Einrichtung des Radverkehrs als kommunale Pflichtaufgabe</p> <p>Ergänzung Maßnahmenliste: d) Prüfung der Einrichtung des Radverkehrs als kommunale Pflichtaufgabe umzusetzen bis: 2022 Federführung: MI Mitwirkung: MLV</p>
003	<p>„Handlungsfeld III – Fahrradtourismus“ „HF III / M 1 – Neukonzeption des Fahrradtourismus“</p> <p>Abs. 2 streichen</p>	<p>wird übernommen</p>
004	<p>„Handlungsfeld III – Fahrradtourismus“ „HF III / M 1 – Neukonzeption des Fahrradtourismus“</p> <p>Abs. 4 neu formulieren:</p>	<p>wird übernommen</p>

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
	<p>„Im Landesradverkehrsplan 2010 (LRVP 2010) wurden die Bestandteile des Landesradverkehrsnetzes in vier Klassen von Radrouten unterteilt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Klasse 1 – Radrouten von europa- und bundesweiter Bedeutung, - Klasse 2 – Radrouten mit landesweiter Bedeutung, - Klasse 3 – Radrouten von regionaler (vornehmlich auf einen Landkreis bezogen) bzw. von landkreisübergreifender Bedeutung, die durch die kommunalen Gebietskörperschaften im Benehmen mit dem Land regionalplanerisch definiert werden - Klasse 4 – Radrouten von lokaler Bedeutung und straßenbegleitende Radwege für Nahmobilität im Alltags- und Freizeitradverkehr <p>Wie beim Landesradverkehrsnetz für den Alltags- und Freizeitradverkehr (LRVN 2020, siehe hierzu HF I / M 1 und HF I / M 3) wird die Klasseneinteilung des LRVP 2010 auch für die touristischen Radrouten aufgehoben bzw. in eine neue Klassifizierung überführt. Gemäß den Zielen des Masterplan Tourismus 2027 erfolgt hierbei eine Fokussierung auf die wesentlichen Angebotshighlights des Landes.</p> <p>Die touristischen Radrouten werden künftig wie folgt klassifiziert:</p> <ul style="list-style-type: none"> - überregionale touristische Radrouten in besonderem Landesinteresse (bei flussbegleitenden überregionalen touristischen Radrouten einschließlich der Führung beidseitig des Flusses), - regionale touristische Radrouten und - sonstige touristische Radrouten. <p>In die Kategorie der überregionalen touristischen Radrouten werden die folgenden 18 Radrouten in ihrer aktuellen Trassenführung überführt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Europaradweg R1 (R1), in Sachsen-Anhalt trassengleich mit der Route D3 des Deutschland-Netzes und dem Radweg Deutsche Einheit - Elberadweg (ERW) mit Führung beidseitig des Flusses, in Sachsen-Anhalt trassengleich mit der Route D10 des Deutschland-Netzes - Saaleradweg (SRW) mit Führung beidseitig des Flusses, in Sachsen-Anhalt trassengleich mit der Route D11 des Deutschland-Netzes - Aller-Elbe-Radweg (AER) - Aller-Harz-Radweg (AHR) 	

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
	<ul style="list-style-type: none"> - Aller-Radweg (ARW) - Altmarkrundkurs (ARK) - Elbe-Havel-Radweg (EHR) - Elster-Radweg (ELS) - Gartenreichtour Fürst Franz (GFF) - Harzrundweg (HRW) - Havel-Radweg (HVL) - Himmelsscheibenradweg (HSW) - Mulderadweg (MRW) - Radweg Berlin-Leipzig (RBL) - Radweg Saale-Harz (RSH) - Salzstraße (SZS) - Unstrut-Radweg (URW) <p><i>Die überregionalen touristischen Radrouten sind in ihrem Trassenverlauf festgelegt. Eine Änderung des Routenverlaufs bedarf eines Trassenänderungsverfahrens, das beim Landesverwaltungsamt zu beantragen ist. Der Trassenverlauf ist in einer geeigneten Informationsplattform zu verwalten, die auch von Fördermittelgebern eingesehen werden kann (siehe hierzu auch HF IV / M 7).</i></p> <p><i>Die Einstufung von touristischen Radrouten in die Kategorie „regionale touristische Radroute“ erfolgt durch die Landkreise.</i></p> <p><i>Für die Einstufung sind folgende Mindestkriterien zu erfüllen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Radroute muss einen eindeutigen Namen haben und / oder Teil eines touristischen Radroutennetzes (z. B. Knotenpunktsystem) sein. - Die Radroute muss insgesamt gut befahrbar, befestigt sowie möglichst barrierefrei sein und darf die Mindestbreiten gemäß den Qualitätsstandards (gemäß HF II / M 2) nicht unterschreiten. - Die Radroute muss einen touristischen Mehrwert (wie naturnaher Verlauf, Gastronomie, Beherbergung, wegbegleitende Infrastruktur, Sehenswürdigkeiten) aufweisen. - Die verkehrsrechtliche Beschilderung der Radroute muss StVO-Konform sein. 	

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
	<p>- Die Routenführung muss durch eine durchgängige und einheitliche Wegweisung in beiden Fahrrichtungen auch für ortsfremde Personen gut auffindbar und nachvollziehbar sein.</p> <p>Der Trassenverlauf der regionalen touristischen Radrouten ist festzulegen. Trassenänderungen sind bei den Landkreisen zu beantragen. Die Landkreise verwalten den Trassenverlauf in einer geeigneten Informationsplattform, die auch von Fördermittelgebern eingesehen werden kann. Das Land stellt hierzu eine kostenlose digitale Informations- und Arbeitsplattform zur Verfügung (siehe hierzu auch HF IV / M 7).</p>	
005	<p>„Handlungsfeld III – Fahrradtourismus“ „HF III / M 2 – Fahrradtourismus mit Qualität“</p> <p>unter Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Definition von Qualitätsstandards für touristische Radrouten b) Entwicklung eines Konzeptes zur Sicherstellung der Routenqualität c) Umsetzung des Konzeptes zur dauerhaften Qualitätssicherung der touristischen Radrouten <p>neuer Formulierungsvorschlag:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Definition von Qualitätsstandards für überregionale touristische Radrouten b) Entwicklung einer Vorgehensweise zur Sicherstellung der Routenqualität c) Umsetzung der Vorgehensweise zur dauerhaften Sicherung der Radroutenqualität 	<p>wird übernommen und Maßnahmenliste wird angepasst</p>
006	<p>„Handlungsfeld III – Fahrradtourismus“ „HF III / M 3 – Wegweisung, Routenbeschilderung und begleitende Infrastruktur“</p> <p>„Darüber hinaus soll das touristische Leitsystem bei touristischen Radrouten mit Landesbedeutung sowie bei der Inanspruchnahme von Fördermitteln verbindlich zur Anwendung vorgeschrieben werden...“</p>	<p>wird übernommen und Maßnahmenliste wird angepasst</p>

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
	<p><i>...Es muss deshalb ein Konzept zur Pflege und Unterhaltung der Wegweisung, der Routenbeschilderung und der begleitenden Infrastruktur entwickelt werden.“</i></p> <p>unter Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <i>b) Umsetzung des touristischen Leitsystems auf landesbedeutsamen touristischen Radrouten und im Rahmen geförderter Projekte</i> <i>c) Entwicklung eines Pflege- und Unterhaltungskonzeptes für Wegweisung, Routenbeschilderung und begleitende Infrastruktur</i> <i>d) Umsetzung des Pflege- und Unterhaltungskonzeptes</i> <p>neuer Formulierungsvorschlag:</p> <p><i>„Darüber hinaus soll das touristische Leitsystem bei den überregionalen touristischen Radrouten sowie bei der Inanspruchnahme von Fördermitteln verbindlich zur Anwendung vorgeschrieben werden...“</i></p> <p><i>Es müssen deshalb Maßnahmen zur Pflege und Unterhaltung der Wegweisung, der Routenbeschilderung und der begleitenden Infrastruktur der überregionalen und regionalen touristischen Radrouten entwickelt werden.“</i></p> <p>unter Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <i>b) Umsetzung des touristischen Leitsystems auf den überregionalen touristischen Radrouten und im Rahmen geförderter Projekte</i> <i>c) Entwicklung von Maßnahmen zur Pflege und Unterhaltung für Wegweisung, Routenbeschilderung und begleitende Infrastruktur</i> <i>d) Umsetzung der Pflege- und Unterhaltungsmaßnahmen</i> 	
007	<p>„Handlungsfeld III – Fahrradtourismus“ „HF III / M 5 – Vermarktung der touristischen Radrouten“</p> <p><i>„... So ist der Zugang zu Informationen und Ansprechpartnern zu erleichtern, die Vermarktung der Radrouten durch Broschüren und Kartenmaterial zu</i></p>	<p>wird übernommen und Maßnahmenliste wird angepasst</p>

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
	<p><i>intensivieren und das Internetangebot zu überarbeiten und öffentlichkeitswirksamer darzustellen...“</i></p> <p>unter Maßnahmen: <i>b) Erarbeitung von Broschüren und Kartenmaterial für Fahrradtouristen</i></p> <p>neuer Formulierungsvorschlag:</p> <p><i>„... So ist der Zugang zu Informationen und Ansprechpartnern zu erleichtern, die Vermarktung der Radrouten zu intensivieren und das Internetangebot zu überarbeiten und öffentlichkeitswirksamer darzustellen...“</i></p> <p>unter Maßnahmen: <i>b) Intensivierung der Vermarktung der Radrouten</i></p>	

Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft und Energie

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
008	<p>„Ausgangssituation“ „Befragung der Kommunen“</p> <p><i>„...Die Ergebnisse der Befragung beinhalten die Rückmeldungen aus 10 Landkreisen, den 3 kreisfreien Städten, 51 Städten, 10 Verbandsgemeinden und 58 Gemeinden...“</i></p> <p>Neuer Formulierungsvorschlag:</p> <p><i>„...Die Ergebnisse der Befragung beinhalten die Rückmeldungen aus 10 Landkreisen, den 3 kreisfreien Städten, 10 Verbandsgemeinden und 109 Gemeinden...“</i></p>	wird übernommen

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
009	<p>„Ausgangssituation“ „Befragung der Kommunen“</p> <p>Da die Struktur der Kommunen in Sachsen-Anhalt sehr unterschiedlich ist, wird vorgeschlagen, die Auswertung wie folgt zu untergliedern, um ein detaillierteres Bild für die Situation des Alltagsradverkehrs zu erhalten: (I) Orte mit über 50.000 Einwohner (und damit ausschließlich die drei kreisfreien Städte) (II) Orte mit über 10.000 Einwohner (III) Orte mit über 2.000 Einwohner</p>	<p>Das MLV wird die Ergebnisse der Kommunalbefragung in einer separaten Veröffentlichung bereitstellen.</p>
010	<p>Allgemein:</p> <p>Die Schwerpunktsetzung auf den Alltagsradverkehr wird begrüßt und die Feststellung, dass die Umsetzung eines lückenlosen Alltagsradverkehrsnetzes zur Daseinsvorsorge im ländlichen Bereich beiträgt, ausdrücklich bestätigt. Der Landesradverkehrsplan 2030 folgt damit den Zielen des „Klima- und Entwicklungskonzeptes des Landes Sachsen-Anhalt“, insbesondere der Maßnahme C 2.1 (Förderung des Radverkehrs).</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p>
011	<p>„Handlungsfeld II – Infrastruktur“ „HF II / M 5 – Ausbau der Schnittstellen zum ÖPNV“</p> <p><i>„...Moderne und sichere Fahrradabstellanlagen steigern die Bereitschaft das Fahrrad mit dem ÖPNV zu kombinieren...“</i></p> <p>Bei dieser Beschreibung ist der Begriff „modern“ zu unbestimmt, zumal der Eindruck vermittelt wird, dass moderne Anlagen nicht zugleich auch sicher sind. Es sollten daher die expliziten Anforderungen benannt werden. Um den Alltagsradverkehr zu steigern, müssen solche Anlagen sicher, im Sinne von diebstahlsicher, allwettertauglich, barrierefrei und nutzbar für Lastenräder sein sowie über Aufladestationen für Elektroräder verfügen.</p>	<p>wird übernommen</p> <p><i>„...Moderne und sichere Fahrradabstellanlagen steigern die Bereitschaft das Fahrrad mit dem ÖPNV zu kombinieren. Sie müssen mit Anlehnbügeln nach neuestem Standard ausgestattet, diebstahlsicher und allwettertauglich gestaltet, gut einsehbar, barrierefrei zugänglich und auch für Lastenräder nutzbar sein sowie über Lademöglichkeiten für Elektroräder verfügen.“</i></p>

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
012	<p>„Handlungsfeld VI – Finanzierung und Förderung“ „HF VI / M 4 – Fahrradabstellanlagen und Fahrradparken“</p> <p>Die Anforderungen an diese Anlagen sind deutlicher hervorzuheben (siehe Stellungnahme Nr. 11).</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>Hinweis: siehe Stellungnahme Nr. 011 Die Definition der Ausstattung erfolgt im HF II / M 5.</p>

Ministerium für Bildung

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
013	<p>Maßnahmenliste HF V / M 5 b)</p> <p>ADFC unter Mitwirkung ergänzen</p>	wird übernommen
014	<p>Maßnahmenliste HF V / M 6 a)</p> <p>Polizei und lokale Partner unter Mitwirkung ergänzen</p>	wird übernommen
015	<p>Maßnahmenliste HF V / M 6 b)</p> <p>LSchA und Polizei unter Mitwirkung ergänzen</p>	wird übernommen
016	<p>Maßnahmenliste HF V / M 8 a)</p> <p>DVR unter Mitwirkung ergänzen</p>	wird übernommen

Ministerium für Arbeit, Soziales und Integration

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
017	<p>Allgemein:</p> <p>Im Evaluationsbericht 2012 war bspw. festgestellt worden, dass bei dem ursprünglich formulierten Ziel der Familienfreundlichkeit von Wegstrecken aller Routen aufgrund diverser Trassenführungen weiterhin großer Handlungsbedarf bestünde. Im Entwurf 2030 findet sich hierzu jedoch keine entsprechende Erfolgskontrolle, sondern lediglich die abstrakte Zielformulierung zu verbessernder Planungs- und Abstimmungsprozesse, zu erarbeitender Konzepte und Handlungsleitfäden, zu initiierender Modellprojekte und zu entwickelnder und einzusetzender Umsetzungsstrategien. Konkrete Festlegungen entsprechender Qualitätsstandards etwa betreffs der Familienfreundlichkeit und verbesserter Verkehrssicherheit im Zeitalter der fortschreitenden Elektromobilität finden sich dagegen gerade nicht.</p>	<p>Aufnahme von Familienfreundlichkeit, Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit in HF II / M 2 neue Formulierung:</p> <p><i>„...Um den Alltagsradverkehr zu fördern, muss die Infrastruktur <u>familienfreundlich, barrierefrei und verkehrssicher sein sowie einheitliche Qualitätsstandards erfüllen, die den Ansprüchen des Alltagsradverkehrs <u>in all seinen Facetten</u> gerecht werden.</u></i></p> <p>Hinweis: Anders als bei den Alltagsradverkehrsanlagen wird die generelle Herstellung aller touristischen Radrouten unter familienfreundlichen oder barrierefreien Bedingungen im LRVP 2030 nicht weiterverfolgt. Individuelle Ansprüche der Touristen sollen bedienbar bleiben (beispielsweise durch anspruchsvolle Touren für Mountainbiking usw.).</p>
018	<p>Allgemein:</p> <p>Forderungen des Entwurfs des Jugendpolitischen Programms (Juli 2020) sind weitgehend berücksichtigt. Nicht erwähnt ist allerdings der Wunsch der jungen Menschen, bei Planungen zur Verbesserung der Mobilität beteiligt zu werden.</p>	<p>wird inhaltlich übernommen HF IV / M 1 Abs. 2 wird wie folgt ergänzt:</p> <p><i>„Die Interministerielle Arbeitsgruppe bezieht themenbezogen weitere Akteure (Interessenverbände, Seniorenbeirat, Landesschülerrat, NASA GmbH, Landesverkehrswacht usw.) in die Umsetzung des Landesradverkehrsplans ein.</i></p> <p>Maßnahmenliste wird ergänzt</p>

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
019	<p>Allgemein:</p> <p>Der Evaluationsbericht 2012 verwies in seinen abschließenden Empfehlungen auf das Erfordernis, zukünftig gerade auch das Handlungsfeld der Elektromobilität aufzunehmen. Die ist im aktuellen Entwurf nicht aufgegriffen und umgesetzt worden.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen</p> <p>Hinweis: Die Handlungsfelder wurden im Rahmen der Workshops mit allen Akteuren erarbeitet und abgestimmt. Die Aufnahme eines eigenen Handlungsfeldes für das Thema Elektromobilität wurde nicht für erforderlich erachtet, da die Berücksichtigung der Elektromobilität im Sinne einer sich stetig verändernden Mobilität als Querschnittsthema in allen Handlungsfeldern erfolgt.</p>
020	<p>Allgemein:</p> <p>Dabei korreliert Elektromobilität direkt mit der Frage der Verkehrssicherheit sowohl von Kindern und Jugendlichen wie auch der zunehmend älteren Bevölkerungsteile auf allen vier Kategorien von Radwegen, woraus sich gerade klare Regelungen und Vorschriften betreffs hierbei anzuwendender Sicherheitstechnik für diese besonders vulnerablen Gruppen ergeben müssten. D.h. es bedarf der Thematisierung von Verhaltensregeln i. S. v. verhaltensbezogener, altersspezifisch differenzierter Verkehrssicherheitsarbeit für alle Verkehrsteilnehmenden ebenso wie klarer Festlegungen der hier zulässigen Geschwindigkeitsbegrenzung für elektrisch betriebene „Pedelecs“, Roller etc. auf Radwegen in Sachsen-Anhalt.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen siehe hierzu auch HF V</p> <p>Hinweise: Die Anwendung der gesetzlichen Grundlagen und technischen Regelwerke soll zu einer größtmöglichen Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden führen.</p> <p>Ausschließlich Pedelecs sind Fahrrädern gleichgestellt und dürfen auf Radwegen verkehren. E-Bikes und S-Pedelecs sind Fahrrädern nicht gleichgestellt und dürfen deshalb nicht auf Radverkehrsanlagen verkehren. Die Festsetzung der Geschwindigkeitsbegrenzung für Pedelecs ergibt sich aus dem Straßenverkehrsgesetz – StVG § 1 Abs. 3. Gleiches gilt für Elektrokleinstfahrzeuge (Roller), deren zulässige Höchstgeschwindigkeit sich zudem aus der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung – eKFV ergibt.</p>
021	<p>Allgemein:</p> <p>Die hierzu bereits (Elektromobilität) im Evaluationsbericht 2012 als Empfehlungen enthaltenen Ausführungen sollten überarbeitet und ebenfalls in den neuen Entwurf LRVP 2030 eingearbeitet werden.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen</p>

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
	<p>Betrifft:</p> <ul style="list-style-type: none"> - größere Reichweiten von Pedelecs - Anwendung der technischen Regelwerke, zur Reaktion auf gesteigerte Anforderungen - Aufnahme der technischen Regelwerke in den Förderbedingungen - diebstahlsichere Abstellanlagen - Aufklärung hinsichtlich der besonderen Fahreigenschaften und Gefahren 	<p>Siehe HF I / M 1 Siehe HF II / M 2 und HF II / M 3</p> <p>Siehe HF II / M 2 und bereits in Anwendung Siehe HF II / M 5 und HF VI / M 4 Siehe HF V / M 6-8</p>
022	<p>„Strategische Grundsätze und Handlungsfelder“ „Grundsatz 4 – Sicherere Radverkehr für alle“</p> <p><i>„...Der Radverkehr wird als attraktives, sicheres, günstiges, und allzeitverfügbares Individualverkehrsmittel unter Berücksichtigung der Interessen aller Bevölkerungsgruppen ermöglicht und erlebbar gemacht. ... Ein zentrales Anliegen ist, dass die Quantität und die Qualität der Infrastruktur verbessert werden. Darüber hinaus erfolgt die Mitarbeit an der Umsetzung der Vision Zero...“</i></p> <p>Neuer Formulierungsvorschlag:</p> <p><i>„...Der Radverkehr wird als attraktives, sicheres, günstiges, und allzeitverfügbares Individualverkehrsmittel unter Berücksichtigung der Interessen <u>und altersgerechten Schutzbedarfe</u> aller Bevölkerungsgruppen ermöglicht und erlebbar gemacht. ...</i></p> <p><i>Ein zentrales Anliegen ist, dass die Quantität und die Qualität der Infrastruktur verbessert <u>und analog zur zunehmenden Elektrifizierung der Mobilität ein sicheres Verkehrsverhalten gewährleistet</u> werden. Darüber hinaus erfolgt die Mitarbeit an der Umsetzung der Vision Zero...“</i></p>	<p>wird übernommen</p> <p>wird unverändert übernommen</p> <p>wird inhaltlich übernommen: <i>„...Ein zentrales Anliegen ist, dass die Quantität und die Qualität der Infrastruktur <u>unter Berücksichtigung der zunehmenden Elektromobilität verbessert</u> werden...“</i></p>
023	<p>„Handlungsfeld I – Radverkehrsplanung und Konzeption“ „HF I / M 6 – Erarbeitung von Leitfäden für die kommunale Praxis“</p> <p>Vorschlag für neue Teilmaßnahme</p> <p>c) <i>Erarbeitung wie auch Aktualisierung der Leitfäden bedürfen der Berücksichtigung einer Konzeption zur Jugendbeteiligung</i></p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>Hinweis: siehe Stellungnahme Nr. 018</p>

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
024	<p>„Handlungsfeld II – Infrastruktur“ „HF II / M 1 – Umsetzung des Landesradverkehrsnetzes“</p> <p>Änderung der Teilmaßnahme: e) <i>Kontrolle und Evaluation der Umsetzung des Landesradverkehrsnetzes</i></p> <p>Neuer Formulierungsvorschlag: e) <i>Kontrolle und Evaluation der Umsetzung des Landesradverkehrsnetzes Der Umsetzungsstand der Maßnahmen wie auch der Zielerreichungsgrad der Qualitätsstandards sind regelmäßig zu kontrollieren und zu evaluieren. Ggf. sind geeignete Maßnahmen zu entwickeln, um nachzusteuern zu können</i></p>	<p>wird inhaltlich übernommen HF II / M 1 Abs. 3 wird wie folgt ergänzt:</p> <p><i>„...Im Rahmen der Sitzungen der interministeriellen Arbeitsgruppe Radverkehr sind der Umsetzungsstand der Maßnahmen wie auch der Zielerreichungsgrad der Qualitätsstandards regelmäßig zu evaluieren und gegebenenfalls nachzusteuern. Hierzu ist eine geeignete Vorgehensweise zu entwickeln...“</i></p>
025	<p>„Handlungsfeld VI – Finanzierung und Förderung“ „HF VI / M 4 – Fahrradabstellanlagen und Fahrradparken“</p> <p>Neue Teilmaßnahme c) <i>Finanzierung und Förderung entsprechender Infotafeln zu touristischen und insb. familien- und kinderfreundlichen Angeboten im näheren Umfeld der Fahrradabstellanlagen und Fahrradparkplätze sowie idealerweise auch Ladestationen für Elektrofahrräder</i></p>	<p>wird teilweise übernommen siehe Stellungnahme Nr. 011</p> <p>Hinweis: Fahrradabstellanlagen dienen nicht dem Selbstzweck sondern werden i.d.R. in unmittelbarer Nähe zu einem Quell- oder Zielstandort von Radfahrenden errichtet. Dazu zählen auch touristische Ziele und Angebote für Kinder und Familien. Lokale Highlights (hierzu zählen regelmäßig auch familien- und kinderfreundliche Angebote) werden im Rahmen der Maßnahme HF III / M 6 berücksichtigt.</p> <p>Ladestationen in öffentlichen Fahrradabstellanlagen sind bereits förderfähig.</p>

Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
026	<p>„Kommunikation, Zusammenarbeit und Information“ „HF IV / M 7 – Aufbau einer digitalen Informations- und Arbeitsplattform“</p> <p>Absatz 1 ergänzen um: <i>„Die Geodaten des Landesradverkehrsplans werden in geeigneten Austauschformaten über Schnittstellen (parallel zur INSPIRE-Bereitstellung) künftig auch für andere Systeme zur Verfügung gestellt.“</i></p>	<p>wird inhaltlich übernommen</p> <p><i>„Die Geodaten des Landesradverkehrsplans sollen in geeigneten Austauschformaten über Schnittstellen (parallel zur INSPIRE-Bereitstellung) künftig auch für andere Systeme zur Verfügung gestellt werden.“</i></p>
027	<p>Allgemein:</p> <p>Die benannten Handlungsfelder erscheinen geeignet, den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr in Sachsen-Anhalt zu erhöhen. Insbesondere Maßnahmen aus dem Handlungsfeld Verkehrssicherheit, Mobilitäts- und Verkehrserziehung sind dazu geeignet, Kinder und Heranwachsende, unabhängig vom Geschlecht, zu einer stärkeren Nutzung des Radverkehrs zu befähigen. Es gibt keine Anhaltspunkte dafür, dass Frauen in der aktuellen Situation bezogen auf den Radverkehr strukturell benachteiligt sind bzw. durch die geplanten Maßnahmen benachteiligt werden.</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p>

Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
028	<p>„Übergeordnete Rahmenvorgaben und tangierende Fachplanungen“</p> <p>Berücksichtigung der Landesverkehrsprognose 2030</p>	<p>inhaltliche Übernahme im HF I / M 1</p> <p><i>„... In die Planung sind, unabhängig von der Baulastträgerschaft, unter Berücksichtigung der zu</i></p>

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
		<p><i>erwartenden Verkehrsentwicklung alle bestehenden Infrastrukturen und Wegeverbindungen, wie straßenbegleitende Radwege, das ländliche Wegenetz und innerörtliche Straßen und Radwege einzubeziehen.“</i></p>
029	<p>„Ausgangssituation“</p> <p>Hinweis auf die Zustandserfassung für Radwege in der Baulast des Landes im Jahr 2017</p>	<p>inhaltliche Übernahme im HF II / M 3 Abs. 2 wird wie folgt ergänzt:</p> <p><i>„...Eine umfassende Zustandserhebung und -bewertung der straßenbegleitenden Radwege an Landesstraßen fand erstmals im Jahr 2017 statt und soll in regelmäßigen Abständen wiederholt werden. Die Zustandserhebung auch auf straßenbegleitende Radwege an Bundesstraßen auszuweiten, ist gegenüber dem Bund anzustreben. Damit alle Wege des Netzes...“</i></p> <p>neue Maßnahme:</p> <p>a) <i>regelmäßige Durchführung einer Zustandserhebung und -bewertung für straßenbegleitende Radwege an Bundes- und Landesstraßen</i></p> <p>Ergänzung in Maßnahmenliste:</p> <p>a) <i>regelmäßige Durchführung einer Zustandserhebung und -bewertung für straßenbegleitende Radwege an Bundes- und Landesstraßen</i></p> <p>umzusetzen bis: Daueraufgabe Federführung: LSBB Mitwirkung: MLV</p>

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
030	<p>„Handlungsfeld II – Infrastruktur“</p> <p>Bei Neuplanungen von Radwegen und für vorhandene Radwege mit Unfallschwerpunkten sollten Sicherheitsaudits gemäß RSAS 2019 durchgeführt werden.</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>Hinweis: siehe hierzu HF V / M 2</p>
031	<p>„Strategische Grundsätze und Handlungsfelder“ „Grundsatz 2 – Radverkehr systematisch fördern“</p> <p>Bzgl. der verbesserten Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV: Für die Landesverkehrsprognose 2030 wurden diesbzgl. Befragungen durchgeführt.</p>	<p>Der Hinweis wird dankend zur Kenntnis genommen.</p>
032	<p>„Strategische Grundsätze und Handlungsfelder“ „Grundsatz 4 – Sicherer Radverkehr für alle“</p> <p>Bzgl. Mitarbeit an der Umsetzung der Vision Zero: Vorschlag hier eine Erläuterung der Bedeutung aufzunehmen</p>	<p>wird übernommen</p> <p>Ergänzung einer Fußnote: <i>Ziel der Vision Zero sind keine Toten und Schwerverletzten in Straßenverkehr.</i></p>
033	<p>„Strategische Grundsätze und Handlungsfelder“ „Grundsatz 6 – Radverkehr gemeinsam fördern“</p> <p>Bzgl. Land als Partner der Kommunen Vorschlag hier eine Konkretisierung des Begriffs „Land“ vorzunehmen</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p>
034	<p>„Strategische Grundsätze und Handlungsfelder“ „Grundsatz 7 – Finanzierung und Förderung sichern“</p> <p>Bzgl. „...Für die Koordinierung und Steuerung der avisierten Maßnahmen ist Personal bereitzustellen...“ erfolgt der Hinweis auf entsprechenden Personalbedarf bei der Landesstraßenbaubehörde</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p>
035	<p>„Handlungsfeld I – Radverkehrsplanung und Konzeption“ „HF I / M 1 – Planung eines Landesradverkehrsnetzes“</p> <p>Die Karten sind schlecht lesbar.</p>	<p>übernommen</p> <p>Die Karten wurden ersetzt.</p>

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
	<p>In der Fortschreibung der Radwegebedarfspläne 2016 wurde der Bedarf für Radwege außerorts anhand einer Multikriterienanalyse festgestellt und priorisiert. Es wurde der Bedarf für einen Radverkehrsanlage festgestellt, damit wurde aber nicht die Führungsform als straßenbegleitender Radweg festgelegt.</p>	
036	<p>„Handlungsfeld I – Radverkehrsplanung und Konzeption“ „HF I / M 3 – Klassifizierung der Netzbestandteile“</p> <p>Der Alltagsradverkehr soll künftig getrennt vom touristischen Radroutennetz betrachtet werden. Was ist damit gemeint?</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>Hinweis: Aufgrund der unterschiedlichen Ansprüche der Nutzer, erfordern beide Themen eine getrennte Betrachtung.</p>
037	<p>„Handlungsfeld I – Radverkehrsplanung und Konzeption“ „HF I / M 5 – Erarbeitung eines Handlungsleitfadens für die Landesebene“</p> <p>Die Erarbeitung des Leitfadens sollte durch das Ministerium erfolgen. Die Landesstraßenbaubehörde kann hierbei nur Hilfestellung leisten.</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>Hinweis: siehe hierzu Maßnahmenliste HF I / M 5</p>
038	<p>„Handlungsfeld IV – Kommunikation, Zusammenarbeit und Information“ „HF IV / M 3 – Aktive Zusammenarbeit der Landesebene mit den Kommunen und der AGFK LSA“</p> <p><i>„Die Ressorts haben im Rahmen der Interministeriellen Arbeitsgruppe Radverkehr ihre Zusammenarbeit in den letzten Jahren deutlich intensiviert.“</i></p> <p>Hier sollten die nachgeordneten Bereiche auch mit aufgenommen werden.</p>	<p>wird übernommen</p> <p><i>„Die Ressorts und ihre nachgeordneten Bereiche haben im Rahmen der Interministeriellen Arbeitsgruppe Radverkehr ihre Zusammenarbeit in den letzten Jahren deutlich intensiviert.“</i></p>

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
039	<p>„Handlungsfeld IV – Kommunikation, Zusammenarbeit und Information“ „HF IV / M 7 – Aufbau einer digitalen Informations- und Arbeitsplattform“</p> <p><i>„...Die unterschiedlichen Netzbestandteile, wie das Landesradverkehrsnetz, das touristische Radroutennetz, das ländliche Wegenetz oder das Straßennetz sollen hier dargestellt werden...“</i></p> <p>neuer Formulierungsvorschlag:</p> <p><i>„...Die unterschiedlichen Netzbestandteile, wie das Landesradverkehrsnetz, das touristische Radroutennetz, das ländliche Wegenetz <u>und</u> das Straßennetz sollen hier dargestellt werden...“</i></p>	wird übernommen
040	<p>Maßnahmenliste HF I / M 2 a) Fachliche Beratung und Mitarbeit der Landesebene bei der Planung kommunaler Radverkehrsnetze</p> <p>Die Unterstützung der Fachressorts sollte konkretisiert werden</p>	zur Kenntnis genommen
041	<p>Maßnahmenliste HF I / M 2 b) Bereitstellung von Fördermitteln für kommunale Netzplanungen</p> <p>Mitwirkung: kreisfreie Städte ergänzen</p>	zur Kenntnis genommen
042	<p>Maßnahmenliste HF I / M 3 a) Klassifizierung der Netzbestandteile</p> <p>Mitwirkung: LSBB ergänzen</p>	wird übernommen
043	<p>Maßnahmenliste HF I / M 5 a) und b) Handlungsleitfaden für die Landesebene</p> <p>Mitwirkung: weitere Beteiligte?</p>	zur Kenntnis genommen

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
044	<p>Maßnahmenliste HF II / M 1 c) Schaffung der Strukturen für die Umsetzung des Landesradverkehrsnetzes</p> <p>Bei der LSBB ist derzeit kein Personal zur Wahrnehmung der Aufgabe vorhanden.</p>	zur Kenntnis genommen
045	<p>Maßnahmenliste HF III / M 2 a) Definition von Qualitätsstandards für touristische Radrouten</p> <p>Mitwirkung: Baulastträger ergänzen</p>	wird übernommen
046	<p>Maßnahmenliste HF III / M 2 d) Finanzierung und Förderung touristischer Radrouten</p> <p>Mitwirkung: MLV ergänzen</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>Hinweis: Das MLV hat hier keine Zuständigkeit.</p>
047	<p>Maßnahmenliste HF III / M 3 a) – c) Wegweisung, Routenbeschilderung und begleitende Infrastruktur</p> <p>Bezieht sich die Mitwirkung auch auf die LSBB?</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>Hinweis: Nein, hier bezieht sich die Mitwirkung auf die nachgeordneten Bereiche des MW.</p>
048	<p>Maßnahmenliste HF III / M 6</p> <p>Korrektur eines Schreibfehlers in der Überschrift</p>	wird übernommen
049	<p>Maßnahmenliste HF IV / M 1</p> <p>Die Mitglieder der IMAG Radverkehr sollten hier benannt werden.</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>Hinweis: siehe HF IV / M1</p>
050	<p>Maßnahmenliste HF IV / M 3 / M 4 / M 5</p> <p>Die Ressorts sollten präzisiert benannt werden.</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>Hinweis: Gemeint sind hier generell alle Ressorts mit den genannten Einschränkungen.</p>

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
051	Maßnahmenliste HF IV / M 6 e) Benennung der Mitwirkung fehlt.	zur Kenntnis genommen Hinweis: Aufgabe ohne Mitwirkung
052	Maßnahmenliste HF V / M 1 b) Anordnung streckenbezogener Geschwindigkeitsbegrenzungen Federführung: Landkreise ergänzen	zur Kenntnis genommen Hinweis: Landkreise sind unter dem Begriff Kommunen bereits inkludiert.
053	Maßnahmenliste HF VI / M 3 a) Die Ressorts sollten präzisiert benannt werden.	zur Kenntnis genommen Hinweis: Gemeint sind hier generell alle Ressorts mit den benannten Einschränkungen
054	Maßnahmenliste HF VI / M 5 a) Die Ressorts sollten präzisiert benannt werden.	zur Kenntnis genommen Hinweis: Gemeint sind hier generell alle Ressorts mit den benannten Einschränkungen
055	Maßnahmenliste HF VI / M 6 Die Ressorts sollten präzisiert benannt werden.	zur Kenntnis genommen Hinweis: Gemeint sind hier generell alle Ressorts mit den benannten Einschränkungen

Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
056	<p>„Übergeordnete Rahmenvorgaben und tangierende Fachplanungen“ „IVS-Rahmenplan“</p> <p><i>„... Der IVS-Rahmenplan soll zu einer koordinierten Einführung und Nutzung von Intelligenten Verkehrssystemen (IVS) im Straßenverkehr und ÖPNV beitragen. Im Handlungsfeld I „Optimale Nutzung von Straßen-, Verkehrs- und Reisedaten“ sowie im Handlungsfeld III „Kooperative Systeme, Verkehrssicherheit und Effizienz“ werden im IVS-Rahmenplan auch Möglichkeiten und Maßnahmen in Bezug auf die Nutzung intelligenter Verkehrssysteme im Radverkehr benannt...“</i></p> <p>Neuer Formulierungsvorschlag:</p> <p><i>„... Der IVS-Rahmenplan soll zu einer koordinierten Einführung und Nutzung von Intelligenten Verkehrssystemen (IVS) im Straßenverkehr und ÖPNV beitragen. In den Handlungsschwerpunkten 1, 2, 3 und 5 wird die Bedeutung des Radverkehrs als Teil des gesamten Verkehrssystems in Sachsen-Anhalt benannt und durch gezielte Maßnahmen berücksichtigt...“</i></p> <p><i>Handlungsfeld IV – Kommunikation, Zusammenarbeit und Information</i></p> <p><i>Handlungsschwerpunkt 1 - Auf- und Ausbau sowie Erneuerung der IVS-Infrastruktur (Datenerzeugung/-erfassung)</i></p> <p><i>Maßnahme I.3: IVS-Infrastruktur für die Straße</i> <i>Vorbereitung der Straßenverkehrstechnik für ein situatives Verkehrsmanagement und Übertragung IVS-relevanter Daten der Landesstraßen und des Landesradwegenetzes. Ein zentrales Hintergrundsystem ist aufzubauen und zu betreiben. Die Datenübertragung an das Mobilitätsportal ist zu ermöglichen.</i></p>	wird übernommen

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
	<p><i>Handlungsschwerpunkt 2 - Auskunfts- und Informationsplattformen (Datenverarbeitung/Darstellung)</i></p> <p><i>Maßnahme II.3: Verkehrsinformationen für das Mobilitätsportal Im Mobilitätsportal werden IVS-relevante Daten und Informationen zusammengefasst, routingfähig aufbereitet und nutzerorientiert dargestellt. Zur Erstellung eines umfassenden Abbilds des Radverkehrssystems werden entsprechende Daten des Radverkehrs verwendet.</i></p> <p><i>Maßnahme II.5: Digitale Radfahrkarte Sachsen-Anhalt Zur Verbesserung der Verkehrsinformationen wird eine georeferenzierte, kleinmaßstäbige digitale Karte der Radverkehrsanlagen in Baulastträgerschaft des Landes und der Kommunen erstellt. Die digitale Karte des Radfahrnetzes soll routingfähig in das Mobilitätsportal eingebunden werden und zielgruppenspezifische Mobilitätsbelange in der Auskunft berücksichtigen durch Informationen zur Wegeführung, zum Höhenprofil, zur Wegequalität und sonstigen Ausstattungsmerkmalen.</i></p> <p><i>Handlungsschwerpunkt 3 - Beitrag zum Mobilitäts- & Verkehrsmanagement (IVS-Anwendung) Die erfassten Daten sowie die daraus erzeugten Informationen sind für Zwecke des Mobilitäts- und Verkehrsmanagements einzusetzen um die Gestaltung eines umwelt- und kostensensiblen Mobilitäts- und Verkehrsverhaltens durch die Nutzerinnen und Nutzer zu ermöglichen. Dabei sind die systembedingten Vorteile des motorisierten Individualverkehrs, ÖPNV, Radverkehrs und Fußgängerverkehrs miteinander zu kombinieren und intermodale Ansätze umzusetzen. Möglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern sowie zur Stärkung der Nahmobilität und des Umweltverbundes sind zu nutzen.</i></p> <p><i>Handlungsschwerpunkt 5 - Anwendungsorientierte Forschung und reale Testumgebungen</i></p>	

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
	<p><i>Maßnahme V.5: (Kooperative) IVS für Fußgänger- & Radverkehr</i> <i>Ausgehend vom ÖPNV-Plan und dem Landesradverkehrsplan sollen die Potenziale von IVS bzw. C-ITS im Hinblick auf die Stärkung der Nahmobilität (Zufußgehen und Radfahren) und die Förderung intermodaler Reiseketten untersucht werden. Gleichmaßen sind neue Mobilitätsangebote und Verkehrsmittel zu berücksichtigen und mittels Durchführung von Demonstrationsprojekten bestenfalls in den Regelbetrieb zu überführen.</i></p>	
057	<p>„Handlungsfeld II – Infrastruktur“ „HF II / M 5 – Ausbau der Schnittstellen zum ÖPNV“</p> <p>In diesem Abschnitt wird der Begriff „sichere Fahrradabstellanlage“ verwendet. Sind hier gesicherte Anlagen im Sinne abschließbarer Stellplätze (z. B. Fahrradboxen) gemeint? Oder ist vielmehr von witterungsgeschützten, gut einsehbaren Anlagen mit Anlehnbügel nach modernem Standard (keine „Felgenkiller“) die Rede? Um hier Missverständnisse zu vermeiden, möchten wir anregen, den Begriff näher zu erläutern.</p>	<p>wird übernommen siehe Stellungnahme Nr. 011</p>
058	<p>„Handlungsfeld II – Infrastruktur“ „HF II / M 5 – Ausbau der Schnittstellen zum ÖPNV“</p> <p>Statt des Begriffs SPNV-Haltepunkte sollte der Begriff „Bahnstation“ oder „SPNV-Station“ verwendet werden, da der Begriff „Station“ sowohl Bahnhöfe als auch Haltepunkte umfasst.</p>	<p>wird übernommen</p>
059	<p>„Handlungsfeld II – Infrastruktur“ „HF II / M 5 – Ausbau der Schnittstellen zum ÖPNV“</p> <p>Maßnahme HF II / M 5 a) Konzeption intermodaler Schnittstellen und Entwicklung einer Umsetzungs- und Finanzierungsstrategie</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass eine Förderung im Schnittstellenprogramm nur für SPNV-Stationen im Land und vereinzelt für Verknüpfungspunkte im Bus-Landesnetz möglich ist. Verknüpfungspunkte</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p>

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
	<p>innerhalb des ÖSPV (z. B. Endhaltestelle einer Straßenbahn) ohne Bezug zum Bahn-Bus-Landesnetz sind nicht Fördergegenstand des Schnittstellenprogramms.</p>	
<p>060</p>	<p>„Handlungsfeld II – Infrastruktur“ „HF II / M 5 – Ausbau der Schnittstellen zum ÖPNV“</p> <p>Maßnahme HF II / M 5 c) Sicherstellung, Ausweitung und Verbesserung der kostenlosen Fahrradmitnahme</p> <p>Bezüglich der Kapazitätserweiterung für die kostenlose Fahrradmitnahme im Bahn-Bus-Landesnetz wird auf folgenden aktuellen Sachstand hingewiesen: Dem ÖPNV-Plan des Landes entsprechend hat sich die NASA GmbH mit der Schaffung optimierter und ggf. ausgeweiteter Abstellkapazitäten in den Fahrzeugen befasst, bspw. durch den Ausbau einzelner Sitze in den Fahrzeugen. Eine weitere Ausweitung der Fahrradmitnahme wäre nur möglich, solange ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Sitzplätzen und Radstellplätzen in den Fahrzeugen beibehalten werden kann. Dabei müssen die gegebenen Fahrzeuggrößen berücksichtigt werden.</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p>
<p>061</p>	<p>Maßnahmenliste HF V / M 4 b) Mobilitätserziehung für Jugendliche in den Schulen</p> <p>Die NASA GmbH betreut in enger Zusammenarbeit mit dem Ministerium für Bildung das Projekt „Auf Achse mit Bahn und Bus“ des Landes Sachsen-Anhalt. Ziel des Projektes ist es, durch Mobilitätserziehung Wissen über die Nutzung von ÖPNV und Fahrrad zu kommunizieren. Weitere Informationen dazu finden Sie auf unserer Internetseite: https://www.nasa.de/service/auf-achse-mit-bahn-und-bus/</p> <p>Mitwirkung: NASA GmbH ergänzen</p>	<p>wird übernommen</p>

Altmarkkreis Salzwedel

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
062	<p>„Strategische Grundsätze und Handlungsfelder“ „Handlungsfeld II – Fahrradtourismus“</p> <p><i>„...Der Fahrradtourismus hat sich mit insgesamt 18 landesweit bedeutsamen überregionalen Radrouten zu einem wichtigen Wirtschaftsfaktor in Sachsen-Anhalt entwickelt. Unter dem Handlungsfeld „Fahrradtourismus“ ist das touristische Radroutennetz unter allen Gesichtspunkten weiter zu entwickeln, die Qualität der Routen und begleitenden Infrastruktureinrichtungen ist zu verbessern und der Fahrradtourismus soll als wichtiger Wirtschaftszweig des Landes weiter ausgebaut werden...“</i></p> <p>und</p> <p>„Handlungsfeld III – Fahrradtourismus“ „HF III / M 1 – Neukonzeption des Fahrradtourismus“</p> <p><i>„...Der Fahrradtourismus ist ein beständig wachsender und wichtiger Wirtschaftszweig für Sachsen-Anhalt. Dabei kommt die vom Fahrradtourismus geschaffene Wirtschaftskraft in einem starken Maße auch dem ländlichen Raum zugute...“</i></p> <p>Eine Datenbasis, welche die beiden Aussagen belegt, ist nicht bekannt. Im Sinne einer sachlichen Bestandsaufnahme sollten entsprechende Nachweis ergänzt werden. Dazu sollten neben Befahrungszahlen für Radrouten in Verantwortung des Landes auch der Wertschöpfungsanteil, das Lohnniveau und der Beschäftigungsanteil im Wirtschaftszeig Gastgewerbe berücksichtigt werden.</p>	<p>siehe Stellungnahme Nr. 001</p>
063	<p>Maßnahmenliste HF III / M 2 a) – d)</p> <p>Verweis auf Maßnahmenliste ohne Kommentar</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p>

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
064	<p>„Handlungsfeld III – Fahrradtourismus“ „HF III / M 1 – Neukonzeption des Fahrradtourismus“</p> <p><i>„...Wegeverbindungen für den Alltags- und Freizeitradverkehr müssen hohen Anforderungen wie gut befahrbare Oberflächenbeschaffenheit, möglichst wenige Steigungen und ganzjährige Befahrbarkeit aufweisen. Die Ansprüche der Fahrradtouristen hingegen sind sehr unterschiedlich...“</i></p> <p>Diese Passage konstruiert einen allgemeingültigen Unterschied zwischen den qualitativen Anforderungen der Radfahrer an Wegeverbindungen im Alltags-, Freizeit- und touristischen Radverkehr. Erfahrungsgemäß erwarten auch Touristen gut und ganzjährig befahrbare Wege – seltene und an besondere geografische Gegebenheiten gebundene Angebote wie Downhill-Strecken ausgenommen.</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>Hinweis: Die Textauszug ist aus dem Kontext gerissen. Bzgl. der Qualitätsstandards siehe auch HF III / M 2.</p>
065	<p>„Handlungsfeld III – Fahrradtourismus“ „HF III / M 2 – Fahrradtourismus mit Qualität“</p> <p><i>„...Häufig wird der Zustand der Wege auf touristischen Radrouten bemängelt. Mit Blick auf eine stärkere Vermarktung Sachsen-Anhalts als fahrradtouristisches Land sind, unter Berücksichtigung der Qualitätsstandards für Alltagsradwege, in Abstimmung zwischen dem Land und den Kommunen Qualitätsstandards für touristische Radrouten zu definieren.</i></p> <p><i>Es ist ein Konzept zu entwickeln, wie künftig der Zustand der Wege auf den Radrouten verbessert werden kann. Hierzu sind die Zuständigkeiten zu prüfen und gegebenenfalls auch neu zu regeln. Darüber hinaus sind Möglichkeiten zur Finanzierung zu schaffen, die Inanspruchnahme von Fördermitteln ist zu vereinfachen und aktiv zu unterstützen...“</i></p> <p>Diese Passage widerlegt die vorher zitierte Aussage und unterstreicht die Notwendigkeit definierter Qualitätsstandards für touristisch genutzte Radwege sowie die Bereitstellung der notwendigen finanziellen Mittel für die Herstellung und dauerhafte Erhaltung dieser Standards.</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p>

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
	<p>Zur Sicherstellung verlässlicher Qualitäten für touristische Radverkehrsverbindungen sollten landesweit gültige Mindestanforderungen definiert werden, welche eine ganzjährige Befahrbarkeit sicherstellen. Durch den bloßen Verweis auf angestrebte Abstimmungsprozesse und Zuständigkeitsprüfungen liefert der LRVP 2030 in der gegenwärtigen Form keine konkreten Lösungen für die bestehenden Probleme stark heterogener Infrastrukturqualitäten sowie unzureichende Finanzierungsinstrumente zur Verbesserung der Situation.</p>	
066	<p>Maßnahmenliste HF III / M 3 a) – d)</p> <p>Verweis auf Maßnahmenliste ohne Kommentar</p>	zur Kenntnis genommen
067	<p>„Handlungsfeld III – Fahrradtourismus“ „HF III / M 3 – Wegweisung, Routenbeschilderung und begleitende Infrastruktur“</p> <p><i>„...Die Benutzung touristischer Radrouten wird insbesondere für ortsfremde Personen erschwert, wenn Wegweiser fehlen, Radrouten nicht durchgängig beschildert sind oder Informationstafeln fehlen. Bereits im Jahr 2005 wurde vom Land das „Touristische Leitsystem in Sachsen-Anhalt“ eingeführt. Es war eine bundesweit beispielhafte Handlungsempfehlung für die Ausweisung touristischer Ziele und Radrouten...“</i></p> <p>Qualitative und durchgehende Wegweisungen sind eine notwendige Maßnahme zur Nutzbarmachung vorhandener Radverkehrsinfrastrukturen. Insofern ist positiv anzumerken, dass das Land den Altmarkkreis Salzwedel bereits seit 2019 beim Aufbau einer regionalen Radverkehrsleitsystems unterstützt.</p>	zur Kenntnis genommen
068	<p>Maßnahmenliste HF III / M 4 a) – b)</p> <p>Verweis auf Maßnahmenliste ohne Kommentar</p>	zur Kenntnis genommen

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
069	<p>„Handlungsfeld III – Fahrradtourismus“ „HF III / M 4 – Radroutenmanagement“</p> <p><i>„...Sperrungen und Baustellen können die Benutzung der touristischen Radrouten erschweren. Insbesondere ortsfremde Touristen sind hiervon betroffen. So führt beispielsweise die Einstellung des Fährbetriebs bei Niedrigwasser oft zu ungeplanten weiten Umwegen. Es ist daher eine Vorgehensweise zu entwickeln, wie Behinderungen auf den Radrouten erfasst werden können und wie Umleitungen oder Alternativrouten zu ermitteln, auszuschildern und abschließend über die Vermarktungswege zu kommunizieren sind...“</i></p> <p>Die beschriebene Zielstellung ist zu begrüßen. Entscheidend für die Umsetzbarkeit wird die landesweit vollständige und aktuelle Erfassung ausgewiesener touristischer Radrouten in einem digitalen Kataster sein. Die zu schaffende Datenlage sollte für relevante Akteure frei zugänglich und mittels der Nutzung von Standradschnittstellen in unterschiedliche EDV-Systeme einzubinden sein.</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>Hinweis: siehe hierzu auch HF IV / M7</p>
070	<p>Maßnahmenliste HF III / M 5 a) – c)</p> <p>Verweis auf Maßnahmenliste ohne Kommentar</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p>
071	<p>„Handlungsfeld III – Fahrradtourismus“ „HF III / M 5 – Vermarktung der touristischen Radrouten“</p> <p><i>„...Unter Einbindung der touristischen Regionalverbände, der Koordinierungsstellen und der Investitions- und Marketinggesellschaft soll die Vermarktung der touristischen überregionalen und regionalen Radrouten verstärkt werden. So ist der Zugang zu Informationen und Ansprechpartnern zu erleichtern, die Vermarktung der Radrouten durch Broschüren und Kartenmaterial zu intensivieren und das Internetangebot zu überarbeiten und öffentlichkeitswirksamer darzustellen...“</i></p> <p>Die beschriebene Zielstellung ist zu begrüßen. Neben der Vermarktung über traditionelle Instrumente wie Printprodukte und Internetseiten sollten</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p>

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
	künftig auch digitale Routenplaner von Marktführern wie Garmin oder Komoot systematisch Anwendung finden.	
072	Maßnahmenliste HF III / M 6 a) – b) Verweis auf Maßnahmenliste ohne Kommentar	zur Kenntnis genommen
073	„Handlungsfeld III – Fahrradtourismus“ „HF III / M 6 – Stärkere Einbeziehung lokaler Highlights“ <i>„...Um die Wertschöpfung aus dem Fahrradtourismus auch für die Gemeinden zu erhöhen, können lokale Highlights und Sehenswürdigkeiten in Abstimmung mit den touristischen Regionalverbänden in der Wegweisung der überregionalen Radrouten berücksichtigt und vermarktet werden. Die Erreichbarkeit lokaler Ziele ist durch Routenzubringer möglich, wenn diese den Qualitätsstandards für touristische Radrouten entsprechen...“</i> Für die beschriebenen Investitionen im Routenzubringer sind die finanziellen Voraussetzungen zu schaffen, damit die Zielsetzung erreicht werden kann.	zur Kenntnis genommen Hinweis: Radwege, durch die eine Vernetzung der landesbedeutenden Tourismusthemen („Luther und Reformation“, „Bauhaus und Moderne“, „UNESCO Welterbe“, „Blau Band“, „Gartenräume“, „Straße der Romanik“, „Himmelswege“) und den Radwegen der Klasse 1 und 2 des Landesradverkehrsplanes erreicht wird, werden im Rahmen der GRW gefördert.
074	Allgemein: Die vorliegende Maßnahmenliste regelt die Zuständigkeiten für die einzelnen Handlungsfelder des LRVP 2030. In der Vergangenheit konnte die angestrebte Zuständigkeit des MW für überregionale Radwege im Themenfeld „Wegemanagement touristischer Radrouten“ des LRVP 2010 nicht realisiert werden, da eine Vielzahl verschiedener Baulastträger zu koordinieren sind. So wurde festgestellt (vgl. Evaluation LRVP 2010 aus 2017, S 9), dass Zielstellungen aus dem LRVP 2010 zum Management der überregionalen Radwege durch das MW nicht umsetzbar waren, da die Baulastträgerschaft nicht ausreichend berücksichtigt wurde. Auch die Übertragung dieser Aufgabe an die Förderservice GmbH der IB löste das Problem nicht.	Die Hinweise werden dankend angenommen.

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
	<p>Im nun vorliegenden Entwurf sind diese zentralen Fragen erneut der Federführung des MW zugeordnet. Durch die Neuaufstellung des „Masterplan Tourismus“ ist die konkrete Ausgestaltung für die Zukunft jedoch offen. Einheitlich hohe Standards im Wegesystem lassen sich voraussichtlich nur mit einer auskömmlichen finanziellen Beteiligung des LSA umsetzen. Der aktuelle Entwurf des LRVP 2030 lässt die konkrete Gestaltung und Ausstattung entsprechender Finanzierungsinstrumente jedoch offen. Eine Weitergabe des Radwegemanagements an die Landkreise / Städte würde das Problem nur in eine untere Ebene verschieben. Da die Baulastträgerschaft im überwiegenden Teil bei den (finanzschwachen) Kommunen liegt, ist eine Lösung nicht absehbar. Somit wird weiterhin jede Region, im Rahmen ihrer begrenzten finanziellen Mittel, versuchen, ihre fahrradtouristischen Angebote an den vorhandenen Möglichkeiten auszurichten, was absehbar die Lücke zwischen Anspruch und Wirklichkeit im Fahrradtourismus in Sachsen-Anhalt nicht wird schließen können.</p>	

Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
075	<p>„Handlungsfeld I – Radverkehrsplanung und Konzeption“ „HF I / M 2 – Planung kommunaler Radverkehrsnetze“</p> <p>Unter Handlungsfeld 1 / M 2 Buchstabe c), wird festgehalten, dass der Landkreis im Rahmen seiner Zuständigkeit bei der Planung gemeindlicher Radverkehrsnetze mitwirkt, unterstützt und berät. Auf welche konkreten Zuständigkeiten und Aufgaben wird hier Bezug genommen? Ich bitte Sie die Maßnahmen an dieser Stelle zu konkretisieren.</p>	wird übernommen

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
076	<p>„Übergeordnete Rahmenvorgaben und tangierende Fachplanungen“</p> <p>Der Entwurf vom 01.09.2020 beinhaltet Vorgaben des LEP 2010, die zum Teil verkürzt und somit aus dem Kontext gerissen dargestellt wurden. Darüber hinaus blieben weiter einschlägige Vorgaben gänzlich unberücksichtigt. Nach § 3 Abs. 1 Raumordnungsgesetz sind Ziele der Raumordnung verbindliche Vorgaben in Form von räumlich und sachlich bestimmten oder bestimmbar, vom Träger der Raumordnung abschließend abgewogenen textlichen oder zeichnerischen Festlegungen in Raumordnungsplänen zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raums und Grundsätze der Raumordnung Aussagen zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raums als Vorgaben für nachfolgende Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen; Grundsätze der Raumordnung können durch Gesetz oder als Festlegungen in einem Raumordnungsplan aufgestellt werden. Ziele der Raumordnung sind mithin verbindlich in Anwendung zu bringen, Grundsätzen der Raumordnung ist in Abwägungs- und Ermessensentscheidungen ein erhöhtes Gewicht beizumessen.</p> <p>Folgende den Radverkehr betreffende Vorgaben sind zu ergänzen und bei der weiteren Planung zu beachten:</p> <p>Grundsatz 15 LEP 2010: Durch die zentralörtliche Gliederung sollen die Voraussetzungen für einen gezielten Einsatz öffentlicher Mittel geschaffen werden, um leistungsstarke Versorgungskerne für die Bevölkerung zu entwickeln und zu sichern. Öffentliche Mittel sollen schwerpunktmäßig in den Zentralen Orten eingesetzt werden, insbesondere: zur Revitalisierung der Innenstädte und Ortsteilzentren durch die Verbesserung der Erreichbarkeit von Arbeitsstätten und zentralen Einrichtungen sowie von Freizeit- und Naherholungseinrichtungen durch umweltschonende Verkehrserschließung, insbesondere durch Sicherung und Ausbau mit integrierter Gestaltung: b) von Fuß- und Radwegenetzen für den nicht motorisierten Individualverkehr und seiner Verkehrssicherheit.</p>	wird übernommen

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
	<p>Grundsatz 72 LEP 2010: Für die flächenhafte Erschließung der Teilräume des Landes sollen in Abstimmung zwischen den kommunalen Gebietskörperschaften und weiteren Baulastträgern funktionsgerechte, durchgängige Rad- und Fuß- (Wander)wegenetze entsprechend den Anforderungen an örtliche, zwischen- und überörtliche sowie freizeitorientierte und touristische Wegeverbindungen vorgesehen werden.</p> <p>Auszug aus der zugehörigen Begründung: Rad- und Fußwegeverbindungen sollen nicht motorisierte Verbindungsmöglichkeiten zwischen Wohnsiedlungen und Standorten der Grundversorgung sowie die Anbindung und gute Erreichbarkeit von Schulen, Arbeitsplätzen, Naherholungsgebieten und sonstigen, punktuellen Verkehrserzeugern sowie von Übergangsstellen zum öffentlichen Personenverkehr gewährleisten. Die Landkreise und Gemeinden sollen den Radverkehr gleichwertig neben dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr in die regionale und kommunale Verkehrsentwicklungsplanung integrieren. Hierbei soll entsprechend dem LRVP eine Klassifizierung vorgenommen werden.</p> <p>Ziel 84 LEP 2010: Die Landesstraßen sind durch Um- und Ausbau sowie Erhaltungsmaßnahmen der Fahrbahnen und Brücken insbesondere auch in den Ortslagen zu verbessern. Die Erhaltung noch nicht sanierter Landesstraßen ist deutlich zu verstärken. Die Maßnahmen sind durch den Neubau von Ortsumgehungen sowie durch Erhaltung und Netzergänzung Straßen begleitender Radwege zu ergänzen.</p> <p>Auszug aus der zugehörigen Begründung: Darüber hinaus soll auch das Netz der Radwege entlang der Landesstraßen vervollständigt werden.</p> <p>Grundsatz 139 LEP 2010: Die Naturparke Drömling, Dübener Heide, Fläming, Harz, Saale-Unstrut-Triasland und Unteres Saaletal dienen in besonderem Maße einer naturbetonten und naturverträglichen Erholung. Ihr Bekanntheitsgrad soll gestärkt und ihr touristisches Angebot insbesondere an Wander-, Rad- und</p>	

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
	<p>Reitwegen sowie Informationsstellen ausgebaut und dauerhaft unterhalten werden.</p> <p>Grundsatz 140 LEP 2010: Für den touristischen Radwanderverkehr, auch über die Landesgrenzen hinaus, sind der Aufbau und qualitative Ausbau eines zusammenhängenden landesweiten Radwegenetzes und die Verknüpfung mit dem regionalen und überregionalen Verkehr von besonderer Bedeutung.</p> <p>Grundsatz 146 LEP 2010: Eine gute Erreichbarkeit von Tourismus- und Erholungsorten sowie von touristischen Angeboten durch den ÖPNV ist anzustreben, ebenso wie eine Verknüpfung mit überregionalen und regionalen Radwegen.</p>	
077	<p>„Übergeordnete Rahmenvorgaben und tangierende Fachplanungen“</p> <p>Neben den Vorgaben des LEP 2010 sind die regionalspezifischen Vorgaben des Regionalen Entwicklungsplans für die Planungsregion Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg mit den Planinhalten „Raumstruktur, Standortpotenziale, technische Infrastruktur und Freiraumstruktur“ (REP A-B-W) zu beachten:</p> <p>Ziel 13 REP A-B-W: Überregional bedeutsame Radwanderwege sind: Europaradweg R1, Elberadweg, Radweg Berlin – Leipzig, Mulderadweg</p> <p>Auszug aus der zugehörigen Begründung: Die für die touristische Entwicklung der Planungsregion bedeutsamen überregionalen Radwanderwege sind durch die betroffenen Kommunen funktionstüchtig zu erhalten. Das überregionale Radwanderwegenetz, bestehend aus Radwegen der Kategorien 1 (R1, Elberadweg) und 2 (Radweg Berlin-Leipzig, Mulderadweg, Gartenreichtour Fürst Franz) gem. Landesradverkehrsplan Sachsen-Anhalt, soll durch regionale und lokale Rad- und Wanderwege ergänzt werden.</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>Hinweis: Die Festlegung der überregionalen touristischen Radwege erfolgt im Fachplan des Landes, dem Landesradverkehrsplan (erstmalig mit dem Landesradverkehrsplan 2010) durch das zuständige Ministerium (aktuell das Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitalisierung).</p> <p>Die Regionalen Entwicklungspläne sind ebenso wie der Landesradverkehrsplan aus dem Landesentwicklungsplan zu entwickeln.</p>

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
078	<p>Allgemein:</p> <p>Zu der vorliegenden Fassung muss grundsätzlich gesagt werden, dass diese absolut nicht mehr zeitgemäß ist nach der sprunghaften Radverkehrsentwicklung im Jahr 2020 und die laufenden Maßnahmen im Klimaschutzprogramm des Bundes bis 2030 nicht integriert wurden.</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>Hinweis: Das Klimaschutzprogramm des Bundes wird durch den Bund erarbeitet und veröffentlicht, nicht durch die Länder.</p>
079	<p>„Übergeordnete Rahmenvorgaben und tangierende Fachplanungen“ „Strategie Landesstraßenbau 2030“</p> <p>Ausbau von Landesstraßen bis 2030 - vom Etat 8% für Radwege / 6,8 Mio. € in 10 Jahren / ist absolut nicht bedarfsentsprechend</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>Hinweis: Der Etat für den Bau von straßenbegleitenden Radwegen an Landesstraßen in Höhe von 8 Prozent ergibt sich aus dem Koalitionsvertrag und wird durch den Landtag als Landesgesetzgeber bestimmt.</p>
080	<p>„Übergeordnete Rahmenvorgaben und tangierende Fachplanungen“ „Strategie Landesstraßenbau 2030“</p> <p>Handlungsfeld II - Lückenloses Alltagsnetz - dazu fehlt im Entwurf jegliche finanzielle Grundlage</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p>
081	<p>„Handlungsfeld I – Radverkehrsplanung und Konzeption“ „HF I / M 1 – Planung eines Landesradverkehrsnetzes“</p> <p>Netzplanungen für Landes und Bundesstraßen aus dem Jahr 2010 als Grundlage für 2030 zu nehmen - da ist echt die Zeit stehen geblieben</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>Hinweis: Die Abbildung des Zielkonzeptes 2005 dient lediglich der Verdeutlichung der Ausgangssituation. Die Planung des Landesradverkehrsnetzes – LRVN 2020 erfolgt nicht auf dieser veralteten Grundlage.</p>
082	<p>„Handlungsfeld VI – Finanzierung und Förderung“</p> <p>Dafür ergeben sich durch das laufende Klimaschutzprogramm des Bundes bis 2030 ganz andere Möglichkeiten und finanzielle Grundlagen.</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>Hinweis: Die Förderung des Radverkehrs durch den Bund über das Klimaschutzprogramm erfolgt in den Jahren 2020 – 2023. Das MLV setzt die Förderung um.</p>

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
083	<p>„Ausgangssituation“ „Befragung der Kommunen“</p> <p>Kommunalbefragungen von 2018 können nach dem Radverkehrsumschwung 2020 keine Grundlage mehr sein.</p>	zur Kenntnis genommen
084	<p>„Handlungsfeld III – Fahrradtourismus“ „HF III / M 5 – Vermarktung der touristischen Radrouten“</p> <p>Die Festlegung der Zuständigkeit der IMG zur Vermarktung von touristischen Radrouten ist nicht zielführend, da dieses bisher nur oberflächlich und punktuell erfolgte.</p>	zur Kenntnis genommen
085	<p>„Handlungsfeld VI – Finanzierung und Förderung“ „HF VI / M 2 – Bereitstellung von Landesmitteln für die Umsetzung des Landesradverkehrsnetzes“</p> <p>Bereitstellung von Landesmitteln für die Umsetzung des Landesradverkehrsnetzes muss auf den aktuellen Stand gebracht werden (zu allgemein)</p>	<p>wird übernommen</p> <p>HF VI / M 2 Abs. 1 Satz 3 wird gestrichen</p>
086	<p>„Handlungsfeld VI – Finanzierung und Förderung“ „HF VI / M 2 – Bereitstellung von Landesmitteln für die Umsetzung des Landesradverkehrsnetzes“</p> <p>EU-Mittel für Kommunen mit zu hohen Auflagen verbunden bis nicht möglich.</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>Hinweis: Die Förderbedingungen wurden bereits 2018 deutlich verbessert. Insofern werden die EU-Mittel sehr gut angenommen und sind derzeit ausgeschöpft.</p>
087	<p>Maßnahmenliste HF I / M 1 Definition eines Zielnetzes für den Alltagsradverkehr</p> <p>Definition Zielnetz und Konzeption für Alltagsradverkehr bis 2022 - zu lange / max. 2021, Planungs- und Umsetzungserleichterungen bis 2022 - zu lange / max. 2021</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>Hinweis: Die Maßnahmen wurden zeitlich in kurzfristig (bis 2022), mittelfristig (2026), langfristig (2030) und Daueraufgaben klassifiziert.</p>

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
088	<p>Maßnahmenliste HF I / M 3 Klassifizierung der Netzbestandteile</p> <p>Systematik Klassifizierung Netzbestandteile bis 2022 - zu spät / max. 2021</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>Hinweis: Die Maßnahmen wurden zeitlich in kurzfristig (bis 2022), mittelfristig (2026), langfristig (2030) und Daueraufgaben klassifiziert.</p>
089	<p>Maßnahmenliste HF I / M 4 Erarbeitung eines Wegweisungskonzeptes</p> <p>Wegweisungskonzept - Knotenpunktsystem muss integriert werden / bis 2022 o.k.</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>Hinweis: Bzgl. Knotenpunktsystem siehe HF III / M 3</p>

Landkreis Börde

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
090	<p>„Handlungsfeld I – Radverkehrsplanung und Konzeption“ „HF I / M 6 – Erarbeitung von Leitfäden für die kommunale Praxis“</p> <p>Als weitere wichtige Themen könnten hier u. a.: Grunderwerb von Flächen für Radwege / Wegerecht, Hilfestellung zur Akquise von Fördermitteln, Erläuterung der örtlichen (eigentums- und kommunalrechtlichen) Zuständigkeiten im Kontext mit dem geplanten Radwegenetz einfließen.</p>	<p>Hinweise dankend zur Kenntnis genommen</p> <p>Hinweis: Die Aufzählung ist nicht abschließend. Die Themenvorschläge werden im Rahmen der Erarbeitung der Leitfäden aufgegriffen.</p>
091	<p>„Handlungsfeld I – Radverkehrsplanung und Konzeption“ „HF I / M 7 – Unterstützung von Modellprojekten“</p> <p>Für das gesamte Land Sachsen-Anhalt, wie auch für den Landkreis Börde, wäre es nachhaltig, Modellprojekte homogen über die Fläche zu verteilen.</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>Hinweis: Das Land wird bei der Umsetzung eigener Modellprojekte auf eine Gleichbehandlung achten. Im Rahmen kommunaler Modellprojekte geht die Initiative</p>

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
		von den Kommunen aus. Hier hat das Land keinen Einfluss auf die Verteilung.
092	<p>„Handlungsfeld II – Infrastruktur“ „HF II / M 3 – Radwegemanagement und Mängelmeldesystem“</p> <p>Eine geeignete Multifunktionalität von ländlichen Wegen / Forstwegen / Deichwegen als Radweg sollte generell entsprechend der örtlichen Gegebenheiten vorab geprüft werden. Bezug nehmend auf den Bericht der Volksstimme (Oschersleber Tageblatt vom 04.09.2020) kam es in der Vergangenheit im Gebiet des Landkreises Börde zu tödlichen Unfällen auf Feldwegen nahe Klein Wanzleben.</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>Hinweis: Die Radfahrenden kamen auf landwirtschaftlichen Wege durch den Zusammenstoß mit Kraftfahrzeugen zu Tode, die die Wege unerlaubter Weise befuhren. Im Rahmen von HF II / M 2, HF V / M 1 und HF V / M 8 müssen geeignete Maßnahmen ergriffen werden.</p>
093	<p>„Handlungsfeld II – Infrastruktur“ „HF II / M 4 – Umsetzung einer landesweit einheitlichen Wegweisung“</p> <p>und</p> <p>Kapitel „Handlungsfeld III – Fahrradtourismus“ Bzgl. HF III / M 3 – Wegweisung, Routenbeschilderung und begleitende Infrastruktur“</p> <p>Bei der Festlegung eines einheitlichen Beschilderungssystems sollten Irritationen durch Doppelungen bzw. Abweichungen in Benennung und Symbolik von (v. a. touristischen) Radrouten vermieden werden. Eine einheitliche Symbolik schafft wertvollen Wiedererkennungswert. Die Nutzung von klaren Piktogrammen im Kontext mit alternativen Ausschierungsformen (z. B. Integration von Symbolen in Flächenbeläge) wäge ggf. vorteilhaft.</p>	<p>wird übernommen</p> <p>Auf den Zusammenhang der beiden Handlungsfelder wird hingewiesen. HF I / M 4 wird wie folgt ergänzt:</p> <p><i>„Bereits 2005 hat das Land Sachsen-Anhalt erstmals eine bundesweit beispielhafte Handlungsempfehlung für die Ausweisung touristischer Ziele und Radrouten eingeführt, das sogenannte „Touristische Leitsystem in Sachsen-Anhalt“ (<u>siehe hierzu auch HF III / M 3</u>).“</i></p>
094	<p>„Handlungsfeld III – Fahrradtourismus“ „HF III / M 4 – Radroutenmanagement“</p> <p>und</p>	<p>wird übernommen</p> <p>Aufnahme in der Maßnahmenliste unter HF III / M 4 a) unter Mitwirkung HF III / M 5 a) – c) unter Federführung</p>

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
	<p>„HF III / M 5 – Vermarktung der touristischen Radrouten“</p> <p>Zur Entwicklung ortsspezifischer Lösungen könnten die kommunalen Ämter für Wirtschaft / Wirtschaftsförderung auf Gemeinde- und Landkreisbasis nach Möglichkeit Anregungen und regionale Erfahrungen mit einfließen lassen.</p>	
095	<p>„Handlungsfeld VI – Finanzierung und Förderung“ „HF VI / M 4 – Fahrradabstellanlagen und Fahrradparken“</p> <p>und</p> <p>„HF VI / M 5 – Aktive Fördermittelberatung“</p> <p>Die Erfahrung zeigt, dass das Fachwissen hinsichtlich Radverkehrsplanung und -realisierung auf kommunaler Ebene teils gering ist. Eine bedarfsorientierte Beratung von Kommunen (ggf. nach modularem Prinzip mit gezielter Zuordnung von Themenschwerpunkten – wie z. B. Fahrradparken, Qualitätsstandards, Mindestanforderungen) durch Fachleute / Radverkehrsplaner könnte ein hilfreiches Angebot darstellen.</p> <p>Ein modularer Themenschwerpunkt könnte die gemeinsame Ermittlung von Fahrradparkanlagen sein (Welche Kriterien sollten angewandt werden? Wo sind Fahrradparkanlagen zu errichten und in welcher Größe?), die letztendlich auch kartografisch in einer Karte zusammen mit dem Radverkehrsnetz dargestellt werden.</p> <p>Ein weiterer modularer Themenschwerpunkt könnte ein Leitfaden für die aktive Fördermittelberatung sein, die auch als eine Art „Hand-Out“ an die Kommunen weitergegeben werden könnte.</p>	<p>Hinweise dankend zur Kenntnis genommen</p> <p>wird berücksichtigt bei der Umsetzung von:</p> <p>HF I / M 6 HF IV / M 3 HF IV / M 4 HF IV / M 5 HF IV / M 7 HF VI / M 5 HF VI / M 6</p>

Landkreis Mansfeld-Südharz

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
096	<p>„Handlungsfeld I – Radverkehrsplanung und Konzeption“ „HF I / M 3 – Klassifizierung der Netzbestandteile“</p> <p>Nach Auffassung des Landkeises Mansfeld-Südharz sind die überregional bedeutsamen touristischen Radrouten der Kategorien 1 und 2 im LRVP von großer Bedeutung für den Landkreis, da diese neben der radtouristischen Nutzung auch schon zum jetzigen Zeitpunkt eine hohe Bedeutung für den Freizeitradverkehr aufweisen und auch für den Alltagsradverkehr genutzt werden.</p> <p>Mit einem einheitlich klassifizierten Netz, das sowohl die vorhandenen touristischen Radrouten, als auch Verbindungen des Alltags- und Freizeitradverkehrs einbezieht, würde ein einheitlicher, baulastträgerübergreifender Plan vorliegen.</p>	zur Kenntnis genommen
097	<p>„Handlungsfeld I – Radverkehrsplanung und Konzeption“ „HF I / M 3 – Klassifizierung der Netzbestandteile“</p> <p>Um der nach wie vor steigenden Bedeutung des Radtourismus Rechnung zu tragen, sollten die im LRVP 2010 klassifizierten Radwege in unserem Zuständigkeitsbereich, insbesondere der Radfernweg Saale-Harz, der Harzrundweg und der Himmelscheibenradweg sowie die Salzstraße, als Radverbindungen mit überregionaler Bedeutung im künftigen LRVP 2030 verankert werden. Eine Abstufung der touristischen Radrouten gem. LRVP 2010 ist aus unserer Sicht nicht gerechtfertigt und wird abgelehnt.</p>	<p>wird übernommen</p> <p>Im HF I / M 3 letzter Absatz wird das in diesem Zusammenhang missverständliche Wort „<i>Abstufung</i>“ durch das Wort „<i>Klassifizierung</i>“ ersetzt.</p> <p>HF III / M 1 wurde inhaltlich überarbeitet, siehe hierzu Stellungnahme Nr. 004</p>
098	<p>„Handlungsfeld II – Infrastruktur“ „HF II / M 3 – Radwegemanagement und Mängelmeldesystem“</p> <p>Die Pflege und Unterhaltung der Wege sowie der Wegweisungen stellt für viele Kommunen ein großes sowohl finanzielles, als auch personelles Problem dar.</p> <p>Ein Pflege- und Unterhaltungskonzept wird daher befürwortet, sollte jedoch auch konkrete Finanzierung- und Umsetzungsmöglichkeiten aufzeigen.</p>	zur Kenntnis genommen

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
099	<p>„Handlungsfeld II – Infrastruktur“ „HF II / M 3 – Radwegemanagement und Mängelmeldesystem“</p> <p>Eine regelmäßige Streckenkontrolle sowie ein einheitliches Mängelmeldesystem stellen gute Ansätze zur langfristigen Sicherung des Landesradverkehrsnetzes dar. Eine baulastträgerübergreifende und landesweit einheitliche Koordination dieser Vorhaben durch das Land wäre aus unserer Sicht sehr sinnvoll.</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p>
100	<p>„Handlungsfeld III – Fahrradtourismus“</p> <p>Die Neustrukturierung des touristischen Radroutennetzes und der vorhandenen Klassenaufteilung wird wie o. g. kritisch gesehen, da die gemäß LRVP 2010 durch den Landkreis Mansfeld-Südharz verlaufenden touristischen Radverbindungen von großer Bedeutung sind. Die Klassifizierung sollte für den überwiegenden Teil der touristischen Radrouten (LRVP 2010) zwingend beibehalten werden, um diesem Umstand Rechnung zu tragen. Dies wurde auch im Regionalen Radverkehrskonzept der Region Harz (gemeinsam für die Landkreise Harz und Mansfeld-Südharz) aus dem Jahr 2014 so herausgearbeitet. Gemeinsam mit dem gegenwärtig im LRVP 2030 konzipierten Radwegenetz für den Alltags- und Freizeitradverkehr wird damit perspektivisch ein Radverkehrsnetz zur Verfügung stehen, welches regional und lokal weiter verdichtet werden kann.</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>Hinweis: HF III / M 1 wurde inhaltlich überarbeitet, siehe hierzu Stellungnahme Nr. 004</p>
101	<p>„Handlungsfeld III – Fahrradtourismus“ „FH III / M 1 – Neukonzeption des Fahrradtourismus“</p> <p>Eine Übernahme der regionalen touristischen Radrouten in die Regionalen Entwicklungspläne kann gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 3 a) Landesentwicklungsgesetz Sachsen-Anhalt (LEntwG LSA) als regional bedeutsame Verkehrsstrassen erfolgen. Diese sind als bedeutsame Rad-, Wander- und Reitwege bereits Bestandteil der Regionalen Entwicklungspläne Halle und Harz und sollten auch in künftigen Teil- und Gesamtfortschreibungen berücksichtigt werden.</p>	<p>wird übernommen</p> <p>Hinweis: HF III / M 1 wurde inhaltlich überarbeitet, siehe hierzu Stellungnahme Nr. 004</p>

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
	Die lokalen Radverbindungen können jedoch nicht Gegenstand der Regionalen Entwicklungspläne sein, da dies schon aufgrund der in § 9 Abs. 2 LEntwG LSA festgelegten Darstellung im Maßstab 1 : 100.000 zu einer Unübersichtlichkeit führt und nicht Bestandteil der in den Regionalen Entwicklungsplänen gem. § 9 LEntwG LSA zu sichernden Inhalte ist. Die Unterscheidung in regional und lokal bedeutsame Radrouten sollte klarer herausgearbeitet werden.	
102	<p>Allgemein:</p> <p>Grundsätzlich ist die Überarbeitung des LRVP 2030 sehr zu begrüßen. Insbesondere eine einheitliche Definition von Qualitätsstandards sowie die Bestrebungen einer landesweit einheitlichen Wegweisung wird seitens des Landkreises Mansfeld-Südharz befürwortet.</p>	zur Kenntnis genommen

Landkreis Saalekreis

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
103	<p>Allgemein:</p> <p>Unsererseits gibt es keine konkreten Anmerkungen.</p>	zur Kenntnis genommen

Landeshauptstadt Magdeburg

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
104	<p>Allgemein:</p> <p>Bei dem nun vorliegenden LRVP sollen die Kommunen stärker berücksichtigt werde. Aus Sicht der Landeshauptstadt Magdeburg ist dies ein wichtiger Schritt. Dieser Aspekt beinhaltet eine stärkere Rolle der Kommunen bei der Landesradverkehrsplanung. Zudem folgt daraus, dass beide Seiten intensiver in diesem Themenfeld zusammenarbeiten können. Die daraus abzuleitende stärkere Einbindung ist positiv zu bewerten.</p>	zur Kenntnis genommen
105	<p>Allgemein:</p> <p>Bei der Planung des Radverkehrs in Kommunen wie der Landeshauptstadt Magdeburg liegt ein stärkerer Fokus auf dem Alltagsradverkehr. Für den neuen LRVP muss dies näher bzw. deutlicher hervorgehoben werden. Mit den im LRVP definierten Handlungsfeldern wird lediglich der Fahrradtourismus thematisiert. Der Alltagsradverkehr wird lediglich ansatzweise beschrieben. Einzig bei den Grundsätzen wird der Alltagsradverkehr direkt benannt. Aus diesem Grund besteht die Befürchtung, dass der touristische Radverkehr weiterhin zu stark im Mittelpunkt des LRVP steht. das Land Sachsen-Anhalt hat aufgrund seiner Siedlungsstruktur überwiegend ländliche und kleinstädtische Kommunen. Hier ist der touristische Radverkehr erwartungsgemäß bzw. traditionell stärker im Fokus. Der Alltagsradverkehr spielt hier eine eher untergeordnete Rolle. Mit dem neuen LRVP sollte nun eine ausgewogene Balance zwischen Tourismus- und Alltagsradverkehr gefunden werden, da auch in den ländlichen Bereichen der Alltagsradverkehr gefordert werden müsste.</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>Hinweis: Der LRVP 2030 behandelt in wesentlichem Umfang sowie mit einer Vielzahl von Maßnahmen den Alltagsradverkehr. Um die Handlungsfelder nicht jeweils mit der Thematik Fahrradtourismus zu vermischen und dennoch der Bedeutung Rechnung zu tragen, wird er in einem eigenen Handlungsfeld behandelt.</p>
106	<p>Kapitel „Ausgangssituation“ Bzgl. „Statistische Eckwerte“</p> <p>Zu den statistischen Eckwerten sei darauf hingewiesen, dass die Stichprobengröße bei der Erhebung Mobilität in Deutschland (MiD) für das</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>Hinweis: Die Erhebung MiD 2017 beinhaltet für Sachsen-Anhalt die Befragung von 2.442 Personen und insgesamt</p>

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
	<p>Land Sachsen-Anhalt eher gering ist. Die Aussagekraft für das gesamte Land Sachsen-Anhalt ist daher begrenzt.</p> <p>Auch das System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) der Technischen Universität Dresden bietet keine flächendeckende Aussagekraft, da sich nur ein kleiner Teil des Landes Sachsen-Anhalt an der Erhebung beteiligt hat.</p> <p>Ähnliches gilt für die Erhebungen Fahrrad-Monitor Deutschland sowie ADFC-Fahrradklimatest. Daher sind landesweite Aussagen auf Basis dieser Erhebungen mit der nötigen Zurückhaltung zu tätigen.</p>	<p>6.882 Wegen. Gemessen an der Gesamtbevölkerungszahl genügt der Stichprobenumfang für grundlegende Aussagen.</p> <p>Die Aussagen im LRVP 2030 beziehen sich nur auf die erhobenen Kommunen. Eine Ableitung allgemeingültiger Aussagen für Sachsen-Anhalt wurde nicht vorgenommen.</p> <p>Auf die eingeschränkte Aussagekraft wird im Text bereits hingewiesen.</p>
107	<p>Allgemein:</p> <p>Es ist positiv zu bewerten, dass mit den Handlungsfeldern die Themenschwerpunkte des Radverkehrs (Ausnahme: direkte Benennung des Alltagsradverkehr) systematisch aufgegliedert wurden. Ebenso positiv ist das Wiederfinden der Handlungsfelder in vorhandenen Landeskonzepten.</p>	zur Kenntnis genommen
108	<p>„Handlungsfeld I – Radverkehrsplanung und Konzeption“ „HF I / M 4 – Erarbeitung eines Wegweisungskonzeptes“</p> <p>Die Erarbeitung eines landesweit gültigen Wegweisungskonzeptes ist positiv zu werten. Es sollte auch mit den Kommunen und den Landkreisen eine Möglichkeit gefunden werden, sich auf einen landesweiten Standard zu einigen. Der angedachte Leitfaden kann hierbei helfen. Allerdings sollte dieser vom Land Sachsen-Anhalt vorgegeben werden. leider ist hierbei der LRVP eher vage in seiner Aussagekraft.</p>	zur Kenntnis genommen
109	<p>„Handlungsfeld II – Infrastruktur“ „HF II / M 2 – Definition von Ausbaustandards“</p> <p>Auch bei den definierten Ausbaustandards fehlt es an Aussagekraft. Hier wären klare Angaben wünschenswert. Alternativ kann die aktuell geltende ERA als Planungsgrundlage vorgegeben werden. Ausschließlich der</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>Hinweis: Verbindliche Vorgaben sind wünschenswert. Das Land kann diesbezüglich aber gegenüber den Kommunen lediglich Empfehlungen abgeben. Verbindlichkeit der</p>

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
	Wunsch, sich daran zu orientieren, ist für die aktive Radverkehrsförderung zu allgemein und undeutlich.	Vorgaben ist nur im Rahmen von Zuwendungen möglich.
110	<p>„Handlungsfeld V – Verkehrssicherheit, Mobilitäts- und Verkehrserziehung“</p> <p>Die Thematik Mobilitäts- und Verkehrserziehung von (Schul-)Kindern wird im vorliegenden Entwurf thematisiert. Dies ist grundsätzlich richtig und wichtig. Eine frühzeitige Schulung der Kinder im sicheren Umgang mit dem Fahrrad ist Grundlage für die zukünftige Verkehrsmittelwahl der Menschen. Aus diesem Grund ist es wichtig festzulegen, wie sich hierbei das Land Sachsen-Anhalt positioniert. Es wird auf die Kultusministerkonferenz verwiesen. Konkrete Aussagen fehlen leider. Es wäre wünschenswert, wenn dieses Thema eine höhere Wichtung bekommt, da dies ein erster Schritt für einen höheren Alltagsradverkehrsanteil sein kann. Auch sollten Möglichkeiten aufgezeigt werden, wie die flächendeckende Radfahrausbildung (gem. Handlungsfeld V / Maßnahme 4) funktionieren kann.</p>	zur Kenntnis genommen
111	<p>Allgemein:</p> <p>Zusammenfassend kann die vorliegende Entwurfsfassung des LRVP positiv eingeschätzt werden. Aus Sicht der Landeshauptstadt Magdeburg sollte der LRVP landesweite Planungsgrundlage sein. Dazu müssen manche Themen, wie beispielsweise die Ausbaustandards und die Mobilitäts- und Verkehrserziehung, näher beschrieben werden. Hier fehlt es an Detailschärfe bzw. Vorgaben durch das Land Sachsen-Anhalt. Des Weiteren sollte ausgeführt werden, wie die unterschiedlichen Zielstellungen bei der Radverkehrsplanung in größeren und kleineren Kommunen im LRVP zusammengefasst werden können.</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>Hinweis: Die Konkretisierung der Inhalte erfolgt jeweils in der Umsetzung der Maßnahmen.</p>

Stadt Halle (Saale)

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
112	<p>„Ausgangssituation“ „Statistische Eckwerte“</p> <p><i>„...Für das Jahr 2018 liegen für die Stadt Halle (Saale) und die Lutherstadt Wittenberg keine Daten vor, dafür wurden aber erstmals Daten für die Stadt Coswig erhoben...“</i></p> <p>Es handelt sich hierbei um die Stadt Coswig bei Dresden.</p>	<p>wird übernommen</p> <p>neue Formulierung: <i>„...Für das Jahr 2018 liegen für die Stadt Halle (Saale) und die Lutherstadt Wittenberg keine Daten vor...“</i></p>
113	<p>„Ausgangssituation“ „Statistische Eckwerte“</p> <p><i>„...2013 lag die Fahrradnutzung in den Städten Dessau-Roßlau (17,3 Prozent) und Lutherstadt Wittenberg (18,9 Prozent) deutlich über dem Landesdurchschnitt. In Magdeburg und Halle lag sie mit 11 bis 13 Prozent nur leicht darüber...“</i></p> <p>Auf welchen Landesdurchschnitt aus welchem Jahr wird sich hier bezogen? Da beim SrV lediglich Personen aus ausgewählten Städten befragt wurden, kann dieser Wert eigentlich nicht vom SrV kommen.</p> <p>Der genaue Wert für Halle lag beim SrV bei 11,3 Prozent. In Magdeburg waren es 12,6 Prozent.</p>	<p>wird übernommen</p> <p>neue Formulierung: <i>„...2013 lag die Fahrradnutzung in den Städten Dessau-Roßlau (17,3 Prozent) und Lutherstadt Wittenberg (18,9 Prozent) deutlich über dem Bundesdurchschnitt, der gemäß der Erhebung Mobilität in Deutschland seit 2008 bei 10 Prozent liegt. In Magdeburg (12,6 Prozent) und Halle (Saale) (11,3 Prozent) lag sie nur leicht darüber...“</i></p>
114	<p>„Handlungsfeld I – Radverkehrsplanung und Konzeption“ „HF I / M 4 – Erarbeitung eines Wegweisungskonzeptes“</p> <p>Das angestrebte landesweit einheitliche Wegweisungssystem sollte sich konsequent am „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV Nr. 245) orientieren. Dazu sollte eine entsprechende Richtlinie für Sachsen-Anhalt erarbeitet werden, ähnlich</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p>

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
	<p>wie es sie bereits in den Nachbarländern Thüringen, Sachsen und Brandenburg gibt.</p> <p>Das Foto auf Seite 48 sollte Pfeil- oder Tabellenwegweiser gemäß FGSV Nr. 245 zeigen.</p>	
115	<p>„Handlungsfeld II – Infrastruktur“ „HF II / M 2 – Definition von Ausbaustandards“</p> <p>Im zweiten Absatz sollten auch ehemalige Bahntrassen benannt werden.</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>Hinweis: Sollen ehemalige Bahntrassen für den Radverkehr umgenutzt werden, stellen sie eine Radverkehrsanlage dar, für die die regulären Qualitätsstandards gelten. Abweichende Standards sind nur bei Wegen vorgesehen, die durch weitere Nutzungen belegt sind.</p>
116	<p>„Handlungsfeld II – Infrastruktur“ „HF II / M 3 – Radwegemanagement und Mängelmeldesystem“</p> <p>Hinsichtlich des Themas Baustellen und Sperrungen sollte ein Leitfaden zur Führung des Radverkehrs an Baustellen erarbeitet werden. Dabei kann sich auch an bereits existierenden derartigen Veröffentlichungen aus Baden-Württemberg, Bayern oder NRW orientiert werden.</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>Hinweis: siehe HF I / M 6</p>
117	<p>„Handlungsfeld II – Infrastruktur“ „HF II / M 4 – Umsetzung einer landesweit einheitlichen Wegweisung“</p> <p>Um eine landesweit flächendeckend einheitliche Wegweisung zu gewährleisten, sollte die Zuständigkeit für Herstellung, Pflege und Wartung der Wegweisung am Landesradverkehrsnetz (LRVN) beim Land liegen.</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p>

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
118	<p>„Handlungsfeld III – Fahrradtourismus“ „HF III / M 3 – Wegweisung, Routenbeschilderung und begleitende Infrastruktur“</p> <p>Auch bei der Wegweisung an den touristischen Radrouten sollte sich konsequent am „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV Nr. 245) orientiert werden. Die bereits oben erwähnte Wegweisungsrichtlinie sollte dabei sowohl für den Alltags- und Freizeit-Radverkehr als auch für den touristischen Radverkehr anwendbar sein.</p>	zur Kenntnis genommen
119	<p>„Handlungsfeld VI – Finanzierung und Förderung“ „HF VI / M 1 – Bereitstellung von Landesmitteln für die Umsetzung des Landesradverkehrsplans“</p> <p>Der Radverkehr als solcher ist keine Pflichtaufgabe von Bund, Ländern und Kommunen. Dagegen ist aber die Herstellung verkehrssicherer Bedingungen eine Pflichtaufgabe der jeweiligen Baulastträger. Darauf sollte hingewiesen werden.</p>	<p>wird übernommen</p> <p>siehe Stellungnahme Nr. 002</p>

Stadt Dessau-Roßlau

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
120	<p>„Ausgangssituation“ „Statistische Eckwerte“</p> <p><i>„...Insbesondere in kleinstädtischen und dörflichen Räumen nutzen Kinder und Jugendliche zwischen 10 und 19 Jahren nutzen immer seltener das Fahrrad...“</i></p>	<p>wird übernommen</p> <p>neue Formulierung: <i>„...Insbesondere in kleinstädtischen und dörflichen Räumen nutzen Kinder und Jugendliche zwischen 10 und 19 Jahren immer seltener das Fahrrad...“</i></p>

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
	<p>„...Für das Jahr 2018 liegen für die Stadt Halle (Saale) und die Lutherstadt Wittenberg keine Daten vor, dafür wurden aber erstmals Daten für die Stadt Coswig erhoben...“ Es handelt sich hierbei nicht um die Stadt Coswig (Anhalt).</p>	siehe Stellungnahme Nr. 112
121	<p>„Handlungsfeld II – Infrastruktur“ „HF II / M 1 – Umsetzung des Landesradverkehrsnetzes“</p> <p>Auf Seite 45 wird das Dilemma hinreichend beschrieben, geänderte Rahmenbedingungen sind hier nicht zu erkennen.</p>	zur Kenntnis genommen
122	<p>„Handlungsfeld II – Infrastruktur“ „HF II / M 1 – Umsetzung des Landesradverkehrsnetzes“</p> <p>zu Absatz 2 Wer ist verantwortlich?</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>Hinweis: siehe Maßnahmenliste</p>
123	<p>„Handlungsfeld II – Infrastruktur“ „HF II / M 2 – Definition von Ausbaustandards“</p> <p>Warum eigene Standards? Das kostet Zeit.</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>Eigene Standards ermöglichen es, auf landesspezifische Anforderungen einzugehen und die Vorgaben der technischen Regelwerke zu konkretisieren.</p>
124	<p>„Handlungsfeld II – Infrastruktur“ „HF II / M 2 – Definition von Ausbaustandards“</p> <p>zu Absatz 2 ERA oder noch zu definierende landeseigene Standards?</p>	<p>wird übernommen</p> <p>neue Formulierung <i>„... Alle Baulastträger sind deshalb aufgerufen, sich an den landeseigenen Qualitätsstandards zu orientieren...“</i></p>
125	<p>„Handlungsfeld II – Infrastruktur“ „HF II / M 2 – Definition von Ausbaustandards“</p> <p>zu Absatz 4</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>Hinweis: Das Land fördert Radverkehrsinfrastruktur, soweit der Bedarf nachgewiesen wird (vgl. ERA). Die Infrastruktur ist bedarfsgerecht und entsprechend der</p>

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
	Ausgangs beschrieben nimmt im ländlichen Raum der Radverkehr in LSA nicht zu. Wie ist der Betrieb „üppiger“ Radinfrastruktur dauerhaft finanzierbar?	Qualitätsstandards herzustellen. Dies gilt landesweit und unabhängig von der Lage.
126	<p>„Handlungsfeld II – Infrastruktur“ „HF II / M 3 – Radwegemanagement und Mängelmeldesystem“</p> <p>zu Absatz 2 Setzt ausreichend Mittel für Unterhalt und Betrieb voraus. Mängelmeldesystem allein hilft nicht bei der Beseitigung.</p>	zur Kenntnis genommen
127	<p>„Handlungsfeld VI – Finanzierung und Förderung“ „HF VI / M 2 – Bereitstellung von Landesmitteln für die Umsetzung des Landesradverkehrsnetzes“</p> <p>Unterschiedliche Baulastträger (Bahn, Forst) erhalten teils abweichende Förderquoten, was Gesamtprojekt erschwert.</p>	zur Kenntnis genommen
128	<p>„Handlungsfeld VI – Finanzierung und Förderung“ „HF VI / M 4 – Fahrradabstellanlagen und Fahrradparken“</p> <p>Die Stadt Dessau-Roßlau hat im Zeitraum 2018 bis 2020 ein EFRE-Projekt Fahrradabstellanlagen realisiert (467 Fahrradabstellplätze in der Innenstadt Dessau an 12 Standorten).</p>	<p>wird übernommen</p> <p><i>„...Doch während beim Ausbau von ÖPNV-Schnittstellen die Mittel zunehmend abgerufen werden, wurden in den letzten Jahren mit dem eigens geschaffenen EU-Förderprogramm „Förderung nachhaltiger Mobilität – Radverkehrsanlagen und -infrastruktur“ keine Abstellanlagen umgesetzt.</i></p>
129	<p>„Handlungsfeld VI – Finanzierung und Förderung“ „HF VI / M 6 – Fördervereinfachung und Flexibilisierung von Förderquoten“</p> <p>zu Absatz 2 Würde Trendumkehr der bisherigen Förderpraxis bedeuten.</p>	zur Kenntnis genommen

Kommunale Spitzenverbände Sachsen-Anhalt (Landkreistag und SGSA)

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
130	<p>Allgemein:</p> <p>Der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur ist ein wichtiges Anliegen der Kommunen in Sachsen-Anhalt. Insoweit begrüßen wir die Weiterentwicklung des Landesradverkehrsplans 2010 und verbinden damit die Erwartung eines Konzeptes zum Aufbau eines ganzheitlichen Radverkehrssystems. Die vorgelegte Entwurfsfassung des LRVP 2030 bleibt allerdings hinter diesen Erwartungen zurück.</p> <p>Bereits der Koalitionsvertrag enthält Aussagen zur Verbesserung der Radinfrastruktur im Land, die sich auch im LRVP 2030 wiederfinden.</p> <p>Wir halten es für sachgerecht, die vereinbarten Punkte im Rahmen einer Stufenplanung zu einer konkreten Strategie zu entwickeln.</p> <p>Hierfür ist aufgrund der unterschiedlichen Straßenbaulastträger zuerst eine solide Planungsgrundlage erforderlich. Es bietet sich daher an, den LRVP nicht nur in unterschiedliche Bereiche zu unterteilen, sondern innerhalb dieser Bereiche stufenweise realistische Ziele zu formulieren, die begleitenden Maßnahmen einzuordnen und eine Finanzierungsgrundlage zu schaffen. Auf dieser Basis können weitere Handlungsfelder definiert und entsprechende Maßnahmen umgesetzt werden.</p>	zur Kenntnis genommen
131	<p>„Handlungsfeld I – Radverkehrsplanung und Konzeption“ „HF I / M 1 – Planung eines Landesradverkehrsnetzes“</p> <p>Erfassung des Radverkehrsnetzes Als erster Schritt sollte eine Datengrundlage geschaffen werden. Das Landesradverkehrsnetz (LRVN) als eine Maßnahme des LRVP muss als flächendeckende Infrastruktur dem Alltagsradverkehr dienen. Hierfür kann auf landesseitig bestehendes Datenmaterial (insbes. LVermGeo) zurückgegriffen werden. Diese Datengrundlage ist mit der kommunalen Ebene anzustimmen und ggf. durch diese zu ergänzen.</p>	zur Kenntnis genommen siehe HF I / M 1 HF VI / M 7

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
	<p>Lückenschluss Zentrales Problem im Radverkehrsnetz des Landes ist die fehlende Vernetzung von Radwegen. Das geplante LRVN soll der gezielten Beseitigung von Lücken im gegenwärtigen Radverkehrsnetz dienen. Hier müssen die Kommunen direkt eingebunden, Bedarfe erfasst, fehlenden Radinfrastruktur analysiert und Lösungen entwickelt werden. Vor dem Hintergrund gleichwertiger Lebensverhältnisse bedarf es insbesondere im ländlichen Raum zielgerichteter Anbindungen an den öffentlichen Personennahverkehr sowie attraktiver Lösungen, um das eine mit dem anderen sinnvoll zu verknüpfen.</p>	
132	<p>„Handlungsfeld II – Infrastruktur“ „HF II / M 1 – Umsetzung des Landesradverkehrsnetzes“</p> <p>Zu klären bleibt das Verhältnis zwischen Bedarfsplänen für Radwege an Bundes- und Landesstraßen und dem LRVN. Es ist davon auszugehen, dass ein gemeinsam mit der kommunalen Ebene entwickeltes LRVN eine bedarfsgerechte Grundlage für den Radwegebau an Bundes- und Landesstraßen abbildet. Insoweit ist der LRVP 2030 zu konkretisieren.</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>siehe HF II / M 1</p>
133	<p>„Handlungsfeld II – Infrastruktur“ „HF II / M 1 – Umsetzung des Landesradverkehrsnetzes“</p> <p>und</p> <p>„Handlungsfeld IV – Kommunikation, Zusammenarbeit und Information“ „HF IV / M 2 – Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Sachsen-Anhalt“</p> <p>Aufbau einer Clearingstelle Unsere Mitglieder beklagen in der Praxis regelmäßig Probleme bei der Abstimmung der unterschiedlichen Baulastträger. Es erscheint hilfreich, wenn das Land die bestehende Radverkehrsordination als Clearingstelle auf Landesebene ausbaut oder Planstellen für die AGFK finanziert.</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>siehe HF II / M 1 HF IV / M 2</p> <p>Hinweis: Die Förderung der AGFK LSA ist mittelfristig im Landeshaushalt gesichert.</p>

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
134	<p>Allgemein:</p> <p>Konzentration auf den Alltags- und Freizeitradverkehr Wir begrüßen ausdrücklich die Fokussierung des LRVP 2030 auf den Alltags- und Freizeitradverkehr. Die Zielrichtung, ein durchgängiges Wegenetz für Alltag und Freizeit zu schaffen, ist besonders bedeutsam, weil wesentliche Ziele des Landesradverkehrsplan 2010 zum Alltagsradverkehr nicht umgesetzt worden sind. Der Schwerpunkt muss jedoch gegenwärtig der Alltagsradverkehr sein. Sukzessive müssen dann Freizeit-, Schülerverkehr, Radtourismus und Radsport in die Planung aufgenommen werden.</p>	zur Kenntnis genommen
135	<p>„Handlungsfeld II – Infrastruktur“ „HF II / M 2 – Definition von Ausbaustandards“</p> <p>Unterhaltung und Weiterentwicklung Ein wichtiger Baustein zur Erhöhung des Radverkehrsanteils ist die konsequente Investition in die Radinfrastruktur. Mit steigender Qualität und Quantität der Radverkehrsinfrastruktur steigt nachweislich auch die Zahl der Radfahrer. Insoweit begrüßen wir die Forcierung einer einheitlichen Qualität neuer Fahrradinfrastruktur.</p> <p>Dies darf allerdings nicht zu einer Verpflichtung führen, bestehende Radwege einem neuen Standard anpassen zu müssen. Über den Ausbau kommunaler Radwege entscheiden die Städte, Gemeinden und Landkreise im Rahmen der kommunalen Finanz- und Planungshoheit eigenständig.</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>siehe HF II / M 2</p> <p>Hinweis: Die Qualitätsstandards werden unter Berücksichtigung des Bestandes entwickelt und können den Kommunen lediglich zur Anwendung empfohlen werden. Im Rahmen von Förderprogrammen sind sie bei Investitionen in Neu-, Um- und Ausbau von Radverkehrsinfrastruktur jedoch verbindlich zur Anwendung vorgeschrieben, um mittelfristig auch den Bestand an den höheren Standard anzupassen.</p>
136	<p>„Handlungsfeld VI – Finanzierung und Förderung“</p> <p>Finanzierung Im jedem Planungsschritt konkrete Maßnahmen zuordnen zu können, ist ein begleitendes Finanzierungskonzept erforderlich, was der vorgelegte Entwurf vermissen lässt. Beispielhaft gibt der Nationale Radverkehrsplan 2020 an, dass ein jährlicher Mitteleinsatz von mindestens 8 – 19 Euro in den Gemeinden und bei den Landkreisen von 1 – 6 Euro pro Einwohner und Jahr erforderlich ist, um den Bedarf an Infrastrukturausbau, Betrieb und</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>Hinweis: Die Bereitstellung von Landeszuweisungen für den kommunalen Radwegebau obliegt dem Landtag als Landesgesetzgeber.</p>

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
	<p>Unterhaltung usw. zu sichern. Die Leitlinien des ADFC für eine zukunftsfähige Radinfrastruktur benennen sogar einen Bedarf von 30 Euro pro Einwohner und Jahr. Um den Radverkehr langfristig zu stärken und als Alternative anbieten zu können, muss den Städten, Gemeinden und Landkreisen eine Finanzierungsgrundlage durch das Land angeboten werden.</p> <p>Wir hatten bereits im Rahmen des Eckpunktepapiers (Eckpunktepapier zum Landesradverkehrsplan = Ergebnispapier der begleitenden Workshops zur Neuaufstellung des Landesradverkehrsplans), das pauschal auf die Folgeregelung zum Entflechtungsgesetz verwiesen hatte, kritisiert, dass die Landeszuweisungen für den kommunalen Straßenbau nicht einmal ausreichen, um jährliche Abschreibungen auf das Straßenvermögen auszugleichen. Der tatsächliche Bedarf im Vergleich des kommunalen Straßen- und Wegenetzes ist weit höher. Von einer Folgeregelung zum Entflechtungsgesetz hat der Landesgesetzgeber leider trotz des umfänglichen Bedarfs Abstand genommen.</p> <p>Es ist daher dringend erforderlich, dass Landeszuweisungen in Höhe von mindestens 20 Mio. EUR/Jahr für den kommunalen Radwegebau bereitgestellt werden.</p>	

ADFC

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
137	<p>Allgemein:</p> <p>In vielen Maßnahmen der einzelnen Handlungsfelder ist die Verantwortlichkeit für die Umsetzung an das MLV als federführend adressiert. Hier stellt sich für uns die einfache Frage wie die Umsetzung</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>Hinweis: Ein weiteres Gremium für das Controlling wird nicht für notwendig erachtet. Das MLV erstattet regelmäßig</p>

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
	<p>gelingen soll, ohne die nötige personelle und finanzielle Untersetzung. Wir verweisen hier auf das Fazit des Evaluationsberichts zum vorangegangenen LRVP: „...eine konsequente Umsetzung des LRVP aber noch nicht erreicht wurde und daher weitere und auch neue Anstrengungen notwendig sind“ (Evaluation des Radverkehrsplanes des Landes Sachsen-Anhalt S. 30) Es gilt unter allen Umständen zu vermeiden, dass das Fazit der Evaluation des neuen LRVP ähnlich lautet! Wenn das Vorhaben ernsthaft angegangen werden soll, müssen die erforderlichen Ressourcen bereitgestellt werden.</p> <p>Aus unserer Sicht sollten grundsätzlich folgende Punkte ergänzt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einrichtung eines Controllings zur Umsetzung über die IMAG hinaus (HF I / M 8) und regelmäßige Berichte im Ausschuss für Landesentwicklung und Verkehr und in der Öffentlichkeit - konkrete Zeithorizonte und quantifizierbare Ziele für die einzelnen Maßnahmen, Bsp. unter Verwendung von „Meilensteinen“, hier kann bei Verzug nachgesteuert werden - Verantwortlichkeiten innerhalb der Ressorts sind zu definieren, es sollten verbindliche Strukturen entwickelt werden - Angabe eines Ziels im modal Split, 25 % sollte die Zielvorgabe sein. 	<p>Berichte zu den laufenden Projekten im Ausschuss für Landesentwicklung und Verkehr und bezieht die Fraktionen aktiv ein. Die Projekte werden öffentlichkeitswirksam auf der Internetseite des MLV sowie in der Presse dargestellt.</p> <p>Die Fertigstellungstermine für die Projekte beziehen sich auf kurz- (2022), mittel- (2026), langfristige (2030) Maßnahmen sowie Daueraufgaben. Die Projektverantwortlichen sind im Rahmen der Umsetzung für die Zielerreichung verantwortlich. Im Rahmen der IMAG erfolgt die Umsetzungskontrolle.</p> <p>Da die Verantwortlichkeiten zwischen den Ressorts aber auch innerhalb der Ressorts wechseln können, wurde auf einen höheren Detaillierungsgrad verzichtet. Die Benennung eines konkreten Ziels wurde im Rahmen der begleitenden Workshops diskutiert und von der Mehrheit der Teilnehmenden abgelehnt.</p>
138	<p>„Handlungsfeld I – Radverkehrsplanung und Konzeption“</p> <p>Der ADFC empfiehlt die Übernahme landesbedeutsamer Radwege in die Baulast des Landes, um einen schnelleren und effizienteren Ausbau sicher zu stellen.</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>Hinweis: siehe Handlungsfeld III</p>
139	<p>„Handlungsfeld I – Radverkehrsplanung und Konzeption“ „HF I / M 4 – Wegweisungskonzept“</p> <p>Es wird in diesem Ansatz auf das touristische Wegweisungskonzept aus 2005 verwiesen, die Unterschiede zwischen Konzept und Realität sind augenfällig, eine Trennung zwischen touristischem Konzept- und Konzept für Alltag ist aus unserer Sicht nicht effizient. Das Leitsystem muss sich an nationalen Vorgaben orientieren, in allen Bundesländern außer dem Saarland gilt die FGSV 245 und wird durch</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>Hinweis: siehe HF I / M 4</p> <p>Hinweis dankend zur Kenntnis genommen siehe auch HF I / M 6</p>

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
	<p>Handbücher der jeweiligen Bundesländer ergänzt. Dies ist auch in Sachsen-Anhalt zu entwickeln. Die Wegweisung auf der Grundlage eines unzureichenden Regelwerkes führte bisher zu lückenhaften und unsystematischer Beschilderung. Dies ist ineffizient, da eine nicht konsistente Wegweisung von verschiedensten Akteuren aufgebaut wurde und wird.</p> <p>Für die Verwaltung derartiger Wegweisungssysteme wurde inzwischen Fachanwendungen mit GPS-Daten entwickelt und in vielen Bundesländern eingesetzt, dies gilt es zu berücksichtigen. Bei der Erarbeitung eines Konzeptes ist auf konkrete Umsetzungshinweise zu achten.</p>	<p>siehe HF IV / M 7</p>
140	<p>„Handlungsfeld I – Radverkehrsplanung und Konzeption“ „HF I / M 5 – Erarbeitung eines Handlungsleitfadens für die Landesebene“</p> <p>Bei der Erarbeitung ist insbesondere darauf zu achten, dass die ERA 2010 für das Bundesland als verbindlich erklärt wurde für den Baulasträger Land.</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>Hinweis: siehe auch HF II / M 2</p>
141	<p>„Handlungsfeld I – Radverkehrsplanung und Konzeption“ „HF I / M 6 – Erarbeitung von Leitfäden für die kommunale Praxis“</p> <p>Bei der Erarbeitung ist insbesondere darauf zu achten, dass die ERA 2010 für als verbindlich eingefordert wird, die Einhaltung der ERA 2010 ist ebenfalls in den Förderkriterien bei Förderung durch Bund und Land festzuschreiben.</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>Hinweis: Die Einhaltung der ERA kann den Kommunen nur im Rahmen von Förderprogrammen verbindlich vorgeschrieben werden. siehe auch HF II / M 2</p>
142	<p>„Handlungsfeld I – Radverkehrsplanung und Konzeption“ „HF I / M 7 – Unterstützung von Modellprojekten“</p> <p>Nennung weitere Beispiele wie „geschützte Radfahrstreifen“ und „geschützte Kreuzungen“, Möglichkeiten der Beleuchtung von Radverkehrsanlagen, Nutzung von Lastenfahrrädern</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>Hinweis: Die Formulierung ist nicht abschließend, sondern offen für jede Art von Modellprojekten.</p>

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
143	<p>„Handlungsfeld II – Infrastruktur“</p> <p>Dieses Handlungsfeld sollte um das Thema „Nutzung von ehemaligen Bahntrassen“ ergänzt werden. Machbarkeitsstudien können mögliche Trassen untersuchen. In Sachsen-Anhalt verfallen mehrere Hundert km touristisch aber auch für den Alltags Radverkehr hoch attraktive Trassen. Sie sollten auch das Landes Rad Verkehrsnetz eingebunden werden.</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>Hinweis: Die Planung des Landesradverkehrsnetzes bezieht alle denkbaren Wegestrukturen mit ein. Hierunter fallen auch ehemalige Bahntrassen soweit sie gemäß § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) von Bahnbetriebszwecken freigestellt wurden.</p>
144	<p>„Handlungsfeld II – Infrastruktur“ „HF II / M 3 – Radwegemanagement und Mängelmeldesystem“</p> <p>In einem ersten Schritt muss klar definiert werden, wer für was zuständig ist. Solange dies nicht geschieht läuft jedes Mängelmeldesystem ins Leere.</p> <p>Die schon im vorhergehenden LRVP geforderte Stelle eines Landesradwegewart muss im LRVP festgeschrieben werden.</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>Hinweis: Die Beseitigung von Schäden obliegt dem Baulastträger oder Wegeeigentümer im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht.</p> <p>siehe Maßnahme HF II / M 3 a)</p>
145	<p>„Handlungsfeld III – Fahrradtourismus“ „HF III / M 1 – Neukonzeption des Fahrradtourismus“</p> <p>Der ADFC hat bzgl. touristisches Routennetz ein weltweit einzigartiges Zertifizierungssystem entwickelt, das bereits in den meisten Bundesländern und mehreren Nachbarländern erfolgreich erprobt wurde. Es ist effizient, dieses national eingeführte und bekannte Vergleichssystem anzuwenden.</p> <p>Aktuelle Untersuchungen z. B. am Altmarkrundkurs oder R1 legen nahe, die Routenführung zu überarbeiten, bevor verstärkt in die Infrastruktur investiert wird.</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>Hinweis: Die touristischen Radrouten liegen in der Baulast der Kommunen. Die Durchführung einer Zertifizierung kann den Kommunen vom Land nicht vorgeschrieben werden.</p> <p>siehe HF III / M 1 HF III / M 2</p>
146	<p>„Handlungsfeld III – Fahrradtourismus“ „HF III / M 2 – Fahrradtourismus mit Qualität“</p> <p>Das Land sollte durch Impulse wie Konferenzen usw. Anstöße für Investitionsmaßnahmen geben. Fahrradtourismus spielt abseits von Elbe, Saale und Teilen von Havel, Unstrut und Elster in S.-A. mangels attraktiver</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>siehe auch HF III / M 5 HF III / M 6</p>

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
	<p>Infrastruktur eine Nebenrolle. Mit geringen Investitionen im Vergleich zu Großprojekten, können im strukturschwachen ländlichen Räumen nachhaltig touristische Betrieb unterstützt werden.</p>	
147	<p>„Handlungsfeld III – Fahrradtourismus“ „HF III / M 3 – Wegweisung, Routenbeschilderung und begleitende Infrastruktur“</p> <p>Systeme mit einer landesweiten Koordinierung haben sich bewährt und besitzen über den augenscheinlichen Vorteil einheitliche Systeme zu erzeugen und sind bei der Kfz-Wegweisung Standard.</p>	zur Kenntnis genommen
148	<p>„Handlungsfeld III – Fahrradtourismus“ „HF III / M 5 – Vermarktung der touristischen Radrouten“</p> <p>Das derzeitige Internetportal „Naturfreunde“ wird wenig genutzt und erreicht hinsichtlich des Komforts und der Nutzerfreundlichkeit nicht die Angebote anderer BL. Schon 2008 sollte in einem 10 Punkte Programm ein NRW vergleichbares Angebot geschaffen werden. Dies steht bis heute aus.</p>	zur Kenntnis genommen
149	<p>„Handlungsfeld IV – Kommunikation, Zusammenarbeit und Information“</p> <p>Aus unserer Sicht findet Kommunikation nach außen keine Berücksichtigung. Es sollte eine Maßnahmen „Kommunikationskampagnen“ ergänzt werden. Beispiele finden sich auf dem Portal des NRVP („Motor aus, Kopf an“)</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>siehe hierzu auch: HF IV / M 2 HF IV / M 5 HF V / M 4 – M 8</p>
150	<p>„Handlungsfeld IV – Kommunikation, Zusammenarbeit und Information“ „HF IV / M 1 – Interministerielle Arbeitsgruppe Radverkehr“</p> <p>Zusätzlich zur halbjährlichen Zusammenkunft ist ein regelmäßiger Austausch sicherzustellen, ggf. falls noch nicht vorhanden, eine Austauschplattform bereitzustellen.</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>Hinweis: Themenbezogen finden über die IMAG hinaus Treffen in kleineren Arbeitsgruppen bzw. die Einbindung der IMAG-Mitglieder bei Projekten statt.</p>

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
151	<p>„Handlungsfeld IV – Kommunikation, Zusammenarbeit und Information“ „HF IV / M 7 – Aufbau einer digitalen Informations- und Arbeitsplattform“</p> <p>Unerlässlich ist die Integration einer Wegweisungskatasters. Es stellt sich die Frage ob hierzu teure Eigenentwicklungen erfolgen müssen oder nicht auf bewährte Fachanwendungen zurückgegriffen werden sollte.</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>Hinweis: Die Integration eines Wegweisungskatasters ist vorgesehen. Der Aufbau der Informations- und Arbeitsplattform erfolgt durch die Weiterentwicklung bereits vorhandener Anwendungen des LVerGeo. Damit kann die Plattform den Kommunen kostenfrei zur Verfügung gestellt werden.</p>
152	<p>„Handlungsfeld V – Verkehrssicherheit, Mobilitäts- und Verkehrserziehung“</p> <p>In diesem Abschnitt sollte in der Einleitung der Landtagsbeschluss „Keine Verkehrstoten mehr in Sachsen-Anhalt“ (Beschluss Landtag Drs. 7/2591) Berücksichtigung finden. Der „Beirat für Verkehrssicherheit“ wird bisher nicht erwähnt und sollte ebenfalls berücksichtigt werden.</p>	<p>wird übernommen</p> <p>Ergänzung unter „Übergeordnete Rahmenvorgaben und tangierende Fachplanungen</p>
153	<p>„Handlungsfeld VI – Finanzierung und Förderung“</p> <p>Eine dauerhafte Unterstützung der Kommunen durch das Land muss sichergestellt werden. Außerdem dürfen keine zusätzlichen Hürden bei der Förderung des Bundes an die Kommunen (bspw. im Rahmen des beschlossenen Klimapakets) aufgebaut werden. Es sollte die verbindliche Verwendung von mindestens 10 % der Landesstraßenbaumittel für den Radwegebau entlang der Landesstraßen sowie für touristische Radwege festgeschrieben werden bzw. gefordert und durch die politische Ebene abgesichert werden. Ebenso sollte das Land den Kommunen bei der Weiterleitung von Mitteln für den kommunalen Straßenbau die Verwendung von mindestens 10% der Mittel für Radinfrastruktur vorschreiben.</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>Hinweis: Förderbedingungen definiert der Fördermittelgeber. Weitergehende Vorgaben des Landes beziehen sich ausschließlich auf den Qualitätsstandard. Die Bereitstellung von Landeszuweisungen für den kommunalen Radwegebau obliegt dem Landtag als Landesgesetzgeber.</p>

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
154	<p>„Handlungsfeld VI – Finanzierung und Förderung“ „HF VI – M 4 – Fahrradabstellanlagen und Fahrradparken“</p> <p>Berücksichtigung finden sollte die Novellierung der Landesbauordnung und die Verankerung von radfreundlichen Standards in den Förderprogrammen des Landes (siehe Anlage 1 + 2). Seit der Novellierung der Bauordnung im Jahre 2013 hat nur eine einzige Kommune, die Stadt Halle, Fahrradabstellanlagen in der kommunalen Satzung verankert. Somit besteht dringender Handlungsbedarf. Viele Mieter verfügen, wenn überhaupt, über keine sicheren und barrierefreien Abstellanlagen. Eine entsprechende Novellierung wie in NRW, B.-W. oder Hessen ist überfällig. Viele von Land geförderte Objekte eben so wenig. Mit vergleichbar geringen Aufwendungen wird so erst die Voraussetzung geschaffen das Fahrrad oder Pedelec zu nutzen.</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>siehe HF VI / M 4 b)</p>
155	<p>Allgemein:</p> <p>Damit für den LRVP in der jetzigen Form eine Umsetzung gelingt, bedarf es</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. einer soliden finanziellen Ausstattung über den Landeshaushalt, welche auch die Belange der Kommunen berücksichtigt 2. einer sehr guten Kommunikation und Abstimmung zwischen den einzelnen Ressorts und zu den Kommunen und Landkreisen 3. konkretere Zeithorizonte und quantifizierbare Ziele 4. klar definierter und adressierter Verantwortlichkeiten innerhalb der Ressorts und Abteilungen 5. eines transparenten Controllings, welches im LRVP zu verankern ist. 	<p>zur Kenntnis genommen</p>
156	<p>„Handlungsfeld III – Fahrradtourismus“</p> <p>Der R1, eine Euro Velo Route, gleichzeitig D3 Route der Deutschland-Netzes und Bestandteil des Radweges Deutsche Einheit ist damit ein Bestandteil des europäischen und deutschen Fernradwegenetzes und quert Sachsen-Anhalt von West nach Ost. Wie auf keiner anderen Route kann die Landschaftsvielfalt und der kulturelle Reichtum Sachsen-Anhalts erlebt werden. Der R1 hat deshalb ein großes touristisches Potenzial, das noch lange nicht ausgeschöpft ist.</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p>

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
	<p>Schätzungen gehen von aktuell 3.000 – 6.000 Radtouristen jährlich aus. Auf der Via Augusta, ein ebenfalls nicht entlang eines Flusses geführte Radroute von Füssen bis Triest wurden im Jahr 2016 40.000 Radtouristen gezählt. Auf dem Wachstumsmarkt Radtourismus, der seit 2014 um 30 % zugelegt hat, sind für das Produkt R1 noch erhebliche Steigerungen möglich.</p> <p>Im Ergebnis der Anhörung und einer Befahrung des R1 zwischen Ilsenburg und Bernburg 29. und 30. Juli 2017 ergibt sich ein Handlungsbedarf wie folgt:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li data-bbox="331 563 1335 1278">1. Die Trasse sollte optimiert werden. Ziel sollte es sein, Höhenmeter zu reduzieren, direkter zu führen und auch das Highlight Quedlinburg einzubinden. Ein Radtourist, der mit einem 15 bis 20 kg schwerem Fahrrad und weiteren 15 bis 30 kg Gepäck unterwegs ist, möchte nicht jede mögliche Steigung, zumal auf Schotterwegen, überwinden. Eine wichtige Option für eine attraktive und steigungsarme Führung ist die Nutzung von alten Bahntrassen. Diese sind grundsätzlich zwischen Blankenburg und Aschersleben noch vorhanden. Viele Mittelgebirgsregionen in Deutschland, wie das Bergische Land, die Eifel, die Rhön, der Vogelsberg, der Bayrische Wald und die Oberpfalz haben sich auf diese Weise für den Radtourismus erschlossen. Bahntrassenradwege sind äußerst beliebt, weil Höhenunterschiede nivelliert werden und Böschungen weite Aussichten ermöglichen. Die Prüfung von Bahntrassen war schon im Landesradverkehrsplan (LRVP 2010) vorgesehen und ist auch Gegenstand der Koalitionsvereinbarung vom vergangenen Jahr. Die Prüfung und Entwicklung der Bahntrassen könnte, wie in anderen Bundesländern, durch die Landesstraßenbaubehörde erfolgen. Die bisherige Route sollte als „Panoramaroute“ für sportliche Radfahrer beibehalten werden. Wer es hoch schafft und sportlich unterwegs ist, hat immer wieder schöne Fernsichten in das Harzvorland. <li data-bbox="331 1310 1335 1374">2. Die Wegweisung sollte anschließend grundhaft und einheitlich neu nach FGSV 245, einer bundesweiten Norm, zentral vom Land, neu geplant 	<p>siehe HF III / M 2</p> <p>siehe: HF III / M 3</p>

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
	<p>und beauftragt werden (das hat sich in anderen Bundesländern bewährt).</p> <p>Ergänzend sollte ein Handbuch zur Hilfestellung für das Wegemanagement in den Kommunen erarbeitet werden. Zyklische Kontrollbefahrungen und Zählungen von Radtouristen, sowie ein systematisches Wegemanagement (Ausbesserungen, Baustellenwegweisung, verkehrsrechtliche Fragen. Radwegereinigung und Grünschnitt müssen vor Ort sichergestellt werden), wie es ebenfalls schon im LRVP 2010 vorgesehen war, müssen verbindlich eingerichtet werden. Das wird nicht mit einer halben Stelle bei der Investitionsbank und ein paar Tausend Euro jährlich für über 2.000 km Landesradfernwege zu haben sein. Es sollte dabei nicht vergessen werden; Radfahren ist Volkssport Nr. 1 in Sachsen-Anhalt. Gute Radwege werden überall von Radfreunden jeden Alters gerne angenommen. Jede Turnhalle im Land erfordert höhere Betriebskosten, für Hunderttausende Radtouristen und Freizeitradler in Sachsen-Anhalt sollte mehr Geld für eine ansprechende Wegweisung da sein. Der Radweg, der nicht gefunden wird, nutzt nichts. Die Zuständigkeiten sollten klar geordnet werden, damit bei Beschwerden nicht immer wieder von den Kommunen auf das Land oder umgekehrt verwiesen wird.</p> <p>3. Sukzessive muss ein Ausbau der Route erfolgen. Die vom Land in Aussicht gestellten Förderquoten von bis zu 90% sind eine gute Basis für kommunale Bemühungen. Die Kommunen müssen hierfür stärker in die Pflicht genommen und u. U. verwaltungstechnisch unterstützt werden. Es ist schwer zu verstehen, wenn Gemeinden wie Bad Dürrenberg, Schkopau und Salzatal, wie im Saalekreis passiert, aber auch Städte wie Magdeburg zu 100% finanzierte Hochwasserhilfen nicht nutzen, um Verbesserungen herbeizuführen. Das Land kann auch selbst unmittelbar etwas für den Radtourismus tun, in dem es Radwege an Landestraßen und im Forst saniert und ausbaut und weitere Deichwege integriert. Jede Lücke kann die Gesamtperformance der Radroute erheblich beeinträchtigen. Die vier Millionen, mit denen das Land in den letzten Jahren den Elberadweg gefördert hat, waren eine der</p>	<p>siehe: HF III / M 2 HF III / M 4 HF I / M 6</p> <p>siehe: HF III / M 2 HF III / M 3</p>

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
	<p>rentierlichsten Infrastrukturinvestitionen, die das Land je mitfinanziert hat! Die entscheidende Frage ist, wie die Kleinteiligkeit, d.h. die wechselnden Zuständigkeiten an den Gemeindegrenzen von radtouristischer Routen, die überall in Deutschland ein Problem sind, in Sachsen-Anhalt besser kompensiert werden kann. Der Weg muss möglichst attraktiv geführt werden, Kirchturmsdenken und Einzelinteressen müssen sich dem Gesamtinteresse, möglichst viele Radtouristen nach Sachsen-Anhalt zu locken, unterordnen. Den Landkreisen kommt dabei eine Schlüsselrolle zu. Der Burgenlandkreis, dort werden z. B. die Förderanträge für die Kommunen zentral beantragt, zeigt mit einem fast lückenlosen Fernradwegenetz und dem längsten Bahntrassenradweg Sachsens-Anhalts, was dann möglich wird. Auch ein Blick zu Bundesländern, wie Brandenburg, Thüringen, Hessen usw., in denen das besser klappt und in denen die zentrale Steuerung stärker ausgeprägt ist, ist hilfreich.</p> <p>4. Die Krönung wäre eine Wiederholung der ADFC Zertifizierung des R1 von vor Jahren im Rahmen eines Modellvorhabens des Bundeswirtschaftsministeriums mit den Ländern Niedersachsen, NRW, Sachsen-Anhalt, Berlin und Brandenburg. Die Drei Sterne Bewertung von damals sollte getoppt werden können. Dafür ist vor allem auch eine bessere Bewertung der Route in Sachsen-Anhalt erforderlich. Bundesländer wie NRW, Brandenburg und Berlin erfüllen schon heute die Voraussetzungen für eine höhere Einstufung. Auch andere Radfernwege, beginnend mit dem Elbradweg, sollten mit dem Ziel zertifiziert werden, die Qualität zu überprüfen und gezielt zu verbessern.</p> <p>5. Das Gesagte gilt ebenso oder noch viel mehr für den überwiegenden Teil der Landesradfernwege. Genannt seien hier beispielsweise der Mulderadweg, die Radfernwege Leipzig-Berlin, Saale-Harz, Himmelscheibe, Salzstraße und der Altmarkrundkurs. Ihre touristische Bedeutung ist unter den derzeitigen Gegebenheiten als unbedeutend einzuschätzen. Touristen, die sich für eine dieser Routen entscheiden, werden Sachsen-Anhalt schwerlich als Reiseziel weiterempfehlen.</p>	<p>siehe: HF III / M 2</p> <p>siehe: HF III / M 2</p>

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
157	<p>„Handlungsfeld III – Fahrradtourismus“ „HF III / M 3 – Wegweisung, Routenbeschilderung und begleitende Infrastruktur“</p> <p>In Bescheiden der Landesverwaltung wird auf das Touristische Leitsystem Sachsen-Anhalt verwiesen. Die ist aber fragmentiert und erfüllt nicht die Anforderungen an einen Handlungsleitfaden für die verschiedenen Akteure, die in Sachsen-Anhalt radtouristische Wegweisungen finanzieren, beauftragen oder errichten.</p> <p>In der Folge kommt es in Sachsen – Anhalt zu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - fehlender Einheitlichkeit da der Handlungsleitfaden große Spielräume eröffnet und nicht die Anforderungen an ein genormtes Regelwerk erfüllt - schließt ab vor der Entwicklung in 14 von 16 Bundesländern, die alle die FGSV 245 zur Norm erklärt haben, grenzt Sachsen-Anhalt von seinen Nachbarländern ab die alle die FGSV 245 anwenden - schließt ab vor der Weiterentwicklung des bundesweiten Regelwerkes. Da er von vielen Planungsbüros in 14 Bundesländern angewandt wird und von der FGSV weiterentwickelt wird - schließen ab vor der Nutzung von georeferenzierten Fachanwendungen, wie sie in den meisten Bundesländern inzwischen zur Verwaltung der umfangreichen Wegweisungssystems eingesetzt werden und die auf der FGSV Wegweisung fußen - führt zu ineffizienten Strukturen, weil wenig qualitative Wegweisungen von diversen Behörden ohne einheitliche Vorgaben und bei mangelnden Kenntnissen der Bewilligungsbehörden bezuschusst werden und Kontrollen verhindert - Führt zu Unzufriedenheit bei Radtouristen, die schlechte Erfahrungen mit der Wegweisung in Sachsen-Anhalt machen. Wegweiser stehen häufig nicht in den Sichtachsen, an den falschen Standorten, weisen keine oder verwirrende Informationen auf, haben ein unterschiedliches Aussehen und fehlen ganz (Der ADFC hat dies bei anhand von zahlreichen Beispielen belegt). 	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>siehe HF III / M 3</p>

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
158	Stellungnahme zum LRVP 2010 vom 26.08.2000 im Anhang	zur Kenntnis genommen
159	Stellungnahme zur Evaluation des LRVP 2010 vom 07.10.2014 im Anhang	zur Kenntnis genommen

Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Sachsen-Anhalt (AGFK LSA)

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
160	<p>„Strategische Grundsätze und Handlungsfelder“ „Grundsatz 2 – Radverkehr systematisch fördern“</p> <p>Erfordert auch die Förderung von Bau- oder Umbaumaßnahmen der Arbeitgeber für Umkleideräume mit Duschkmöglichkeiten und Abstellmöglichkeiten. Ohne diese Voraussetzungen wird die Nutzung im Alltagsverkehr eine wetterbedingte Angelegenheit und die Distanzen bis 20 km kaum vorstellbar.</p>	zur Kenntnis genommen
161	<p>„Strategische Grundsätze und Handlungsfelder“ „Grundsatz 5 – Fahrradtourismus stärken“</p> <ul style="list-style-type: none"> - individuellen Distanzen der Fahrradtouristen berücksichtigen, täglich 40 – 70 km (nicht jedes Ziel wird angefahren) - sinnvolle Verknüpfung und Verbindung der Ziele mit hoher Touristenfrequenz - regionale Tagesrouten mit definierten Start-/Endpunkt (20 – 30 km) auch für einheimische Radler - Pannenhilfe für Radfahrer (Schlauchautomat, Vernetzung mit regionalen Fahrradhändlern) - Erweiterung der bestehenden Radstätten 	zur Kenntnis genommen

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
162	<p>„Strategische Grundsätze und Handlungsfelder“ „Grundsatz 6 – Radverkehr gemeinsam fördern“</p> <p>Länderübergreifende Maßnahmen und Entwicklungen sind zu beachten (gemeinsame Planung und zeitlich identische Umsetzung von Maßnahmen)</p>	zur Kenntnis genommen
163	<p>„Handlungsfeld I – Radverkehrsplanung und Konzeption“ „HF I / M 1 – Planung eines Landesradverkehrsnetzes“</p> <ul style="list-style-type: none"> - Beseitigung der Lücken im Radverkehrsnetz zwischen den Kommunen - aus der Sicht des Alltagsradverkehrs: Hauptzielort definieren, Lückenpriorisieren und vorhandene bestehende Infrastrukturen (Umwege) vorerst nutzen 	zur Kenntnis genommen siehe HF I / M 1
164	<p>„Handlungsfeld I – Radverkehrsplanung und Konzeption“ „HF I / M 4 – Erarbeitung eines Wegweisungskonzeptes“</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aktualität und Vollständigkeit - kommunale Erfassung aller Schilderstandorte - Sichtbarkeit, Größe und Information auf den Schildern - länderübergreifende Zusammenarbeit 	zur Kenntnis genommen siehe HF I / M 4 HF III / M 3
165	<p>„Handlungsfeld I – Radverkehrsplanung und Konzeption“ „HF I / M 6 – Erarbeitung von Leitfäden für die kommunale Praxis“</p> <p>Leitfaden zum Bau, Förderung, Richtlinien einer E-Ladestation in den Kommunen</p>	Zur Kenntnis genommen Hinweis: Die Aufzählung ist nicht abschließend. Die Themenvorschläge werden im Rahmen der Erarbeitung der Leitfäden aufgegriffen.
166	<p>„Handlungsfeld I – Radverkehrsplanung und Konzeption“ „HF I / M 8 – Evaluierung der Maßnahmen des Landesradverkehrsplans“</p> <p>und</p>	zur Kenntnis genommen

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
	<p>„Handlungsfeld IV – Kommunikation, Zusammenarbeit und Information“ „HF IV / M 1 – Interministerielle Arbeitsgruppe Radverkehr“</p> <p>Beteiligung der AGFK, Teilnahme von Fachexperten aus den Arbeitskreisen zu speziellen Themen</p>	
167	<p>„Handlungsfeld II – Infrastruktur“ „HF II / M 3 – Radwegemanagement und Mängelmeldesystem“</p> <ul style="list-style-type: none"> - regelmäßige Streckenkontrolle: kommunale Plattform schaffen zur Erfassung möglicher Streckenmängel - Nutzer einbeziehen 	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>siehe HF II / M 3 HF IV / M 7</p>
168	<p>„Handlungsfeld IV – Kommunikation, Zusammenarbeit und Information“ „HF IV / M 4 – Weiterbildungsangebote zum Radverkehr“</p> <ul style="list-style-type: none"> - Abrufbarkeit für die Kommunen - Zusammenarbeit zwischen den AGFKs und den einzelnen fahrradfördernden Institutionen 	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>siehe HF IV / M 4 HF IV / M 2 HF I / M 6</p>
169	<p>„Handlungsfeld IV – Kommunikation, Zusammenarbeit und Information“ „HF IV / M 5 – Informationsangebote des Landes“</p> <ul style="list-style-type: none"> - Entwicklung von Marketingstrategien - AGFK als Botschafter des LRVP 2030 - Mitgliedergewinnung, Landesveranstaltungen - Repräsentant zum Thema „Rad und Verkehr“ 	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>siehe auch: HF IV / M 3</p>
170	<p>„Handlungsfeld IV – Kommunikation, Zusammenarbeit und Information“ „HF IV / M 6 – Koordinierungs- und Steuerungsfunktion der Landkreise, kreisfreien Städte und kommunalen Spitzenverbände“</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>siehe auch: HF IV / M 1 HF IV / M 3</p>

Nr.	Stellungnahme	Würdigung
	<ul style="list-style-type: none"> - AGFK einbeziehen - Arbeitskreise der AGFK auf Landesebene nutzen und komplementieren - Arbeitskreise zu Handlungsfeldern des LRVP 2030 	
171	<p>„Handlungsfeld V – Verkehrssicherheit, Mobilitäts- und Verkehrserziehung“ „HF V / M 5 – Lehrkräftefortbildung und Informationen für Schulen und Eltern“</p> <p>Lehrveranstaltungen in der Schule durch Fachexperten</p>	zur Kenntnis genommen
172	<p>„Handlungsfeld V – Verkehrssicherheit, Mobilitäts- und Verkehrserziehung“ „HF V / M 7 – Kurs- und Trainingsangebote zur Radfahrkompetenz“</p> <ul style="list-style-type: none"> - aktive Kurs- und Trainingsangebote bei Radwandertragen der Schulen, mit den Schulen und Fachexperten - Schulwege mit den SuS abfahren - Hintergrund: Der Anteil der Praxisausbildung ist sehr gering. 	zur Kenntnis genommen
173	<p>„Handlungsfeld VI – Finanzierung und Förderung“ „HF VI / M 4- Fahrradabstellanlagen und Fahrradparken“</p> <p>Auch E-Ladestationen sollten gefördert werden.</p>	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>Hinweis: E-Ladestationen im öffentlichen Bereich (kommunal) sind bereits förderfähig.</p>
174	<p>„Handlungsfeld VI – Finanzierung und Förderung“ „HF VI / M 5 – Aktive Fördermittelberatung“</p> <ul style="list-style-type: none"> - Beratung und Unterstützung der Mitgliedskommunen bei der Inanspruchnahme von Fördermitteln durch die AGFK LSA - Förderfibel, Förderkompass (aktuelle Bearbeitung und Zuarbeit der einzelnen zuständigen Institutionen für eine zeitnahe und kompetente Beratung) 	<p>zur Kenntnis genommen</p> <p>siehe auch: HF IV / M 2</p>

Impressum

Herausgeber

Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr
des Landes Sachsen-Anhalt

Turmschanzenstraße 30

39114 Magdeburg

Dezember 2020

