



Quelle: pixabay.com, 2020



SACHSEN-ANHALT

Ministerium für
Landesentwicklung und Verkehr

LRVN 2020

Landesradverkehrsnetz Sachsen-Anhalt

- Kurzdokumentation -



 **SACHSEN-ANHALT** #moderndenken

www.sachsen-anhalt.de



SACHSEN-ANHALT

Ministerium für
Landesentwicklung und Verkehr

LRVN 2020

Landesradverkehrsnetz Sachsen-Anhalt

Kurzfassung

Mai 2021

Inhalt

1. Einführung.....	3
2. Projektablauf und Beteiligung.....	5
3. Qualitätsstandards	8
4. Netzkonzeption	10
5. Zentrale Ergebnisse der Netzkonzeption.....	15
6. Ausblick auf eine Umsetzungsstrategie	20

1. Einführung

Obwohl die täglich zurückgelegten Wege in Sachsen-Anhalt im Mittel nur 15,5 Kilometer weit und 70 Prozent der Wege kürzer als 10 Kilometer¹ sind, ist das individuelle Mobilitätsverhalten in Sachsen-Anhalt sehr stark durch den motorisierten Individualverkehr geprägt. Dieser hat sich in den letzten zehn Jahren sogar noch erhöht. Die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs zugunsten nachhaltiger Verkehrsträger trägt erheblich zur Reduzierung der Treibhausgase, zur Verbesserung der biologischen Vielfalt, zur Gesundheitsförderung, zur Verringerung der Umweltverschmutzungen und damit zur Verbesserung urbaner Lebensqualität bei. Insofern müssen Anreize geschaffen werden, die dazu beitragen, das individuelle Mobilitätsverhalten zu verändern und den Umweltverbund zu stärken.

Gleichzeitig gewinnt das Land aus dem Ineinandergreifen und der Vernetzung städtischer und ländlicher Räume eine hohe Lebensqualität. So soll der Auf- und Ausbau vernetzter Mobilitätsangebote und attraktiver Verkehrsinfrastrukturen den Zugang zu Wohn- und Arbeitsorten eröffnen. Die Frage, wie die Menschen in Zukunft leben, muss sowohl im Kontext von Stadt-Umland-Beziehungen als auch für den ländlichen Raum gedacht werden. Es gilt zukunftsweisende Lösungen zur Sicherung der Mobilität und Daseinsvorsorge sowie zur besseren Vernetzung von Stadt und Land zu entwickeln. Die Kommission „Gleichwertige Lebensverhältnisse“² empfiehlt den Ländern und Kommunen deshalb, die Verbindungen zwischen den Ballungsräumen, den umliegenden Städten und Gemeinden sowie derselben untereinander unter anderem durch den Ausbau des Radverkehrsnetzes zu verbessern, um unzureichende Mobilitätsangebote und Defizite im Sinne der Daseinsvorsorge abzubauen.

Die Stärkung des Radverkehrs, der im urbanen Raum einschließlich Einzugsbereich das höchste Verlagerungspotenzial hin zu einer treibhausgasneutralen und pandemie-resilienten Mobilität aufweist, hat für Sachsen-Anhalt eine hohe Priorität. Denn der Radverkehr verbessert nicht nur die Lebensverhältnisse in den Städten und ländlichen Räumen, er sichert gleichzeitig die Mobilität vieler Menschen. Unabhängig von Geschlecht, Alter, Herkunft, kultureller Prägung, sozialer Lage oder körperlichen Einschränkungen ist mit dem Fahrrad eine selbstbestimmte Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen möglich. Unter diesen Aspekt fällt auch die eigenständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen auf dem Weg zur Schule und in der Freizeit zu den Kinder-, Jugend- und Sporteinrichtungen sowie die eigenständige Mobilität von älteren und mobilitätseingeschränkten Personen. Das Fahrrad leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Teilhabe am gesellschaftlichen, kulturellen und wirtschaftlichen Leben. Elektrofahrräder und eine verbesserte Verbindung mit dem SPNV und ÖPNV³ verstärken durch eine größere Reichweite die positiven Effekte und führen dazu, dass der Radverkehr in der Alltagsmobilität der Menschen immer stärker an Bedeutung gewinnt. Im Landesradverkehrsplan 2030 ist der Aufbau eines flächendeckenden Landesradverkehrsnetzes deshalb als zentrales Projekt verankert. Ziel ist es, ein lückenloses und komfortabel befahrbares Netz für den Alltagsradverkehr zu entwickeln.

¹ Mobilität in Deutschland, Tabellarische Grundausswertung, BMVI, 2018

² Unser Plan für Deutschland – Gleichwertige Lebensverhältnisse überall –, BMI, 2019

³ SPNV und ÖPNV = Schienenpersonennahverkehr und Öffentlicher Personennahverkehr

Ein wesentlicher Grundgedanke der Netzkonzeption ist die Einbeziehung bereits bestehender Infrastruktur, unabhängig von der Baulastträgerschaft. Dazu zählen unter anderem straßenbegleitende Radwege, das ländliche Wegenetz oder innerörtliche Straßen und Radwege. Durch Um- und Ausbau beziehungsweise die grundhafte Erneuerung des Bestandes sollen darüber hinaus marode Wegeführungen für den Radverkehr kurzfristig nutzbar gemacht werden. Durch die klassische Verknüpfung des Radverkehrs mit dem SPVN und ÖPNV sowie durch die Ausbildung moderner Umsteigepunkte zur wahlfreien Kombination aller Verkehrsmittel (Bike&Ride, Park&Ride/Bike und Sharing&Ride/Bike) sollen intermodale und multimodale Wegeketten unterstützt und gefördert werden.

Für die Umsetzung des Landesradverkehrsnetzes bedarf es einer veränderten Herangehensweise, einer Bündelung der Zuständigkeiten und Kapazitäten sowie einer koordinierten Zusammenarbeit des Landes und der Kommunen. Die Entwicklung des Landesradverkehrsnetzes erfolgte daher in enger Abstimmung mit den Landkreisen und Gemeinden.

Für die Alltagstauglichkeit ist es von hoher Bedeutung, dass wichtige Quellen und Ziele möglichst direkt angebunden werden. Insofern wurden neben den Ober-, Mittel- und Grundzentren auch die SPNV-Stationen und Bushaltestellen des Bahn-Bus-Landesnetzes angebunden. Weitere wichtige Zielpunkte wurden in weiterführenden Schulen und Verwaltungsstandorten gesehen, da an diesen Standorten häufig auch weitere Versorgungsinfrastruktur wie Lebensmittelgeschäfte und Arztpraxen oder eine regelmäßige Verkehrsanbindung mit dem ÖPNV vorzufinden sind. Durch regionale und lokale kommunale Netzkonzepte soll das Landesradverkehrsnetz ergänzt und weitere Quellen und Ziele erschlossen werden. Innovative neue Mobilitäts- und Logistikkonzepte werden auf lokaler Ebene dazu beitragen, das Mobilitätsverhalten nachhaltig zu verändern. Die Beseitigung der Netzlücken aber auch die Einführung und Umsetzung von Qualitätsstandards sollen die Sicherheit der Radfahrenden erhöhen und zur Umsetzung der Vision Zero beitragen.

2. Projektablauf und Beteiligung

Das Projekt gliedert sich in mehrere Teilschritte (siehe Abbildung 1) und startete im Dezember 2019 mit der Übergabe aller vorliegenden Informationen an die beauftragten Planungsbüros, der Einberufung einer begleitenden Planungsgruppe und der schriftlichen Information aller Kommunen. Die Kommunen erhielten gleich zu Projektbeginn die Gelegenheit, ihrerseits vorliegende Konzepte und Planungen für die Netzkonzeption bereitzustellen.



Abbildung 1: Teilschritte des Projektes

Neben den Abstimmungsgesprächen zwischen dem Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr als Auftraggeber und den beauftragten Planungsbüros war der wichtigste Bestandteil des Projektes die fortlaufende Begleitung aller Teilschritte durch die Planungsgruppe. In dieser sind vertreten:

- das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr (MLV),
- das Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitalisierung (MW),
- das Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft und Energie (MULE),
- das Ministerium für Bildung (MB),
- die Landesstraßenbaubehörde (LSBB),
- das Landesamt für Vermessung und Geoinformation (LVermGeo),
- die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA GmbH),
- die Industrie- und Handelskammer Magdeburg (IHK) sowie
- Vertreter/innen der Landkreise Altmarkkreis Salzwedel, Anhalt-Bitterfeld, Börde, Burgenlandkreis, Harz, Jerichower Land, Mansfeld-Südharz, Saalekreis, Salzlandkreis, Stendal und Wittenberg sowie Vertreter/innen der drei kreisfreien Städte Magdeburg, Halle (Saale) und Dessau-Roßlau.

Die enge Zusammenarbeit der Vertreter/innen der Landes- und der Kommunalebene bei diesem Projekt trägt wesentlich dazu bei, dass das Landesradverkehrsnetz künftig von allen beteiligten Baulastträgern mitgetragen wird. Darüber hinaus dient die Projektgruppe auch dem allgemeinen fachlichen Austausch und der Vertiefung der Zusammenarbeit bei anderen Radverkehrsprojekten.

Am Projektverlauf und den Beteiligungsschritten (siehe Abbildung 2) wird ersichtlich, wie die einzelnen Beteiligungsphasen mit den Meilensteinen des Projektes korrespondieren.

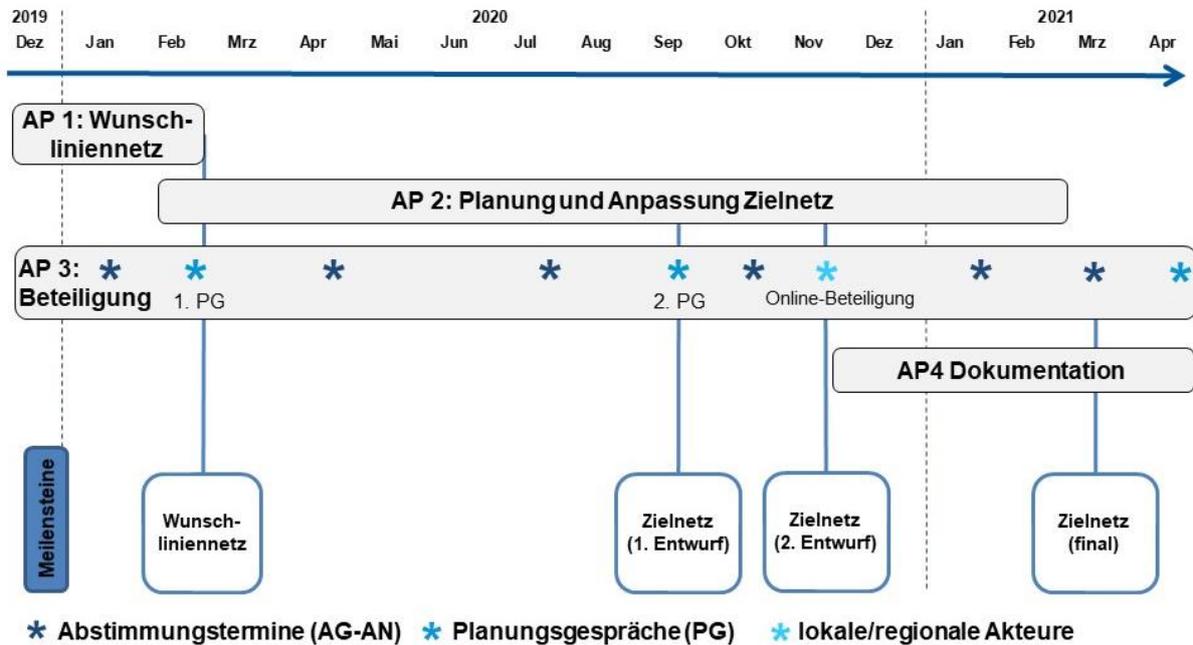


Abbildung 2: Projektverlauf und Beteiligungsschritte

Das erste Planungsgespräch fand am 27.02.2020 statt. Ziel war die Vorstellung des Projektes und der einzelnen Projektschritte, die gemeinsame Festlegung der Qualitätsstandards, denen die Infrastruktur für den Alltagsradverkehr künftig genügen muss sowie die Festlegung der Vorgehensweise zum Aufbau des Landesradverkehrsnetzes. Die eigentliche Netzkonzeption gliederte sich in die Festlegung des sogenannten Wunschliniennetzes und die Ableitung des Zielnetzes, das nun als Landesradverkehrsnetz, kurz LRVN 2020 vorliegt.

Um die Zusammenarbeit und Abstimmungsprozesse zum Wunschliniennetz und später zum Zielnetzentwurf optimal begleiten zu können, wurde basierend auf dem Sachsen-Anhalt-Viewer durch das Landesamt für Vermessung und Geoinformation der sogenannte LRVN-Viewer entwickelt. Alle relevanten Planungsschritte wurden hier, zunächst eingeschränkt für die Mitglieder der Planungsgruppe und später im Rahmen der Online-Beteiligung dann öffentlich, abgebildet. Dies erleichterte den Planungs- und Abstimmungsprozess für alle Beteiligten wesentlich. So konnte der Entwurf des Wunschliniennetzes mit der Planungsgruppe im Detail diskutiert und der Entwurf des Zielnetzes vorab zur Ansicht und Prüfung zur Verfügung gestellt werden.

Das zweite Planungsgespräch Anfang September 2020 musste pandemiebedingt als Videokonferenz durchgeführt werden. Hier wurde noch einmal zusammenfassend die Methodik zur Ableitung des Zielnetzes aus dem Wunschliniennetz vorgestellt und im Anschluss daran in den sogenannten „Kreisforen“ mit den Landkreisen und kreisfreien Städten die Linienverläufe des Zielnetzes im Detail besprochen.

Aufbauend auf den Gesprächen in den Kreisforen erfolgte die Finalisierung des Netzentwurfs und die grobe Vorbewertung der einzelnen Netzbestandteile anhand von Orthofotos und Informationen aus den zugelieferten Netzplanungen der Kommunen. Der Beteiligungsprozess wurde durch die Covid-19-Pandemie zwar eingeschränkt, konnte aber dennoch in der geplanten engen Abstimmung mit den relevanten Akteuren erfolgen und der angedachte Projektzeitplan somit eingehalten werden.

Im letzten Teilschritt der Netzkonzeption wurden noch einmal alle Kommunen und die Regionalbereiche der Landesstraßenbaubehörde intensiv in die Planung einbezogen. Darüber hinaus hatten die Regionalen Planungsgemeinschaften, die benachbarten Bundesländer, der ADFC, der ADAC und weitere Akteure die Möglichkeit, sich zu beteiligen. Ziel der finalen Beteiligung war es, noch einmal alle Kommunen auf das Projekt aufmerksam zu machen, durch die Einbeziehung, die Akzeptanz der Planung auf allen Ebenen zu steigern und das lokale Wissen der Kommunen zu nutzen, um das Netzkonzept in Detaillierungsgrad und Qualität zu verbessern.

Die ursprünglich für diesen letzten Beteiligungsschritt geplanten Regionalkonferenzen konnten pandemiebedingt nicht durchgeführt werden und wurden deshalb durch ein umfangreiches Online-Beteiligungsverfahren ersetzt. Im Herbst 2020 wurden alle Kommunen nochmals angeschrieben und über das Projekt informiert. Die Vorträge zur Netzkonzeption und den Qualitätsstandards wurden durch Handouts und Erklärfilme ersetzt und auf der Internetseite des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr veröffentlicht. Die Kommunen wurden gebeten, den Netzentwurf in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich zu prüfen und Hinweise zur Linienführung sowie zur Qualität der vorhandenen Radverkehrsanlagen einzubringen. Über 160 Kommunen haben die Netzplanung mit mehr als 1500 Hinweisen und Anregungen unterstützt. Das zeigt, welche Bedeutung das Thema Radverkehr auf allen Ebenen im Land inzwischen einnimmt. Auf der Grundlage der zahlreichen Hinweise wurde das Zielnetz bis zum März 2021 überarbeitet und finalisiert.

Auch nach der Einarbeitung der Hinweise aus der Online-Beteiligung werden Teile des Netzkonzeptes noch zur Diskussion stehen, weil beispielsweise weitere Routenführungen in den Blickpunkt geraten oder grundlegende Informationen beispielsweise zur Bestandsqualität oder die Verkehrsbelastung von Straßen bei der Netzplanung noch nicht vorlagen. Gleichwohl liegt mit dem LRVN 2020 erstmals eine übergeordnete baulastträgerübergreifende Planungsgrundlage für die Umsetzung eines landesweiten alltagstauglichen Radverkehrsnetzes vor.

Ein wichtiger und maßgeblicher Schritt wird die Entwicklung einer Umsetzungsstrategie, die alle Baulastträger gleichermaßen einbezieht und deren Leistungsfähigkeit berücksichtigen muss. Für die Umsetzung der kommunalen Maßnahmen bedarf es zudem der Bereitstellung von ausreichend Fördermitteln.

3. Qualitätsstandards

Die Radverkehrsanlagen im Landesradverkehrsnetz sollen gut befahrbar, ganzjährig nutzbar und sicher gestaltet sein. Aus diesem Grund ist es von wesentlicher Bedeutung, dass im gesamten Land einheitliche Qualitätsstandards angewendet werden. Die für die Planung und Umsetzung des Landesradverkehrsnetzes definierten Qualitätsstandards basieren auf den im Jahr 2020 geltenden gesetzlichen Grundlagen und technischen Regelwerken. Die Qualitätsstandards aus anderen Bundesländern dienen darüber hinaus als Orientierungshilfe. Diese Grundlagen wurden für das Landesradverkehrsnetz Sachsen-Anhalt zusammengefasst und unter Berücksichtigung landestypischer Besonderheiten praxisgerecht weiterentwickelt.

Die Qualitätsstandards umfassen ein breites Spektrum an Führungsformen, die in der Handreichung „Qualitätsstandards für die Netzplanung“ im Oktober 2020 begleitend zur Online-Beteiligung veröffentlicht wurden. Die Broschüre steht auf der Internetseite des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr als Download zur Verfügung. In dem Dokument ist dargestellt, welche Führungsformen des Radverkehrs unter welchen Einsatzbedingungen künftig in Sachsen-Anhalt zur Anwendung kommen sollen und welche Breiten künftig bei der Planung zu berücksichtigen sind. Weitere Vorgaben der Qualitätsstandards betreffen die Oberflächengestaltung, den Einsatz von Markierungselementen, die Beleuchtung und Querungsstellen.

Für die Umsetzung des Landesradverkehrsnetzes soll soweit wie möglich auf vorhandene Infrastruktur zurückgegriffen werden, die bereits den Anforderungen entspricht oder durch Um- und Ausbau oder grundlegende Erneuerung entsprechend ertüchtigt werden kann. Diese Vorgehensweise schont die Umwelt, verringert den finanziellen und personellen Aufwand und beschleunigt die Umsetzung des Landesradverkehrsnetzes.

Für die Bestandsinfrastruktur, wurde deshalb ein *Mindeststandard* definiert. Dieser beschreibt die *tolerierbare Mindestqualität*, die eine vorhandene Radverkehrsanlage aufweisen muss, damit sie zunächst bis zu einer Ertüchtigung weiter genutzt werden kann. Dieser Mindeststandard orientiert sich an den Vorgaben der VwV-StVO⁴. Perspektivisch sollen Radverkehrsanlagen im Mindeststandard an den sogenannten Zielstandard angepasst werden.

Der *Zielstandard* orientiert sich weitestgehend an den Vorgaben der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA, Stand 2010) und definiert, welche Ausstattungsmerkmale eine Radverkehrsanlage im Neubau oder nach Grunderneuerung mindestens haben soll. Unabhängig von der Führungsform ist die für den Zielstandard definierte Breite nur als das *angestrebte Mindestmaß* zu verstehen, welches eine Radverkehrsanlage des Landesradverkehrsnetzes unter normalen Nutzungsbedingungen künftig aufweisen soll. Für jeden Einzelfall ist darüber hinaus zu prüfen, ob der Zielstandard der Nutzungsintensität (dem Radverkehrsaufkommen) tatsächlich gerecht wird, oder ob im Einzelfall ein noch höheres Breitenmaß umzusetzen ist.

⁴ VwV-StVO = Allgemeine Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrs-Ordnung

Bei Sonderführungsformen wie Forstwegen, wasser- oder landwirtschaftlichen Wegen überlagert sich der Radverkehr mit anderen Nutzungen. Insofern müssen diese multifunktionalen Radverkehrsanlagen auch für die weitere Zweckbestimmung geeignet und entsprechend ausgestaltet sein, um dauerhaft nutzbar zu bleiben. In Abstimmung mit den zuständigen Ministerien wurden auch für diese Führungsformen geeignete Zielstandards festgelegt.

Für besonders aufkommensstarke, regionale Verbindungen wurden keine landesspezifischen Vorgaben getroffen. Hier sollen die „Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen zur Anwendung kommen.

4. Netzkonzeption

Üblicherweise erfolgt die Landesplanung des Radverkehrs auf der Ebene überregionaler Verbindungen zwischen Ober- und Mittelzentren oder auf der Ebene überregionaler touristischer Radrouten. So entstehen grobe Netze, die aufgrund der weiten Entfernungen für den Alltagsradverkehr nur bedingt geeignet sind. Im Alltag werden mit dem Rad nur sehr selten Entfernungen von mehr als zehn Kilometern zurückgelegt. Wenn der Radverkehrsanteil im Alltagsverkehr gesteigert werden soll, muss der Fokus demnach auf diesen Verbindungen liegen und wichtige Alltagsziele müssen erschlossen werden. Damit ein lückenloses Netz entstehen kann, muss die Tiefe der Planung demnach deutlich über die Ebene der Landesplanung hinausgehen, hinein in den Zuständigkeitsbereich der Kommunen.

Die Entwicklung des Landesradverkehrsnetzes erfolgte in drei Schritten:

Schritt 1 – Wunschliniennetz

Zunächst wurden alle wichtigen Quellen und Ziele im Land systematisch durch sogenannte Wunschlinien (Luftlinien) verbunden. Diese stellen die Suchkorridore für die Netzplanung dar, zunächst noch ohne einen konkreten Linienverlauf.

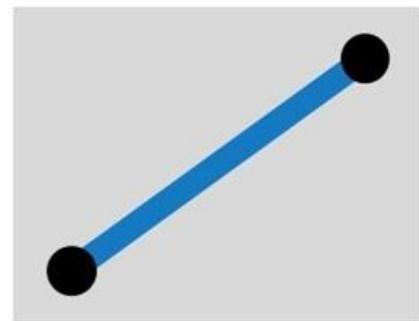


Abbildung 3: Schema Wunschlinie

Schritt 2 – Routenwahl für das Zielnetz

Die Wunschlinien wurden auf das reale Straßen- und Wegenetz übertragen. Hierbei wurde nach geeigneter Infrastruktur gesucht, die für die Führung des Radverkehrs im Alltag geeignet sein könnte und möglichst direkt Quelle und Ziel miteinander verbindet.

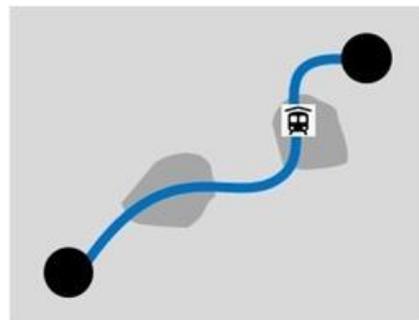


Abbildung 4: Schema Routenwahl

Schritt 3 – Qualitätsbewertung

Abschließend erfolgte eine erste Qualitätsbewertung des gewählten Routenverlaufs. In diesem Schritt wurde geprüft, ob die gewählte Routenföhrung bereits die Qualitätsstandards für das Landesradverkehrsnetz erfüllt beziehungsweise in wie weit der Bestand davon abweicht. In diesem Schritt wurden auch Netzlücken identifiziert.

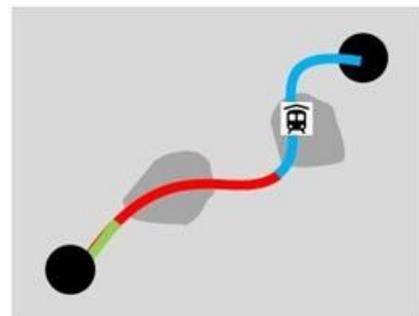


Abbildung 5: Schema Qualitätsbewertung

Schritt 1: Entwicklung des Wunschliniennetzes

Entsprechend der Zielstellung des Projektes sollten folgende Hauptziele im Landesradverkehrsnetz angebunden werden:

- zentrale Orte (Ober-, Mittel- und Grundzentren),
- Gemeinden und Ortsteile mit Verwaltungssitz
- und/oder Gemeinden und Ortsteile mit weiterführenden Schulen
- und/oder Gemeinden und Ortsteile mit SPNV- oder ÖPNV-Verknüpfungsfunktion im Bahn-Bus-Landesnetz.

Im Rahmen des Projektes wurden neben den oben genannten Hauptzielen als Quellen alle Gemeinden sowie Ortsteile mit einer Bevölkerungszahl von mindestens 800 Personen gemäß den Ortsteilbezogenen Bevölkerungszahlen aus dem Amtlichen Raumordnungs-Informationssystem (Stand 2019) als Quellen berücksichtigt und in das Landesradverkehrsnetz eingebunden. Darüber hinaus wurden auch kleinere Gemeinden und Ortsteile eingebunden, wenn sie auf einer der Netzachsen lagen.

Die Hauptziele wurden direkt miteinander verbunden. So entstand das sogenannte *Hauptnetz* mit den Hauptnetzachsen (siehe Abbildung 6). Die Quellen wurden soweit möglich direkt über eine der Hauptnetzachsen eingebunden oder alternativ über eigene Erschließungsachsen. Im Rahmen des Projektes wurde entschieden, dass die Entfernung einer Quelle zum nächsten Hauptziel gemäß den Vorgaben der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) nicht mehr als zehn Kilometern betragen sollte, da größere Entfernungen für die Mehrzahl der Radfahrenden nicht alltagstauglich sind und das Pendlerpotenzial mit dem Rad auf weiteren Strecken deutlich sinkt. So entstand das sogenannte *Erschließungsnetz*.

Außerhalb des Landes wurden in der Regel Mittelzentren mit einer Entfernung bis maximal 20 Kilometer von der Landesgrenze an das Hauptnetz angebunden. So wurden im Landesradverkehrsnetz auch Pendelverkehre in benachbarte Bundesländer berücksichtigt.



Abbildung 6: Prinzip Wunschliniennetz

Schritt 2: Routenwahl für das Zielnetz

Das zunächst noch abstrakte Wunschliniennetz (siehe auch Abbildung 9) wurde im nächsten Schritt auf das reale Straßen- und Wegenetz übertragen. Um das Landesradverkehrsnetz noch stärker auf den Alltagsradverkehr auszurichten, wurden die zuvor definierten Quellen und Ziele möglichst direkt miteinander verbunden.

Routenwahl außerorts

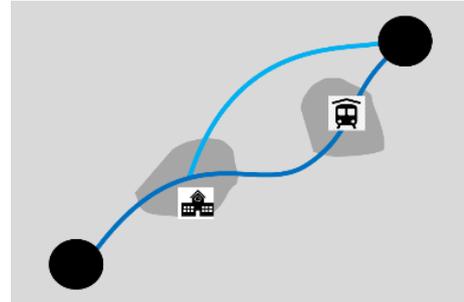


Abbildung 7: Schema außerörtliche Routenwahl

Bei *außerörtlichen Streckenabschnitten* erfolgte die Routenwahl unter Berücksichtigung folgender Kriterien:

Alle Gemeinden und Ortsteile entlang einer Achse wurden direkt an das Netz angebunden. Das bedeutet, dass das Landesradverkehrsnetz in der Regel nicht entlang von Ortsumgehungsstraßen verläuft, sondern direkt durch die Gemeinde oder den Ortsteil.

Für die Routenwahl zwischen Gemeinden und Ortsteilen wurden zunächst die Radverkehrskonzepte der Landkreise und die eingereichten Vorschläge der Gemeinden geprüft und bei entsprechender Eignung übernommen.

So weit möglich soll vorhandene Infrastruktur genutzt werden, die bereits den Anforderungen entspricht oder durch Um- und Ausbau oder grundlegende Erneuerung wieder nutzbar gemacht werden kann. Berücksichtigt wurden bei der Netzkonzeption:

- vorhandene Radverkehrsanlagen an klassifizierten Straßen,
- vorhandene alltagstaugliche Multifunktionswege (z. B. ländliches Wegenetz, Wirtschaftswege, Forstwege) in unmittelbarer Nähe zur Straße bis *maximal 100 m Entfernung*,
- die Führung im Mischverkehr auf (klassifizierten) Straßen bei Eignung gemäß den Qualitätsstandards
- sowie andere Wege bei entsprechender Alltagstauglichkeit.

Ist keine geeignete Infrastruktur im Bestand vorhanden, wurde geprüft, ob gemäß den Qualitätsstandards eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr zulässig ist. Wenn dies nicht der Fall ist oder eine Beurteilung aufgrund fehlender Angaben zu den Verkehrsbelastungen auf der Straße nicht möglich war, wurde im Zielnetz eine Netzlücke ausgewiesen.

Routenwahl innerorts

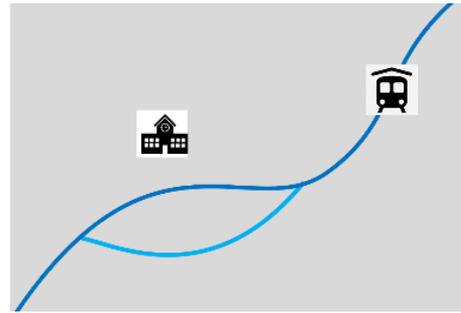


Abbildung 8: Schema innerörtliche Routenwahl

Bei *innerörtlichen Streckenabschnitten* erfolgte die Routenwahl unter Berücksichtigung folgender Kriterien:

Für die Führung in den Gemeinden und Ortsteilen wurden zunächst die eingereichten Vorschläge der Kommunen geprüft und bei entsprechender Eignung übernommen.

Besonderes Augenmerk lag auf der Anbindung der alltagsrelevanten Ziele. Es wurde angestrebt, dass die Führung des Landesradverkehrsnetzes höchstens 300 Meter von den definierten Zielen abweicht. Soweit sich dies nicht bereits aus dem Streckenverlauf ergab, wurde eine Priorisierung anhand der folgenden Reihenfolge vorgenommen:

- Anbindung weiterführender Schulen,
- Anbindung der Bahnhöfe
- sowie Anbindung großer Wohngebiete und Arbeitsplatzstandorte.

Innerorts wurde zunächst eine Führung an den Hauptverkehrsstraßen geprüft, weil so in der Regel direkte Verbindungen zu den Zielen entstehen. Erschien eine Realisierbarkeit an der Hauptverkehrsstraße jedoch nicht möglich, erfolgte die Führung über das Nebenstraßennetz.

So entstand Schritt für Schritt das *Zielnetz*. Es enthält die konkreten Linienverläufe, es fehlten zu diesem Zeitpunkt der Bearbeitung jedoch noch Informationen zur Qualität der vorhandenen Infrastruktur.

Schritt 3: Qualitätsbewertung

Im letzten Schritt der Planung wurde eine erste grobe Abschätzung der Qualität der Führung vorgenommen. Diese Einschätzung beruhte auf der Auswertung:

- vorliegender Radverkehrskonzepte der Landkreise und Gemeinden,
- von Datenbanken (zum Beispiel Radwegebedarfspläne für Bundes- und Landesstraßen, Zustandserfassung der Radwege an Landesstraßen, Angaben zum ländlichen Wegenetz)
- sowie von Luftbildern.

Lag für den betreffenden Abschnitt bereits eine Planung vor, wurde dies entsprechend vermerkt. Unterstützend wurden außerdem Fahrrad-Routing-Programme und Fahrradkarten zur Bewertung herangezogen.

Dokumentiert wurde:

- die Lage (innerorts und außerorts),
- die Führungsform (beispielweise straßenbegleitender Radweg, Wirtschaftsweg oder Schutzstreifen),
- soweit vorhanden die gemessene Breite oder alternativ die aus dem Luftbild ermittelte Breite,
- der Sicherheitsabstand zur Fahrbahn
- und die Art der Oberfläche (zum Beispiel Asphalt, Pflaster oder wassergebundene Decke).

Im Rahmen der Qualitätsbewertung erfolgte dann ein Abgleich zwischen der Situation im Bestand mit den für das Landesradverkehrsnetz definierten Qualitätsstandards.

Auf dieser Grundlage erfolgte die abschließende Online-Beteiligung der Kommunen. Anhand der konkreten Ortskenntnisse konnten zahlreiche weitere Hinweise zur Routenwahl, zu vorliegenden Planungen und Detailinformationen für die Qualitätsbewertung in die Netzkonzeption einfließen. Auf der Grundlage der Online-Beteiligung wurde der Entwurf des Landesradverkehrsnetzes dann finalisiert.

5. Zentrale Ergebnisse der Netzkonzeption

Das Wunschliniennetz (siehe Abbildung 9) umfasst unter den gesetzten Kriterien im aktuellen Planungsstand eine Gesamtlänge von rund 4.200 Kilometern. Davon entfallen zirka 3.400 Kilometer auf die meist durchgängigen Hauptachsen und zirka 800 Kilometer Netzlänge auf Erschließungsachsen.

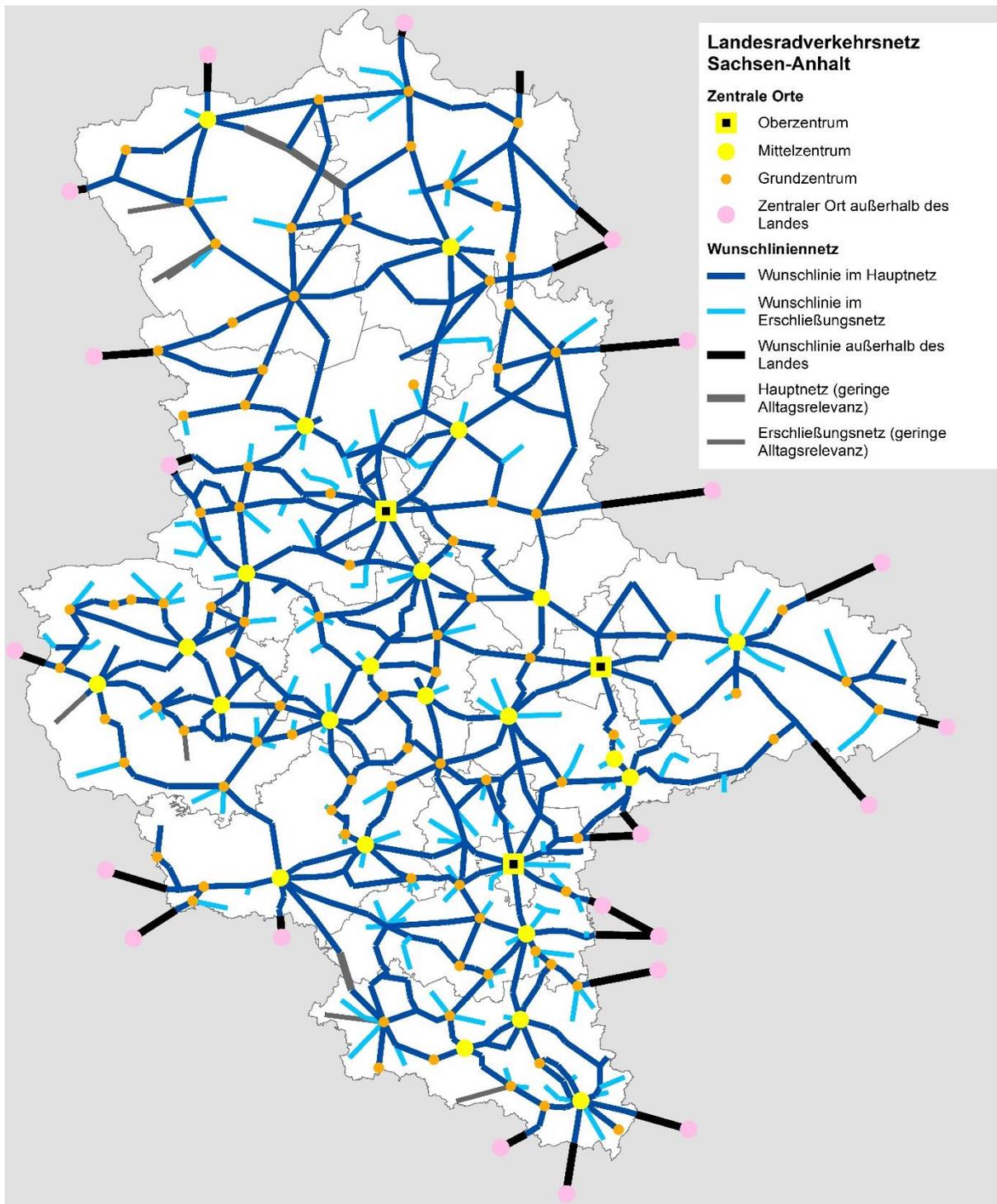


Abbildung 9: Wunschliniennetz in der Übersicht (Stand März 2021)

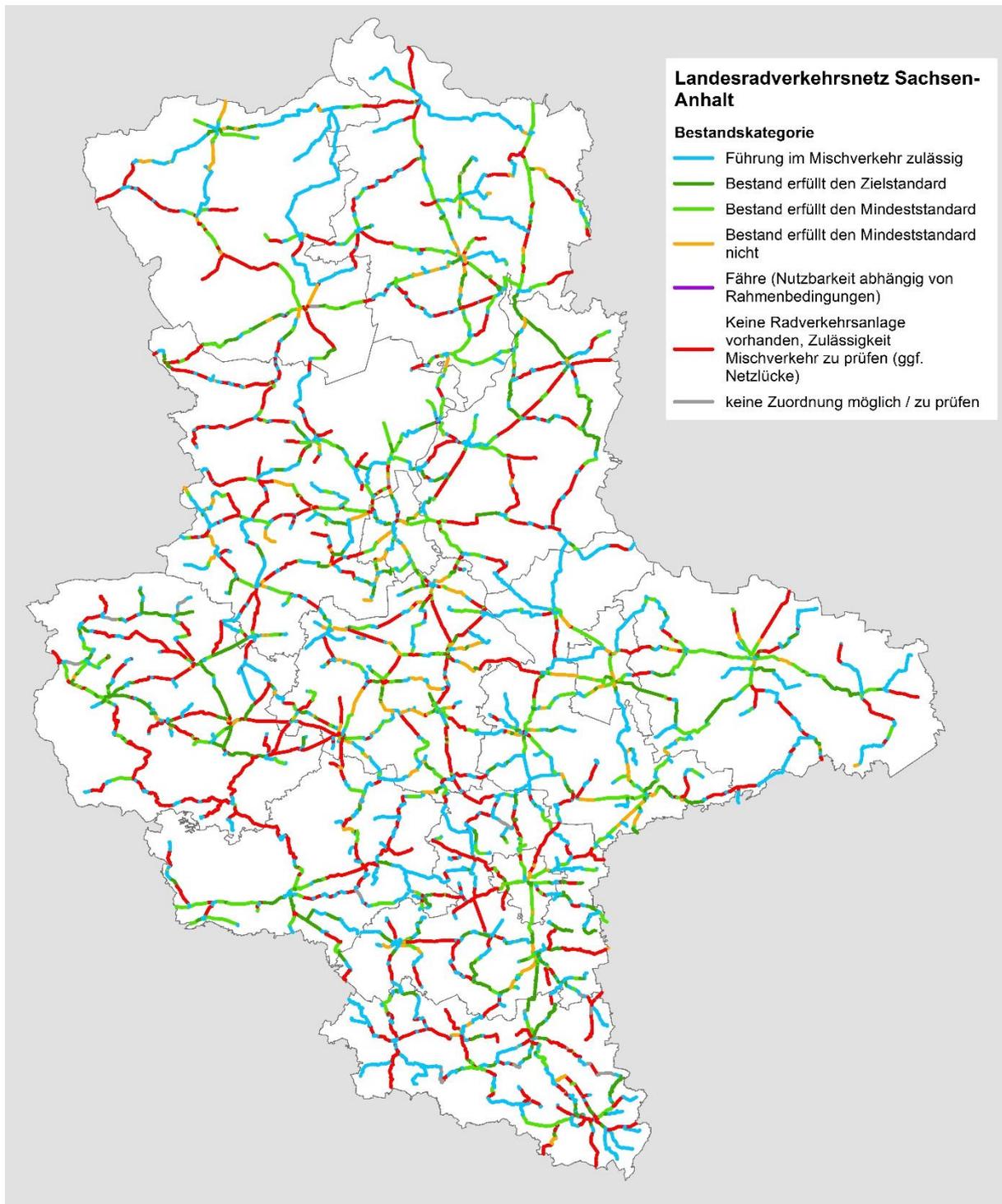


Abbildung 10: Zielnetz in der Übersicht (Stand März 2021)

Mit dem Landesradverkehrsnetz werden insgesamt 117 zentrale Orte angebunden. Hierunter fallen die 3 Oberzentren, 23 Mittelzentren und 91 Grundzentren. Neben den zentralen Orten werden 472 weitere Quellen und Ziele angebunden, die für den Alltagsradverkehr relevant sind.

Dies sind:

- 101 Gemeinden und Ortsteile mit Verwaltungssitz und/oder Standorten weiterführender Schulen und/oder Schnittstellen im Bahn-Bus-Landesnetz,
- 153 Ortsteile mit Standorten weiterführender Schulen und/oder Schnittstellen im Bahn-Bus-Landesnetz und
- 218 Gemeinden und Ortsteile mit mehr als 800 Einwohnenden.

Die Netzkonzeption erfolgte zudem über die Landesgrenzen hinweg und bindet im weiteren Einzugsgebiet 22 Mittel- und Oberzentren in den benachbarten Bundesländern an.

Das Landesradverkehrsnetz Sachsen-Anhalt (siehe Abbildung 10) hat eine Gesamtnetzlänge von rund 4.720 Kilometern und weist damit eine deutlich höhere Netzdichte auf, als es für eine Landesplanung, in der regulär nur die Ober- und Mittelzentren angebunden werden, üblich ist. Es ist ein baulasträgerübergreifend geplantes und deshalb lückenloses Radverkehrsnetz, das zielgerichtet auf die Reichweite des Alltagsradverkehrs ausgerichtet ist, die alltagsrelevanten Quellen und Ziele direkt miteinander verbindet und durch die Verknüpfung mit SPNV und ÖPNV intermodale und multimodale Wegeketten fördert.

Für rund 30 Prozent des Landesradverkehrsnetzes ist eine Führung des Radverkehrs auf Straßen mit Mischverkehr zulässig. Das heißt, entsprechend der definierten Qualitätsstandards ist die Verkehrsbelastung hier so gering, dass Radfahrende gemeinsam mit Kraftfahrzeugen auf der Straße geführt werden können.

Für weitere 30 Prozent des Netzes konnte diese Einschätzung aufgrund fehlender Daten zu Verkehrsstärken und angeordneten Höchstgeschwindigkeiten nicht vorgenommen werden. Für diese Netzbestandteile müssen im Rahmen der weiteren Bearbeitung nun sukzessive die fehlenden Daten erhoben und die Bewertung nachgeholt werden. Da es sich hier in der Regel um Straßen in kommunaler Baulast handelt, kann aufgrund der Netzbedeutung davon ausgegangen werden, dass ein großer Teil dieser Netzabschnitte in die Kategorie „Führung im Mischverkehr zulässig“ übergehen wird und ein kleinerer Teil tatsächlich als Netzlücke auszuweisen ist.

Die übrigen 40 Prozent des Landesradverkehrsnetzes verlaufen über unterschiedlichste Wegetypen, die im Bestand bereits vorhanden sind und im Rahmen der Netzkonzeption als geeigneter Netzverlauf identifiziert wurden. Tabelle 1 zeigt die Führungsformen und ihren Anteil im Gesamtnetz im Bestand (Stand 2020). Bauliche Radverkehrsanlagen machen hiernach rund 30 Prozent des Netzes aus, wobei außerorts überwiegend gemeinsame Geh-/Radwege vorzufinden sind, während innerorts in der Regel eine Trennung zwischen dem Rad- und dem Fußverkehr stattfindet. Im außerörtlichen Bereich wird der Radverkehr darüber hinaus über Forst-, Deich- und Wirtschaftswege geführt. Der Anteil dieser multifunktionalen Wege macht etwa 9 Prozent des Gesamtnetzes aus.

Eine bislang noch untergeordnete Rolle spielen markierte Radverkehrsanlagen wie Schutz-, Mehrzweck- und Radfahrstreifen. Diese könnten bei der Schließung innerörtlicher Netzlücken jedoch zunehmend an Bedeutung gewinnen.

Sonstige Wegetypen, darunter Fahrradstraßen, Fähren und Wege ohne Zuordnung, umfassen nur etwa 1 Prozent der gesamten Netzlänge. Insgesamt liegen etwa 65 Prozent des Netzes außerhalb und 35 Prozent innerhalb geschlossener Ortschaften.

Führungsform im Bestand	Länge in km	Anteil am Gesamtnetz
Bauliche Radverkehrsanlage	240	5 %
Bauliche gemeinsame Geh-/Radverkehrsanlage	1.110	23 %
Schutz-, Mehrzweck- und Radfahrstreifen	40	1 %
Wirtschaftsweg, Forstweg, Deichweg	410	9 %
Sonstige	60	1 %
zulässige Mischverkehrsführung	1.460	31 %
keine Radverkehrsanlage vorhanden, Zulässigkeit einer Mischverkehrsführung prüfen, ggf. Netzlücke	1.400	30 %
	4.720	

Tabelle 1: Führungsformen im Landesradverkehrsnetz

Die Ergebnisse des Vergleichs der Wegequalität der Radverkehrsanlagen im Bestand mit den vorab definierten Qualitätsstandards sind in Tabelle 2 zusammenfassend dargestellt. Es ist noch einmal darauf hinzuweisen, dass keine flächendeckende Erfassung des Zustandes vorgenommen wurde. Dennoch erlaubt die Auswertung der Luftbilder und der vorliegenden Unterlagen und Hinweise aus den Kommunen ein erstes Lagebild und eine Abschätzung des notwendigen Handlungsbedarfs.

Hiernach entsprechend etwa 330 Kilometer der Bestandsradverkehrsanlagen, das sind etwa 7 Prozent des Gesamtnetzes, nicht dem geforderten Mindeststandard gemäß VwV-StVO. Weitere 18 Prozent erreichen den Mindeststandard und weitere 13 Prozent sind bereits so ausgebaut, dass sie die angestrebte Zielbreite erfüllen. Der Zustand des Netzes verbessert sich fortwährend. Derzeit befinden sich rund 20 Prozent des Zielnetzes bereits konzeptionell oder konkret in der Planung beziehungsweise in Vorbereitung auf eine bauliche Umsetzung. Nur etwa 40 Kilometer des Gesamtnetzes konnten im Rahmen der Netzkonzeption in Folge fehlender Daten nicht bewertet werden.

Bewertung	Länge in km	Anteil am Gesamtnetz
Bestand erfüllt den Zielstandard	620	13%
Bestand erfüllt den Mindeststandard	870	18%
Bestand erfüllt den Mindeststandard nicht	330	7%
zulässige Mischverkehrsführung	1.460	31%
keine Radverkehrsanlage vorhanden, Zulässigkeit einer Mischverkehrsführung prüfen, ggf. Netzlücke	1.400	30%
keine Zuordnung möglich	40	1%

Tabelle 2: Ergebnisse der Qualitätsbewertung

Das Landesradverkehrsnetz zeigt auch Alltagsverbindungen auf, bei denen beispielsweise die Elbe oder andere Flüsse gequert werden. An einigen Stellen ist dies nur über Fähren möglich. Da das Netz vorrangig für den Alltagsradverkehr geplant wird, ist es wichtig, dass für die betroffenen Verbindungen bei Hoch- oder Niedrigwasser und anderweitigen Ausfällen des Fährbetriebs Alternativen zur Verfügung stehen. Aus diesem Grund sollen für alle Fährverbindungen, die im Landesradverkehrsnetz liegen, mögliche ÖPNV-Verbindungen als Rückfallebene geprüft werden.

Das Landesradverkehrsnetz soll unabhängig von der Witterung ganzjährig gut befahrbar sein. Aus diesem Grund sollen befestigte Oberflächen, beispielsweise Asphalt oder Beton, zum Einsatz kommen. Bereits heute sind 93 Prozent des gesamten Netzes mit befestigten Oberflächen ausgeführt. Nur rund 5 Prozent aller Netzkilometer verfügen noch über unbefestigte Oberflächen, die als Übergangslösung zunächst akzeptiert werden, aber zur Herstellung des Zielstandards perspektivisch ausgebaut werden sollen. Für die restlichen 2 Prozent des Netzes konnte aufgrund fehlender Informationen keine Zuordnung vorgenommen werden.

Mit den Hinweisen der Kommunen im Rahmen der Online-Beteiligung konnte für rund 15 Prozent des Netzes eine Einschätzung dazu getroffen werden, ob der Bestand gut, eingeschränkt oder nicht befahrbar ist. Hinzu kommen weitere Einschränkungen, die sich durch ungeeignete Oberflächen wie beispielsweise Kopfsteinpflaster ergeben. Eine umfangreiche Erfassung der Breiten, Oberflächenbefestigung und des Zustandes aller Bestandsradverkehrsanlagen des Landesradverkehrsnetzes soll in 2022 durch die Landesstraßenbaubehörde erfolgen. Dies bezieht auch die Radverkehrsanlagen in kommunaler Baulast mit ein, soweit die Landkreise und Gemeinden der Erhebung ihrer Anlagen zustimmen.

So wird sich der Netzentwurf in den kommenden Monaten und Jahren sukzessive weiterentwickeln. Neue Informationen, Planungen und kommunale Netzkonzepte tragen dazu bei, das Landesradverkehrsnetz weiter zu verdichten. Die Weiterentwicklung des Landesradverkehrsnetzes kann online nachverfolgt werden unter www.lsaurl.de/lrvn2020. Die kommunalen Radverkehrsnetze und -planungen werden hier in eigenen Layern abgebildet. Perspektivisch sollen sämtliche Informationen in einem neuen Amtlichen Landes-Radinfrastruktur-Informationssystem (ALRIS) für alle Baulastträger gesammelt und zur Verfügung gestellt werden.

Hinweis auf das touristische Radroutennetz

Der Radtourismus und der Alltagsradverkehr haben grundsätzlich unterschiedliche Ansprüche hinsichtlich der Routenführung. Das Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitalisierung ist im Rahmen der begleitenden Planungsgruppe deshalb eng in die Planung des Landesradverkehrsnetzes eingebunden und wird die touristischen Radrouten künftig als eigenständiges Thema parallel zum Landesradverkehrsnetz weiterentwickeln. Soweit möglich, sollen Synergien zwischen dem Landesradverkehrsnetz und den touristischen Radrouten geschaffen werden.

6. Ausblick auf eine Umsetzungsstrategie

Mit der Bestätigung der Planungsmethodik für die Netzkonzeption und der gesetzten Qualitätsstandards durch das Kabinett wird die Grundlage dafür geschaffen, im nächsten Schritt gemeinsam mit den Kommunen eine bauasträgerübergreifende Umsetzungsstrategie abzustimmen.

Verbindlichkeit der Qualitätsstandards

Die Radverkehrsanlagen im Landesradverkehrsnetz sollen gut befahrbar, ganzjährig nutzbar und sicher gestaltet sein. Die Anwendung einheitlicher Standards bei der Planung und Erhaltung von Radverkehrsanlagen ist deshalb von wesentlicher Bedeutung.

Die für die Planung des Landesradverkehrsnetzes definierten Qualitätsstandards basieren auf den zum Zeitpunkt der Netzkonzeption im Jahr 2020 geltenden gesetzlichen Grundlagen und technischen Regelwerken und wurden unter Berücksichtigung landestypischer Besonderheiten praxisgerecht weiterentwickelt. Das Land wird die Qualitätsstandards für eigene Maßnahmen verbindlich zur Anwendung einführen.

Den Kommunen werden die Qualitätsstandards zur Anwendung empfohlen. Im Rahmen der Förderung oder bei finanziellen Zuschüssen für den Bau von Radverkehrsanlagen ist die Anwendung der Qualitätsstandards vorzuschreiben.

Die Qualitätsstandards sind regelmäßig auf Aktualität zu prüfen und bei Bedarf fortzuschreiben und zu ergänzen.

Überführung der Radwegebedarfspläne

Die Planung von Radwegen an Bundes- und Landesstraßen erfolgt seit 2010 auf der Grundlage der sogenannten Radwegebedarfspläne, die 2016 fortgeschrieben wurden. Hierzu wurden alle Bundes- und Landesstraßen im Rahmen einer Multikriterienanalyse abschnittsweise bewertet und Prioritätenlisten für die Umsetzung von straßenbegleitenden Radwegen erstellt.

Mit dem neuen Landesradverkehrsnetz wurden die Verbindungen zwischen den Gemeinden ganz neu gedacht. Auf vielen Relationen wurden im Zuge der Netzkonzeption alternative Routenverläufe vorgeschlagen, die unter Nutzung bereits vorhandener Infrastruktur eine schnellere Umsetzung des Landesradverkehrsnetzes versprechen. Verbindungen ohne Erschließungswirkung (abseits von Quellen und Zielen) und Alltagstauglichkeit (Entfernung deutlich über 10 Kilometer) soll in der Umsetzung kein Vorrang mehr eingeräumt werden. Ziel ist es, kurzfristig jene Verbindungen unter Bündelung aller Kapazitäten umzusetzen, die im Bestand ein hohes Sicherheitsdefizit und gleichzeitig ein hohes Nutzungspotential aufweisen. Insofern sind die Radwegebedarfspläne zu überprüfen und in die Umsetzungsstrategie des Landesradverkehrsnetzes zu überführen.

In Abstimmung zwischen dem Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr und der Landesstraßenbaubehörde wurde für die Überführung der Radwegebedarfspläne folgende Vorgehensweise entwickelt:

1. Bereits begonnene Maßnahmen des Vordringlichen und Weiteren Bedarfs der Radwegebedarfspläne sollen weitergeführt und umgesetzt werden.
2. Die in den Radwegebedarfsplänen im Vordringlichen Bedarf geführten Maßnahmen sollen mit dem Landesradverkehrsnetz überlagert werden. So soll festgestellt werden, welche Verbindungen der Radwegebedarfspläne weiterhin an Bundes- und Landesstraßen durch die Landesstraßenbaubehörde umzusetzen sind.
3. Darüber hinaus ist festzustellen, welche straßenbegleitenden Vorhaben durch eine neue Routenführung an anderer Stelle ersetzt werden. Für die Umsetzung dieser Maßnahmen sind die Kooperations- und Beteiligungsmöglichkeiten des Landes zu prüfen.
4. Alle weiteren Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs werden abschließend noch einmal anhand der Planungsmethodik geprüft und entfallen, soweit sich keine Alltagstauglichkeit ergibt. Verbleibende Maßnahmen werden anhand der gesetzten Qualitätskriterien neu bewertet und in die Priorisierung des Landesradverkehrsnetzes übernommen.
5. Die Maßnahmen des Weiteren Bedarfs – die nicht zu Nr. 1 zählen – entfallen, soweit sie im Landesradverkehrsnetz nicht enthalten sind.

Priorisierung der Maßnahmen des Landesradverkehrsnetzes

Für die Priorisierung der Maßnahmen des neuen Landesradverkehrsnetzes bedarf es einer für die Baulastträger aber auch für die Bevölkerung nachvollziehbaren Bewertungsmethodik. Grundlage hierfür sind die im Rahmen der Netzkonzeption erarbeiteten Qualitätsstandards. In Abstimmung zwischen dem Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr und der Landesstraßenbaubehörde wurde folgende Methodik für die Maßnahmen in der Zuständigkeit des Landes erarbeitet, die im nächsten Schritt in der Planungsgruppe mit der Vorgehensweise der Kommunalebene abgestimmt werden soll:

1. **Priorität 1**
Begonnene Maßnahmen sind fortzuführen und umzusetzen.
2. **Priorität 2**
Netzlücken sind prioritär zu behandeln und zu schließen. Die Priorisierung erfolgt anhand der Verkehrsbelastung. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit soll im Außerortsbereich übergangsweise bis zur Umsetzung einer Radverkehrsanlage eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit geprüft werden.

Netzlücken liegen vor, wenn keine nutzbare Radverkehrsanlage bei folgenden zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und Verkehrsbelastungen vorhanden ist:
 bei 50 km/h ab 5.000 Kfz/Tag bzw. 500 Kfz/h,
 bei 60 bis 70 km/h ab 4.000 Kfz/Tag bzw. 400 Kfz/h,
 bei 80 bis 100 km/h ab 2.500 Kfz/Tag bzw. 250 Kfz/h
 und bei mehr als 100 km/h unabhängig von der Verkehrsbelastung.

3. Priorität 3

Auf Verbindungen im sogenannten Übergangsbereich ist die Führung im Mischverkehr zunächst grundsätzlich zulässig. Dies trifft auf Verbindungen zu, die eine mittlere Verkehrsbelastung aufweisen. Für diese Verbindungen ist jedoch in jedem Einzelfall zu prüfen, ob aufgrund besonderer Rahmenbedingungen (beispielsweise ein hohes Aufkommen vulnerabler Personengruppen, ein besonders hohes Radverkehrsaufkommen, zu geringe Straßenbreiten oder ein erhöhtes Unfallaufkommen) neben der Führung im Mischverkehr ein Zusatzangebot geschaffen werden muss. Anhand dieser Kriterien soll eine Bewertungsmatrix erarbeitet werden, nach der diese Maßnahmen zu bewerten und zu priorisieren sind.

In den Übergangsbereich fallen Verbindungen ohne nutzbare Radverkehrsanlage bei folgenden zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und Verkehrsbelastungen:
 bei 50 km/h ab 3.000 Kfz/Tag bzw. 300 Kfz/h,
 bei 60 bis 70 km/h ab 2.500 Kfz/Tag bzw. 250 Kfz/h
 und bei 80 bis 100 km/h ab 1.000 Kfz/Tag bzw. 100 Kfz/h

4. Priorität 4

Im Zuge von Um- und Ausbaumaßnahmen an Bundes- und Landesstraßen sollen vorhandene Radverkehrsanlagen, die nicht den Mindeststandard erfüllen, im Zielstandard hergestellt werden.

5. Priorität 5

Im Zuge von Um- und Ausbaumaßnahmen an Bundes- und Landesstraßen sollen vorhandene Radverkehrsanlagen, die bisher nur dem Mindeststandard entsprechen, an den Zielstandard angepasst werden.

Maßnahmen außerhalb des Landesradverkehrsnetzes

Der Bestand der straßenbegleitenden Radwege an Bundes- und Landesstraßen ist zu erhalten und im Zuge von Um- und Ausbaumaßnahmen an den Zielstandard anzupassen, unabhängig davon, ob eine bestehende Radverkehrsanlage Bestandteil des Landesradverkehrsnetzes ist.

Will ein anderer Baulastträger eine Radverkehrsanlage an einer Bundes- oder Landesstraße umsetzen oder ertüchtigen, die der Priorität 2 bis 5 zugeordnet werden kann, wird die Umsetzung der Maßnahme durch das Land unterstützt, unabhängig davon, ob diese Verbindung Bestandteil des Landesradverkehrsnetzes ist.

Fährverbindungen

Für die im Landesradverkehrsnetz über Fähren geführten Verbindungen sind Verknüpfungsmöglichkeiten mit dem ÖPNV als Alternative für den Ausfall der Fährverbindung zu prüfen.

Auswirkungen des Mindestüberholabstandes auf Mischverkehrsführungen

Die Einführung von Mindestabständen innerorts und außerorts eines Kraftfahrzeugs bei einem Überholvorgang mit einer radfahrenden Person führt bei zu geringen Fahrbahnbreiten dazu, dass ein Überholvorgang nicht mehr regelkonform durchgeführt werden kann. Es ist zu prüfen, inwieweit dies auf die Teilabschnitte des Landesradverkehrsnetzes mit Mischverkehrsführung zutrifft und welche Maßnahmen hieraus abzuleiten sind.

Nutzen von Synergieeffekten

Zur Feststellung möglicher Synergieeffekte sollen das Netzkonzept für das ländliche Wegenetz und die touristischen Radrouten mit dem Landesradverkehrsnetz überlagert werden. Doppelungen von Netzverbindungen sollen im Sinne von Umwelt- und Naturschutz sowie personellem und finanziellen Aufwand für Bau und Erhaltung soweit möglich vermieden werden.

Vervollständigung und Digitalisierung der Daten

Die Daten zur Radverkehrsinfrastruktur auf der Landesebene sind fortlaufend zu aktualisieren und werden den Kommunen kostenfrei zur Verfügung gestellt.

Fehlende Informationen sind nachzuarbeiten. Zur abschließenden Feststellung, welche Teilabschnitte des Landesradverkehrsnetzes als Netzlücke einzustufen sind, müssen im kommunalen Straßennetz Verkehrserhebungen durchgeführt und für alle betreffenden Straßenabschnitte die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten festgestellt werden. Die Durchführung einer Zustandserfassung und -bewertung der Radverkehrsanlagen des Landesradverkehrsnetzes wird ein umfassendes Lagebild und weitere Daten, wie beispielsweise Breitenangaben liefern. Die Daten sind im Netzkonzept entsprechend nachzupflegen.

Es wird angestrebt, mit dem Aufbau einer vereinfachten und bedienerfreundlichen Arbeitsplattform (ALRIS) die ebenen-übergreifende Zusammenarbeit der Baulastträger zu erleichtern. Hier sollen die Daten der Landesebene und der Kommunen zusammengeführt werden. Die Kommunen sollen bei der Erfassung und Aktualisierung eigener digitaler Radverkehrsdaten unterstützt werden.

Bildnachweis

Deckblatt: www.pixabay.com, 2021

Seiten 3 – 19: Planungsbüro VIA / Mobilitätslösung / Planersocietät

Impressum

Herausgeber

Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr
des Landes Sachsen-Anhalt
Turmschanzenstraße 30
39114 Magdeburg

Erarbeitet von



Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6
50667 Köln

Lena Erler
Peter Gwiasda
Dominik Tönnies
Barbara Wagner



Planersocietät – Mobilität. Stadt. Dialog.
Gutenbergstraße 34
44139 Dortmund

Caroline Huth
Gernot Steinberg



Mobilitätslösung – Dipl.-Ing. Katalin Saary
Mobilitätskonzepte • Verkehrsplanung • Beteiligung
Robert-Bosch-Straße 7
64293 Darmstadt

Hélène Pretsch
Katalin Saary
Neele Schrader

Mai 2021