

SACHSEN-ANHALT

Ministerium für
Landesentwicklung und Verkehr

LRVN 2020

Landesradverkehrsnetz Sachsen-Anhalt

- Kurzvorstellung des Projektes -



SACHSEN-ANHALT #moderndenken

www.sachsen-anhalt.de



SACHSEN-ANHALT

Ministerium für
Landesentwicklung und Verkehr

LRVN 2020

Landesradverkehrsnetz Sachsen-Anhalt

Kurzvorstellung des Projektes

Oktober 2020

Fachliche Bearbeitung durch:



Ziel des Projektes

Die Planung eines neuen Landesradverkehrsnetzes ist eines der zentralen Projekte des neuen Landesradverkehrsplanes 2030.

Bereits im Landesradverkehrsplan 2010 war die Planung eines Landesradverkehrsnetzes vorgesehen. Doch der anfängliche Wunsch, alle Ober-, Mittel- und Grundzentren sowie diverse öffentliche Einrichtungen mit einem Radnetz zu verbinden, musste aufgrund fehlender finanzieller und personeller Voraussetzungen zurückgestellt werden. Die Darstellung eines Zielnetzes für den Alltagsradverkehr erfolgte nicht. So lag der Schwerpunkt viele Jahre nur auf den touristischen Radrouten.



Im Laufe der letzten Jahre rückte der Alltagsradverkehr immer stärker in den Fokus. Eine Kommunalbefragung zum Radverkehr im Jahr 2018 aber auch Umfragen in der Bevölkerung zeigten den Handlungsbedarf auf. Zudem beinhaltet auch der Koalitionsvertrag 2016 – 2021 die Zielrichtung, die Lücken im Radwegenetz zu schließen. Zentrale Aufgabe ist der Aufbau eines vollständigen und komfortabel zu befahrenden Wegenetzes für den Alltags- und Freizeitradverkehr, das sogenannte Landesradverkehrsnetz.

Das neue Landesradverkehrsnetz soll perspektivisch

- alle Gemeinden miteinander vernetzen und zur Daseinsvorsorge im ländlichen Raum beitragen,
- den Radfahrenden ohne Netzlücken und durch Einhaltung von Qualitätsstandards mehr Sicherheit bieten
- und in Kooperation geplant, umgesetzt und unterhalten werden.

Für die Umsetzung dieser Aufgabe bedarf es einer veränderten Herangehensweise, einer Bündelung der Zuständigkeiten und Kapazitäten sowie einer koordinierten Zusammenarbeit des Landes und der Kommunen. In enger Abstimmung mit den Landkreisen und Gemeinden definieren wir deshalb im Rahmen dieses Projektes ein alltagstaugliches Zielnetz, das sich an der Erreichbarkeit wichtiger Ziele, wie Ober-, Mittel- und Grundzentren, Bahn- und Bushaltestellen des Bahn-Bus-Landesnetzes sowie Schulen und Verwaltungsstandorten orientiert.

Vorhandene Konzepte der Kommunen sowie Verbindungen in benachbarte Bundesländer wurden im Rahmen der Planung betrachtet. Bei der Erreichbarkeit von Zielen waren die Verknüpfungsmöglichkeiten mit dem ÖPNV sowie die größeren Reichweiten von Fahrrädern mit Elektroantrieb zu berücksichtigen.

In die Planung sollen, unabhängig von der Baulastträgerschaft, alle bestehenden Infrastrukturen und Wegeverbindungen, wie straßenbegleitende Radwege, das ländliche Wegenetz und innerörtliche Straßen und Radwege einfließen. So weit wie möglich soll auf die vorhandene Infrastruktur zurückgegriffen werden, welche bereits den Anforderungen entspricht oder durch Um- und Ausbau beziehungsweise grundlegende Erneuerung wieder nutzbar gemacht werden kann.

Einbindung der Kommunen

Radverkehrsnetze der Landkreise und Gemeinden sollen das Landesradverkehrsnetz regional und lokal weiter verdichten und die Feinerschließung übernehmen. Entscheidend bei der Entwicklung und Umsetzung des Landesradverkehrsnetzes sind deshalb die baulastträgerübergreifende Planung und die Abstimmung der Landesplanung mit den kommunalen Radverkehrskonzepten sowie die Ortskenntnisse und das Fachwissen in den Kreis- und Gemeindeverwaltungen. Bereits zum Projektstart wurden deshalb alle Kommunen angeschrieben und über das Projekt informiert. Sie wurden gebeten, vorhandene Radverkehrskonzepte und Radwegplanungen zuzuarbeiten, damit diese in die Netzplanung einfließen können.

Es wurde eine begleitende Planungsgruppe eingerichtet, in der neben den betreffenden Ministerien auch die Landesstraßenbaubehörde, das Landesamt für Vermessung und Geoinformation, die NASA GmbH sowie die Landkreise und die drei kreisfreien Städte vertreten sind. In dieser Planungsgruppe wurden die Qualitätsstandards und die Herangehensweise an die Netzkonzeption diskutiert. Der Entwurf des Wunschliniennetzes wurde intensiv geprüft und abgestimmt. Er bildete die Grundlage für den ersten Entwurf des Zielnetzes, das wiederum von allen Planungsgruppenmitgliedern intensiv geprüft wurde.

Um die Planung des Zielnetzes final abschließen zu können, soll im Rahmen dieser Online-Beteiligung den Gemeinden die Gelegenheit gegeben werden, den Entwurf des Zielnetzes zu prüfen und Hinweise zur Routenwahl bzw. zur vorhandenen Infrastruktur zu geben.

Die Projektbausteine



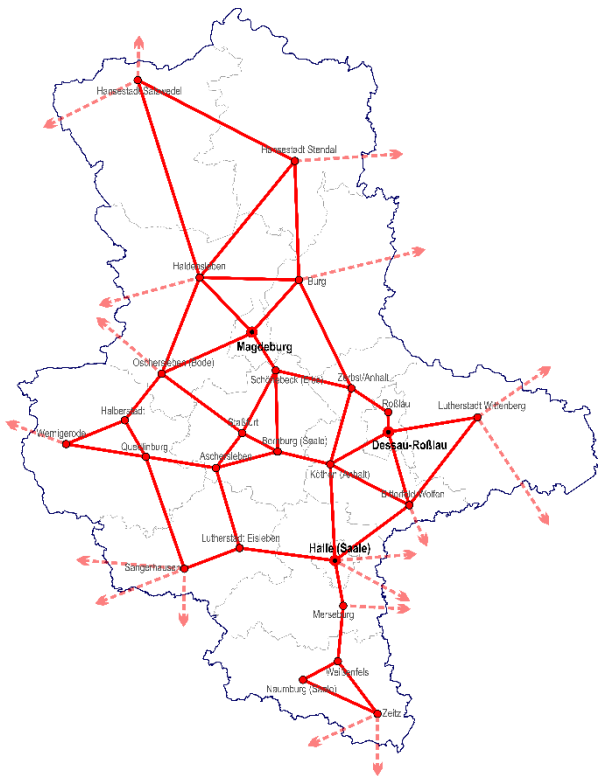
Das Projekt ist im Dezember 2019 mit der Information und Abfrage bei den Kommunen gestartet. Gleichzeitig wurden von den beauftragten Planungsbüros alle relevanten Informationen und Daten der Landesebene gesichtet und das Wunschliniennetz entwickelt.

Im Rahmen der begleitenden Planungsgruppe wurden die Qualitätsstandards diskutiert und als Planungsgrundlage abgestimmt.

Aus dem Wunschliniennetz wurde der erste Entwurf des Zielnetzes entwickelt und anhand der Qualitätsstandards auf der Grundlage von Orthofotos und vorliegenden kommunalen Netzkonzepten grob vorbewertet. Mit Hilfe der Kommunen soll der Zielnetzentwurf im Rahmen der Online-Beteiligung weiter qualifiziert werden.

Nach Abschluss der Zielnetzplanung erfolgt die Entwicklung einer gemeinsamen Umsetzungsstrategie. Für die Umsetzung der kommunalen Maßnahmen bedarf es ausreichend Fördermittel, um die sich die Ministerien parallel zur Planung des Landesradverkehrsnetzes bemühen.

Grundlagen der Netzplanung



Wunschliniennetz auf Ebene der Landesplanung

Üblicherweise erfolgt die Landesplanung 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 über zehn Kilometer 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.



Wunschliniennetz des LRVN (schematisch)

Um die Planung des Landesradverkehrsnetzes dennoch sinnvoll einzugrenzen, wurde unter folgenden Maßgaben geplant:

- Vernetzung der Ober- und Mittelzentren,
- Verdichtung des Netzes durch das Einbinden der Grundzentren,
- Steigerung der Alltagstauglichkeit durch Berücksichtigung der Gemeinden mit zentralen Funktionen (Verwaltungsstandort und / oder Standort einer weiterführenden Schule),
- Erhöhung der Reichweite des Radverkehrs durch die Verknüpfung mit dem Bahn-Bus-Landesnetz,
- Anbindung aller Gemeinden und Ortsteile ab 800 Einwohnern
- und kleinere Gemeinden einbeziehen, wenn sie an den Netzachsen liegen.

Vom Wunschliniennetz zum Zielnetz

Durch die Berücksichtigung der Maßgaben für die Netzplanung entstand ein sehr dichtes Wunschliniennetz, das im zweiten Schritt im Rahmen der sogenannten Umlegung mit der vorhandenen Infrastruktur abzugleichen war.

Bei der späteren Umsetzung des Landesradverkehrsnetzes sollen Eingriffe in Natur und Umwelt vermieden, aber auch der personelle sowie finanzielle Aufwand so weit wie möglich reduziert werden. Insofern wurde bei der Umlegung des Wunschliniennetzes folgender Ansatz verfolgt:

- wenn möglich, vorhandene und geeignete Infrastruktur nutzen,
- marode Infrastruktur einbeziehen, die ertüchtigt werden kann,
- alternative Wegeführungen in Betracht ziehen
- und wenn möglich, Synergien mit dem Fahrradtourismus sowie der Land- und Forstwirtschaft herstellen.

Unter Berücksichtigung der definierten Qualitätsstandards entstand so der Entwurf eines Zielnetzes mit einer Gesamtlänge von über 4.000 Kilometern.

Die touristischen Radrouten

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.

Ausblick auf eine Umsetzungsstrategie

Die Herangehensweise zur Planung des Landesradverkehrsnetzes unterscheidet sich ganz wesentlich von der Konzeption der Radwegebedarfspläne. Weite und wenig alltagstaugliche Verbindungen werden ersetzt durch alltagstaugliche Ortsverbindungen bis zu einer Entfernung von 10 Kilometern. Für weitere Entfernungen soll die Verknüpfung mit dem ÖPNV über moderne Umsteigepunkte zum Bahn-Bus-Landesnetz verbessert werden. Insofern ist es möglich, dass Maßnahmen der Radwegebedarfspläne künftig durch eine andere Linienführung ersetzt werden. Darüber hinaus wird es Verbindungen geben, die in der Zuständigkeit mehrerer Baulastträger liegen werden. Die Kooperation der Baulastträger bei der Umsetzung dieser Projekte wird es ermöglichen, durchgängige und damit lückenlose Verbindungen zu schaffen. Im Rahmen der begleitenden Planungsgruppe soll deshalb nach Abschluss der Zielnetzplanung eine Umsetzungsstrategie hinsichtlich der Priorisierung und Kooperationsmöglichkeiten bei der Umsetzung der Maßnahmen entwickelt werden.



Bildnachweis

alle Abbildungen @ MLV, 2020

Impressum

Herausgeber

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

Oktober 2020