



SACHSEN-ANHALT

Ministerium für
Landesentwicklung und Verkehr

LRVP 2030

Landesradverkehrsplan für Sachsen-Anhalt



SACHSEN-ANHALT **#moderndenken**

www.sachsen-anhalt.de

LRVP 2030

Landesradverkehrsplan für Sachsen-Anhalt

01. Februar 2021

FahrRadLand Sachsen-Anhalt

Mit dem Koalitionsvertrag 2016 – 2021 wurde der Radverkehr auf der Landesebene in Sachsen-Anhalt stärker in den Fokus gerückt. Bei der Ausgestaltung einer umweltgerechten und integrierten Infrastrukturpolitik kommt dem Radverkehr eine wesentliche Rolle zu. Durch die gezielte Förderung soll der Radverkehr als nachhaltiges, klimaneutrales und gesundheitsförderndes Verkehrsmittel im ländlichen Raum einen wichtigen Beitrag zur Daseinsvorsorge leisten und in den Städten zur Verkehrsentslastung beitragen. Während in den vergangenen Jahren vor allem der touristische Radverkehr gefördert wurde, sollen nun auch zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung des Alltags- und Freizeitradverkehrs beitragen.

Wichtigster Partner des Landes bei der Radverkehrsförderung und beim Aufbau einer landesweiten und lückenlosen Radverkehrsinfrastruktur sind die Kommunen. Im Oktober 2018 und im Januar 2019 diskutierten im Rahmen von Workshops über 90 Vertreterinnen und Vertretern der Kommunen, der Landesverwaltung, der Institutionen und der Landespolitik über die Inhalte, Schwerpunkte und Handlungsfelder des Landesradverkehrsplans. Im Rahmen einer Sitzung der interministeriellen Arbeitsgruppe im Mai 2019 wurden gemeinsam mit den kommunalen Spitzenverbänden zu jedem Handlungsfeld konkrete Einzelmaßnahmen erarbeitet und abgestimmt.

Der vorliegende Landesradverkehrsplan besitzt Berührungspunkte zu zahlreichen politischen Themenfeldern wie Umweltpolitik, Verkehrssicherheitsarbeit, Bildung, Wirtschaftsförderung und Finanzpolitik und richtet sich deshalb sowohl auf der Landesebene als auch auf der kommunalen und gesellschaftlichen Ebene an eine Vielzahl von Beteiligten.

Inhaltsverzeichnis

Ausgangssituation	11
Radverkehrsplan des Landes Sachsen-Anhalt 2010.....	13
Statistische Eckwerte.....	14
Aus der Sicht der Bevölkerung.....	16
Befragung der Kommunen.....	20
Übergeordnete Rahmenvorgaben und tangierende Fachplanungen	23
Der Koalitionsvertrag 2016 – 2021	25
Der Landesentwicklungsplan	26
Das Klima- und Energiekonzept Sachsen-Anhalt.....	28
Der ÖPNV-Plan 2020 – 2030	29
Der IVS-Rahmenplan.....	30
Das Verkehrssicherheitsprogramm des Landes Sachsen-Anhalt 2021	31
Das Handlungskonzept „Nachhaltige Bevölkerungspolitik in Sachsen-Anhalt 2017“ ...	31
Masterplan Tourismus Sachsen-Anhalt 2027	32
Strategie Landesstraßenbau 2030	33
Der Klimaschutzplan 2050 des Bundes	33
Der Nationale Radverkehrsplan 2020 und der Nationale Radverkehrsplan 3.0 des Bundes	34
Strategische Grundsätze und Handlungsfelder	37
Strategische Grundsätze der Radverkehrsförderung	39
Die Handlungsfelder des LRVP	41
Handlungsfeld I Radverkehrsplanung und Konzeption	43
Planung eines Landesradverkehrsnetzes	45
Planung kommunaler Radverkehrsnetze	48
Klassifizierung der Netzbestandteile	49
Erarbeitung eines Wegweisungskonzeptes.....	50
Erarbeitung eines Handlungsleitfadens für die Landesebene.....	51
Erarbeitung von Leitfäden für die kommunale Praxis	51
Unterstützung von Modellprojekten.....	53
Evaluierung der Maßnahmen des Landesradverkehrsplans.....	53

Handlungsfeld II Infrastruktur	55
Umsetzung des Landesradverkehrsnetzes	57
Definition von Ausbaustandards	58
Radwegemanagement und Mängelmeldesystem.....	60
Umsetzung einer landesweit einheitlichen Wegweisung	61
Ausbau der Schnittstellen zum ÖPNV.....	61
Handlungsfeld III Fahrradtourismus.....	63
Neukonzeption des Fahrradtourismus	65
Fahrradtourismus mit Qualität.....	68
Wegweisung, Routenbeschilderung und begleitende Infrastruktur	69
Radroutenmanagement	70
Vermarktung der touristischen Radrouten.....	70
Stärkere Einbeziehung lokaler Highlights.....	71
Handlungsfeld IV Kommunikation, Zusammenarbeit und Information	73
Interministerielle Arbeitsgruppe Radverkehr	75
Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Sachsen-Anhalt.....	75
Aktive Zusammenarbeit der Landesebene mit den Kommunen und der AGFK LSA ...	77
Fort- und Weiterbildungsangebote zum Radverkehr	78
Informationsangebote des Landes	78
Koordinations- und Steuerungsfunktion der Landkreise, kreisfreien Städte und kommunalen Spitzenverbände.....	79
Aufbau einer digitalen Informations- und Arbeitsplattform	80
Handlungsfeld V Verkehrssicherheit, Mobilitäts- und Verkehrserziehung	81
Verkehrsrechtliche Maßnahmen	83
Sicherheitsaudits für Radverkehrsanlagen.....	84
Sichere (Rad-)Wegeverbindungen für Kinder und Jugendliche.....	84
Mobilitäts- und Verkehrserziehung von Kindern und Jugendlichen	85
Lehrkräftefortbildung und Informationen für Schulen und Eltern.....	86
Aktionen an Schulen zum Thema Verkehrssicherheit	88
Kurs- und Trainingsangebote zur Radfahrkompetenz	89
Mobilitätserziehung durch Information und Verkehrsüberwachung	89

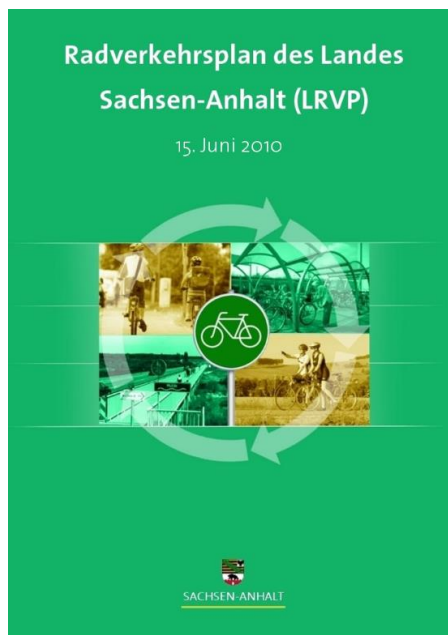
Handlungsfeld VI Finanzierung und Förderung	91
Bereitstellung von Landesmitteln für die Umsetzung des Landesradverkehrsplans	93
Bereitstellung von Landesmitteln für die Umsetzung des Landesradverkehrsnetzes...	93
Mittel des Bundes und der Europäischen Union nutzen und Folgeregulierung zum Entflechtungsgesetz	94
Fahrradabstellanlagen und Fahrradparken	95
Aktive Fördermittelberatung	96
Fördervereinfachung und Flexibilisierung von Förderquoten.....	97
Anhang I Maßnahmenliste.....	99
Handlungsfeld I: Radverkehrsplanung und Konzeption.....	101
Handlungsfeld II: Infrastruktur	105
Handlungsfeld III Fahrradtourismus	109
Handlungsfeld IV Kommunikation, Zusammenarbeit und Information	113
Handlungsfeld V Verkehrssicherheit, Mobilitäts- und Verkehrserziehung.....	118
Handlungsfeld VI Finanzierung und Förderung	122

Ausgangssituation



Radverkehrsplan des Landes Sachsen-Anhalt 2010

Der Radverkehrsplan des Landes Sachsen-Anhalt 2010 beinhaltet die Ziele des Koalitionsvertrages vom April 2006 und orientierte sich am Nationalen Radverkehrsplan 2002 – 2012.



Radverkehrsplan des Landes Sachsen-Anhalt 2010

Quelle: MLV, 2010

Wesentliche Schwerpunkte des Landesradverkehrsplans 2010 lagen in der Weiterentwicklung des Freizeitradverkehrs und des Fahrradtourismus. Darüber hinaus sollte neben einer systematischen Analyse des Bedarfs von Radwegen an Bundes- und Landesstraßen bereits der Ansatz verfolgt werden, ein Landesradverkehrsnetz baulastträgerübergreifend umzusetzen. Weitere Themenkomplexe wie Wegemanagement, Wegweisung, Mobilitätserziehung und Verkehrssicherheitsarbeit waren ebenso enthalten, wie die Umsetzung einer gemeinsamen Datenplattform für den Radverkehr.

Begleitet wurde der Landesradverkehrsplan 2010 von einem 11-Punkte-Programm, dem sogenannten Aktionsplan „Pro Rad“. Der Aktionsplan sollte dazu dienen, die Umsetzung zielgerichtet zu begleiten und die Akzeptanz sowie die Öffentlichkeitswirksamkeit zu erhöhen.

Aus heutiger Sicht bleibt festzustellen, dass einige der Maßnahmen bereits kurzfristig umgesetzt werden konnten. Viele Ziele, insbesondere in Bezug auf den Alltagsradverkehr, konnten aufgrund der vorliegenden Rahmenbedingungen und fehlender Voraussetzungen sowohl beim Land als auch bei den Kommunen jedoch nicht konsequent weiterverfolgt werden, so dass sie in der Folge zurückgestellt wurden.

Statistische Eckwerte

Mobilität in Deutschland – MiD

Der Bund führt seit 1976 in größeren Abständen bundesweite Befragungen der Haushalte zum alltäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung durch, die sogenannte MiD. Zentrale Aufgabe der Erhebungen ist es, repräsentative Informationen über Personen und Haushalte und den Alltagsverkehr zu erhalten. 2017 wurden mehr als 300.000 Personen aus über 150.000 Haushalten befragt, so dass nun Informationen über fast eine Million Alltagswege vorliegen. Eine gesonderte Analyse der Daten zum Radverkehr und Fußverkehr hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Jahr 2019 veröffentlicht.¹



Ergebnisbericht MiD 2017

Quelle: mobilitaet-in-deutschland.de, 2020

Im Ergebnis lässt sich festhalten, dass der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen im Bundesdurchschnitt seit 1982 relativ stabil bei 9 bis 11 Prozent liegt. Für Sachsen-Anhalt wurde für das Jahr 2017 ein Radverkehrsanteil von 11 Prozent ermittelt. Signifikante geschlechterspezifische Unterschiede wurden in Bezug auf die Fahrradnutzung nicht festgestellt. Mit dem Rad werden im Durchschnitt Wege mit einer Länge von 3,8 Kilometern zurückgelegt. Bei den Pedelecs liegt die mittlere Weglänge bei 6,1 Kilometern. Elektrisch unterstützte Fahrräder tragen somit dazu bei, dass die mit dem Rad zurückgelegten Entfernungen in den letzten Jahren zugenommen haben. 31 Prozent der Wege mit dem Fahrrad wurden in der Freizeit zurückgelegt, etwa 30 Prozent waren Wege zur Arbeit oder Ausbildung.

¹ infas, DLR, IVT und infas 360 (2019): Mobilität in Deutschland – MiD Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr (im Auftrag des BMVI)

Insgesamt nimmt die Fahrradnutzung in den Städten zu, während die Fahrradnutzung für Wege in kleinen Städten und im dörflichen Raum tendenziell sinkt. Insbesondere in kleinstädtischen und dörflichen Räumen nutzen Kinder und Jugendliche zwischen 10 und 19 Jahren immer seltener das Fahrrad. Darüber hinaus wird deutlich, dass der Radverkehrsanteil im Winter am niedrigsten ist. Im Frühjahr bis Herbst steigen jedoch kaum Auto-Nutzer auf das Rad um, sondern hauptsächlich Personen, die im Winter den ÖPNV² nutzen oder zu Fuß gehen.

Mobilität in Städten – SrV

Seit 1972 untersucht die Technische Universität Dresden aktuelle Trends der Mobilitätsentwicklung in deutschen Städten in der sogenannten SrV. Hierzu befragt sie in teilnehmenden Oberzentren mindestens 1.000 Personen und in kleineren Gemeinden im Umland von Oberzentren mindestens 500 Personen, um verlässliche Informationen zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung abbilden zu können. Die aktuell letzten Befragungen fanden in den Jahren 2013 und 2018 statt.



Ergebnisbericht „Mobilität in Städten – SrV2018“

Quelle: tu-dresden.de, 2020

In Sachsen-Anhalt haben sich an der Befragung 2013 die drei kreisfreien Städte Magdeburg, Halle (Saale) und Dessau-Roßlau sowie die Lutherstadt Wittenberg beteiligt. Darüber hinaus wurden Informationen aus dem ländlichen Raum um Magdeburg aus den Verbandsgemeinden Beetzendorf-Diesdorf, Südliche Altmark und Obere Aller sowie aus der Stadt Möckern erhoben. Für das Jahr 2018 liegen für die Stadt Halle (Saale) und die Lutherstadt Wittenberg keine Daten vor.

² Öffentlicher Personennahverkehr

Im Ergebnis lässt sich festhalten, dass in den Haushalten in den kreisfreien Städten tendenziell weniger Fahrräder vorhanden sind als in den Haushalten im ländlichen Bereich. Gleiches gilt aber auch für den Autobesitz.

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. Aber auch im ländlichen Raum um Magdeburg wurden Radverkehrsanteile zwischen 8,0 bis 12,9 Prozent ermittelt. 2018 zeigt sich ein deutlicher Anstieg der Fahrradnutzung in Magdeburg (18,2 Prozent) und Dessau-Roßlau (20,5 Prozent), während die Nutzung in den beteiligten ländlichen Gemeinden tendenziell abgenommen hat und nun zwischen 5,8 und 11,4 Prozent liegt.

Insgesamt lagen die mit dem Fahrrad zurückgelegten Wegelängen sowohl im Gesamtverkehr als auch im Binnenverkehr im Durchschnitt deutlich unter 3 Kilometern und damit auch deutlich unter dem bundesdeutschen Durchschnitt. Darüber hinaus waren viele Wege im Binnenverkehr, die mit dem Auto erledigt wurden, deutlich kürzer als 5 Kilometer – eine Entfernung, die insbesondere mit Blick auf elektrisch unterstützte Fahrräder auch gut mit dem Fahrrad zurückgelegt werden könnte.

Aus der Sicht der Bevölkerung

Fahrrad-Monitor Deutschland 2017

Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur wird die Bevölkerung im Rahmen des sogenannten Fahrrad-Monitors regelmäßig zu aktuellen Fragestellungen des Radverkehrs interviewt. In Vorbereitung der Aufstellung eines neuen Landesradverkehrsplans wurde durch eine ergänzende Befragung im Rahmen des Fahrrad-Monitors Deutschland 2017 auch das Meinungs- und Stimmungsbild der in Sachsen-Anhalt lebenden Bevölkerung zum Thema Radverkehr ermittelt.



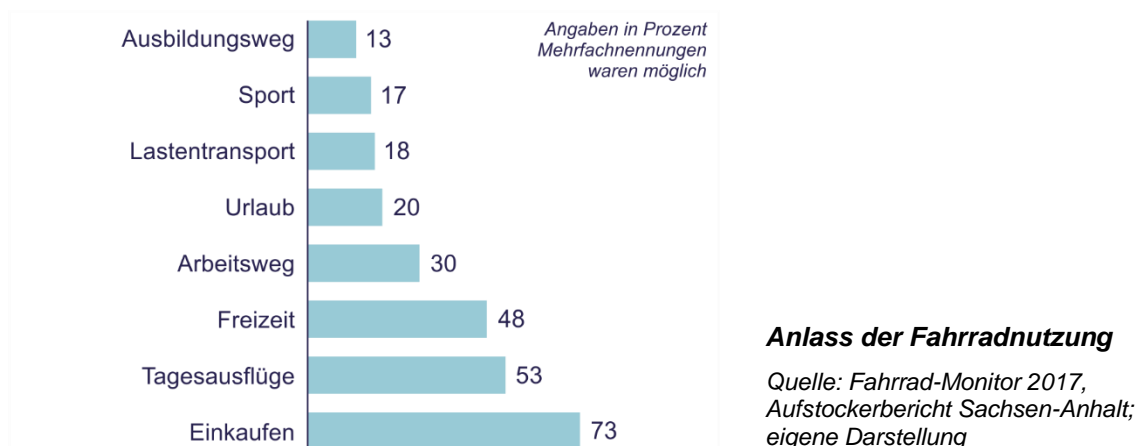
Fahrrad-Monitor 2017 Aufstockerbericht Sachsen-Anhalt

Quelle: MLV, 2017

Die Befragung sollte ergänzende Erkenntnisse darüber liefern, welche landesspezifischen Themen des Radverkehrs aus der Sicht der Bevölkerung relevant und prioritär zu betrachten sind. Hierzu wurden im Juli 2017 insgesamt 512 in Sachsen-Anhalt lebende Personen zwischen 14 und 69 Jahren interviewt. Aufgrund des Stichprobenumfanges sind keine tiefergehenden Auswertungen möglich, jedoch lassen sich aus der Befragung grundlegende Erkenntnisse ableiten.

Die Befragung zeigte, dass 83 Prozent der befragten Haushalte im Schnitt über 2,3 Fahrräder verfügen und 79 Prozent der Haushalte durchschnittlich über 1,4 Autos. Damit liegen die Haushalte in Sachsen-Anhalt sowohl in Bezug auf den Fahrradbesitz als auch beim Autobesitz jeweils über dem bundesdeutschen Durchschnitt. Bei der Frage, welche Gründe bei der Verkehrsmittelwahl relevant sind, gaben Radfahrende besonders häufig Aspekte wie Umweltschutz, Gesundheit und Kosten an. Für Kfz-Nutzende hingegen spielen vorrangig Aspekte wie Flexibilität, Zeitersparnis, Komfort und Transportmöglichkeiten eine Rolle.

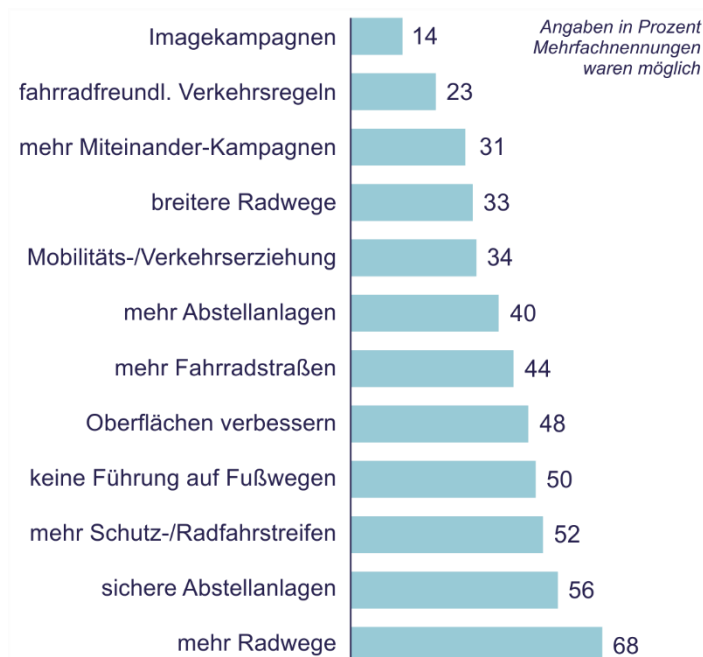
Trotz der hohen Fahrradbesitzquote zeigte sich bei der Frage nach der regelmäßigen Verkehrsmittelnutzung, dass das Zufußgehen (92 Prozent der Befragten) und die Nutzung des eigenen Autos (80 Prozent der Befragten) deutlich vor der Nutzung des Fahrrades als Alltagsverkehrsmittel (59 Prozent) liegen. Besonders häufig wird das Fahrrad von den Befragten für kurze Erledigungen, Tagesausflüge oder für Fahrten zu Freizeitaktivitäten genutzt. 30 Prozent der Befragten gaben an, das Fahrrad auch für Fahrten zur Arbeit zu nutzen. 48 Prozent der Befragten nutzen das Fahrrad darüber hinaus aber auch als Freizeitbeschäftigung, beispielsweise zum Sport oder als Fitnessgerät.



Bezogen auf das Lebensalter nutzen 53 Prozent der unter 30 Jährigen täglich oder mehrmals pro Woche das Fahrrad im Alltag oder in der Freizeit. Damit weist diese Personengruppe die höchste Fahrradnutzung auf, vor den über 50 Jährigen mit 49 Prozent und den 30 bis 50 Jährigen mit 46 Prozent. Geschlechterspezifisch betrachtet ergeben sich bei der Fahrradnutzung kaum Unterschiede.

Auch die Ortsgröße spielt für die Fahrradnutzung in Sachsen-Anhalt eine wesentliche Rolle. In weniger dicht besiedelten Räumen (Orte bis 20.000 Einwohner) mit geringerem ÖPNV-Angebot wird häufig das Auto oder Fahrrad genutzt. In großen Städten (über 100.000 Einwohner) ist die Fahrradnutzung im Vergleich zum Auto und ÖPNV deutlich niedriger. Die höchste Fahrradnutzung ergibt sich laut der Befragung in Orten mittlerer Größe (20.000 bis 100.000 Einwohner), bei gleichzeitig auffallend geringer ÖPNV-Nutzung.

Insgesamt stuften nur 13 Prozent der Befragten die Landespolitik und 17 Prozent der Befragten die Kommunalpolitik als fahrradfreundlich ein. Damit liegt Sachsen-Anhalt deutlich hinter dem Bundesschnitt zurück. Auf die Frage, in welchen Bereichen die Politik mehr für den Radverkehr tun könnte, wurden überwiegend Investitionen zur Verbesserung der Infrastruktur und der Fahrradabstellanlagen genannt.



Erwartungen an die Politik

Quelle: Fahrrad-Monitor 2017, Aufstockerbericht Sachsen-Anhalt; eigene Darstellung

48 Prozent der Radfahrenden gaben an, sich im Straßenverkehr eher unsicher zu fühlen. Dieses Unsicherheitsgefühl spiegelt sich insbesondere auch in den Forderungen nach mehr eigenem und sicherem Verkehrsraum für Radfahrende wieder. Besonders sicher fühlen sich die Befragten auf von der Fahrbahn getrennten Radwegen oder selbständig geführten Radwegen abseits von Straßen. Bei der Frage, welche Gründe dazu führen, dass das Fahrrad nicht für den Weg zur Arbeit oder zur Ausbildung genutzt wird, wurden als Hauptgründe zu weite Wege, zu lange Fahrtzeiten und die Witterungsabhängigkeit genannt.

Für etwa ein Viertel der Wege zur Arbeit oder Ausbildung wird das Fahrrad mit dem ÖPNV kombiniert. Im Bundesdurchschnitt wurden die Möglichkeiten zur Mitnahme von Fahrrädern in den Nahverkehrszügen von 53 Prozent der Befragten positiv bewertet. In

Sachsen-Anhalt gaben 65 Prozent der Befragten zu dieser Frage eine positive Bewertung ab. Einen wesentlichen Beitrag hierzu leistet sicherlich die Möglichkeit der kostenfreien Fahrradmitnahme im Bahn-Bus-Landesnetz. Weniger positiv als im Bundesdurchschnitt bewerteten die Befragten die Fahrradmitnahme hingegen in S-Bahnen. Gerade auf den von beruflich pendelnden Personen stark genutzten Verbindungen kommt es inzwischen zu Kapazitätsengpässen, die unter anderem durch Kapazitätserweiterungen beziehungsweise Kapazitätsoptimierungen und die Schaffung attraktiver Fahrradabstellanlagen an den Bahnhöfen und Bushaltestellen ausgeräumt werden sollen.

ADFC-Fahrradklima-Test 2018

Der ADFC³ führt in Deutschland in regelmäßigen Abständen die inzwischen weltweit größte Umfrage zum Radfahrklima durch. 2018 haben sich bundesweit 170.000 Bürgerinnen und Bürger aus insgesamt 683 Städten und Gemeinden an der Befragung beteiligt. Der Anteil der täglich Radfahrenden ist bei dieser Befragung in der Regel sehr hoch. Bei der Befragung im Jahr 2018 lag er bei 74 Prozent.

Die Gesamtbewertung der Fahrradfreundlichkeit deutscher Städte und Gemeinden sank von der Note 3,81 in 2016 auf die Note 3,93 in 2018. Das Fahrradklima in Deutschland erhält von den Teilnehmenden somit im Durchschnitt nur noch die Note ausreichend. Auch das Sicherheitsgefühl hat sich im Bundesdurchschnitt auf die Note 4,16 verschlechtert. So gaben 81 Prozent der Teilnehmenden an, dass sie lieber getrennt vom Autoverkehr Rad fahren möchten.

Auch in Sachsen-Anhalt haben sich an der Befragung im Jahr 2018 knapp 3.000 Personen aus insgesamt 14 Städten beteiligt, davon allein knapp 1.250 Personen aus der Landeshauptstadt Magdeburg. Die beiden größten Städte des Landes, Magdeburg und Halle (Saale) belegten in der Bewertung im Vergleich der 25 Städte über 200.000 Einwohner nur hintere Plätze, jeweils mit einer Gesamtbewertung unterhalb der Durchschnittsnote „Ausreichend“.

Besonders schlechte Noten gab es in den Kategorien Falschparkerkontrolle auf Radwegen und Fahrraddiebstahl. In Halle wurden darüber hinaus der Winterdienst auf Radwegen, die Breite der Wege und die Führung an Baustellen besonders schlecht bewertet.

Deutlich bessere Bewertungen bekam die Stadt Dessau-Roßlau, die mit einer Gesamtnote von 3,70 unter den 106 Städten in der Kategorie 50.000 bis 100.000 Einwohner Platz 19 belegen konnte und damit auch über dem bundesweiten Durchschnitt liegt.

Die Mehrzahl der anderen elf bewerteten Städte aus Sachsen-Anhalt lag in der Gesamtbewertung erfreulicherweise ebenfalls über dem Bundesdurchschnitt. Die beste Bewertung aller in Sachsen-Anhalt bewerteten Städte konnte die Stadt Aken mit einer Gesamtnote von 3,04 erreichen.

³ Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.

Befragung der Kommunen

Von Juni bis August 2018 beteiligten sich insgesamt 132 der 247 Kommunen in Sachsen-Anhalt an einer Befragung des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr zur aktuellen Situation, zu Potenzialen und Problemlagen des Radverkehrs und lieferten wertvolle Hinweise darüber, welche Themenschwerpunkte aus kommunaler Sicht in der Radverkehrsförderung zu setzen sind. Die Ergebnisse der Befragung beinhalten die Rückmeldungen aus 10 Landkreisen, den 3 kreisfreien Städten, 10 Verbandsgemeinden und 109 Gemeinden. Die nachstehenden Auswertungen beziehen sich immer auf die Grundgesamtheit der 132 Kommunen, die an der Befragung teilgenommen haben. Aus den Rückmeldungen wurde insgesamt deutlich, dass weniger die neuen und innovativen Fragestellungen des Radverkehrs für die Kommunen von Relevanz sind, sondern grundlegende Themen, wie Netzausbau, Lückenschlüsse, Fahrradabstellmöglichkeiten, Finanzierungsfragen und Personalengpässe.

Grundlagen der Radverkehrspolitik

Nur 10 Prozent der Kommunen gaben an, über keinerlei konzeptionelle Ansätze oder politische Beschlüsse in Bezug auf den Radverkehr zu verfügen. In den Städten gibt es vielfach Verkehrsentwicklungspläne oder sogar eigene Radverkehrskonzepte, während in den kleineren Gemeinden und Verbandsgemeinden in der Regel politische Einzelbeschlüsse das Handeln bestimmen. Mehr als die Hälfte der Verkehrsentwicklungspläne und Radverkehrskonzepte ist älter als 10 Jahre, mehr als ein Drittel ist sogar älter als 20 Jahre. Welche Größenordnung und Bedeutung der Radverkehr in der Mobilität der Einwohnerinnen und Einwohner einnimmt, haben nach eigener Aussage bisher nur vier der befragten Kommunen erhoben.

Über 70 Prozent der Kommunen haben das Thema Radverkehr in ihrer Verwaltungsstruktur verortet. Die Zuständigkeiten liegen je nach Größe der Verwaltung zumeist in den Bauämtern, Tiefbauämtern oder in der Stadtplanung, oftmals aber auch in den Bereichen Tourismus und Wirtschaftsförderung.

In 60 Prozent der Kommunen gibt es ein Gremium oder eine Arbeitsgruppe zum Thema Radverkehr, zu einem großen Teil auch in Kooperation oder Zusammenarbeit mit anderen Kommunen. Ein Teil der Arbeitsgruppen beschäftigt sich mit allen Facetten des kommunalen Radverkehrs, andere Arbeitsgruppen wiederum behandeln nur spezielle Fragestellungen wie beispielsweise den touristischen Radverkehr oder die Umsetzung einer flächendeckenden Wegweisung.

Radverkehrsinfrastruktur

Bei der Frage, in welchen Bereichen die meisten Probleme im Radverkehrsnetz gesehen werden, gaben 94 Prozent der Kommunen Lücken im Radwegenetz an, 84 Prozent sehen Probleme in der Finanzierung der Radverkehrsinfrastruktur und von 78 Prozent der Kommunen wird die Oberflächenqualität der Bestandsinfrastruktur als problematisch beurteilt.

In fast allen Kommunen kommen hauptsächlich straßenbegleitende Radwege als Führungsform zum Einsatz, in der Zuständigkeit der Landkreise sogar ausschließlich. Doch abgesehen von den Landkreisen spielen die ländlichen Wege für die Städte und Gemeinden eine ebenso wichtige Rolle für die Führung des Radverkehrs wie die klassischen straßenbegleitenden Radwege. Etwa 60 Prozent des Radverkehrs wird auf der Fahrbahn gemeinsam mit dem Kraftfahrzeugverkehr geführt, noch deutlich seltener kommen Radfahrstreifen und Schutzstreifen in den Kommunen zum Einsatz. Ein Viertel der Kommunen gab an, auch ehemalige Bahntrassen für den Radverkehr zu nutzen.



Probleme im kommunalen Radverkehrsnetz

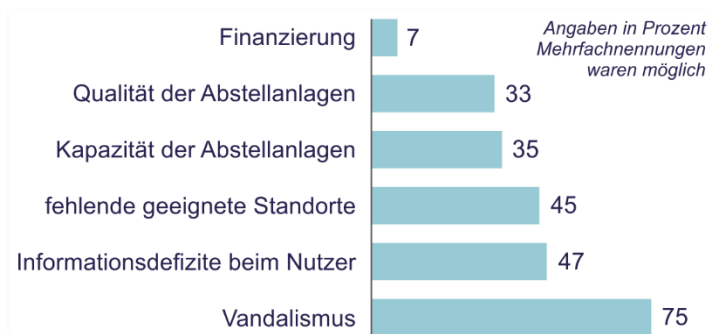
Quelle: MLV, Kommunalbefragung 2018

55 Prozent der Kommunen führen Zustandserfassung zur Qualität ihrer Radverkehrsanlagen durch. Eine digitale Datenverwaltung der Radverkehrsnetze findet in weniger als 20 Prozent der Kommunen statt.

In knapp der Hälfte der Kommunen gibt es eine Alltagswegweisung, während etwa dreiviertel der Kommunen über eine radtouristische Wegweisung verfügen. Nur 7 Prozent der Kommunen bietet keinerlei Wegweisung für Radfahrende an. 36 Prozent der Kommunen überprüfen und aktualisieren die Radverkehrswegweisung regelmäßig. Problematisch für die Umsetzung und Unterhaltung sind fehlende Finanzierungsmittel und geringe Personalkapazitäten sowie die mangelhafte Zusammenarbeit der unterschiedlichen Baulastträger oder zuständigen Bereiche der Verwaltungen. Darüber hinaus wird die vorhandene Wegweisung häufig durch Vandalismus beschädigt oder zerstört.

Fahrradabstellanlagen und Verknüpfung mit dem ÖPNV

Nur sehr wenige Informationen liegen in den Kommunen über die Fahrradabstellanlagen an den Bahnhöfen und Bushaltestellen und noch weniger über Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Bereich vor. Nur 8 Kommunen haben verlässliche Angaben zu den Nutzungszahlen und somit zur Auslastung der Abstellanlagen an Bahnhöfen und Bushaltestellen. Nur 2 Kommunen gaben an, die Auslastung der Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Bereich zu kennen.



Probleme bei öffentlichen Fahrradabstellanlagen

*Quelle: MLV,
Kommunalbefragung 2018*

Bei der Frage, welche Probleme in Bezug auf Fahrradabstellanlagen bestehen, wurden von 75 Prozent der Kommunen Vandalismus und Fahrraddiebstähle angegeben. Weit dahinter folgen Probleme bei der Suche nach geeigneten Standorten für die Umsetzung neuer Abstellanlagen, fehlenden Informationen auf der Nutzerseite oder in Bezug auf die Kapazität und Qualität der Abstellanlagen.

Die Kommunen wurden auch gefragt, welche Möglichkeiten gesehen werden, um den Radverkehr besser mit Bus und Bahn zu verknüpfen. Hier wurden in erste Linie eine Ausweitung der Möglichkeiten zur Mitnahme von Fahrrädern und die Verbesserung der Schnittstellen zum ÖPNV genannt. Aber auch Aspekte wie eine barrierefreie Zuwegung vom Radweg bis in den Bus oder die Bahn, ein verbessertes ÖPNV-Angebot und eine Erhöhung des Bekanntheitsgrades der Fahrradmitnahme durch mehr Öffentlichkeitsarbeit spielen aus Sicht der Kommunen eine wichtige Rolle, um die Verknüpfung zwischen Fahrrad und ÖPNV zu verbessern.



Übergeordnete Rahmenvorgaben und tangierende Fachplanungen



Der Koalitionsvertrag 2016 – 2021

Mit dem Koalitionsvertrag 2016 – 2021 wurde eine neue thematische Zielrichtung für den Radverkehr im Land gesetzt. Im Blickpunkt steht nun die Schaffung eines ganzheitlichen Radverkehrssystems für den tourismus-, alltags- und freizeitrelevanten Radverkehr zur Ausgestaltung einer nachhaltigen, sicheren, gesundheitsfördernden und umweltfreundlichen Mobilität.

Nach wie vor ist es zur Umsetzung dieser Ziele notwendig, dass alle Baulastträger gleichermaßen einbezogen werden. Aus diesem Grund bezieht sich der Koalitionsvertrag 2016 – 2021 in seinen Aussagen zum Radverkehr nicht nur auf die Umsetzung auf der Landesebene. Sowohl die Vernetzung der Baulastträger untereinander durch die Initiierung und Unterstützung einer Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen als auch Fragen der Finanzierung und Förderung des Radverkehrs werden auch mit Bezug auf die kommunale Ebene thematisiert. Damit folgen die Aussagen des Koalitionsvertrages inhaltlich der Ausrichtung des aktuell gültigen Nationalen Radverkehrsplans 2020 und den Radverkehrsstrategien anderer Bundesländer und schaffen somit günstigere Rahmenbedingungen für die Förderung des Radverkehrs in Sachsen-Anhalt.

Handlungsfeld I – Radverkehrsplanung und Konzeption

... Daher ist ein ganzheitliches Radverkehrssystem in Sachsen-Anhalt, das den tourismusrelevanten Radverkehr, aber auch den alltags- und freizeitrelevanten Radverkehr umfasst, weiterhin zu stärken. Hierfür ist der ... zu verabschiedende Landesradverkehrsplan umzusetzen...

... Bei der Errichtung von Gebäuden sind Stellplätze für Fahrräder in ausreichender Anzahl herzustellen. Die zulässigen Regelungsgegenstände von örtlichen Bauvorschriften nach § 85 BauO LSA sollen zur Stärkung der gemeindlichen Planungshoheit und zur Förderung einer nachhaltigen Stadtentwicklung ausgeweitet werden...

... Um im Land einen Anteil des Radverkehrs am Personenverkehr (Modal Split, Zahl der Wege) zu erhöhen, muss dieser in den Städten steigen...

Handlungsfeld II – Infrastruktur

... Lücken im Radwegenetz sollen geschlossen werden ...

... Eine deutliche Qualitätssteigerung wollen wir bei baulastträgerübergreifender Wegweisung, der Vernetzung von Radwegen (Schließung von Systemlücken), dem Radwegemanagement und einem verlässlichen Mängelmeldesystem erreichen...

... Die Rahmenbedingungen für den Radverkehr in Sachsen-Anhalt sollen durch die Errichtung von Schnittstellen mit dem ÖPNV (Fahrradabstellanlagen und Fahrradstationen) weiter verbessert werden...

... Die kostenfreie Mitnahme von Fahrrädern in Fahrzeugen des Bahn- und Bus-Landesnetzes soll beibehalten werden...

... Die Koalitionspartner werden prüfen, inwieweit endgültig stillgelegte Bahntrassen als naturnahe Radwege entsprechend hergerichtet werden können...

Handlungsfeld IV – Kommunikation, Zusammenarbeit und Information

... Daher werden wir eine „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen“ initiieren und unterstützen...

Handlungsfeld III – Fahrradtourismus

... Den Kommunen kommt beim Radverkehr eine zentrale Rolle zu.

... Wir werden die Aufgabenerledigung bei der Umsetzung des Landesradverkehrsplans mit dem Ziel prüfen, dass für alle Abschnitte der Radrouten Klasse 1 und 2 Bau- und Erhaltungsmaßnahmen zeitnah stattfinden...

Handlungsfeld V – Verkehrssicherheit, Mobilitäts- und Verkehrserziehung

...Wir wollen Verkehrssicherheit und Verkehrserziehung durch geeignete Maßnahmen fördern und das ehrenamtliche Engagement der Verkehrswachten unterstützen. Einen Schwerpunkt werden wir dabei auf die Senkung der Unfallraten bei Kindern und Senioren legen...

Handlungsfeld VI – Finanzierung und Förderung

... Aufstockung der Haushaltsmittel für Baumaßnahmen im Landesstraßenbau auf 85 Mio. Euro im Jahr ... Dabei sollen ... 8 Prozent in den Ausbau von Radwegen an Landesstraßen fließen...

...Zur Unterstützung der Kommunen werden wir prüfen, wie EFRE-Mittel zur Finanzierung des Radwegeausbaus genutzt werden können...

Neben dem Koalitionsvertrag gibt es weitere übergeordneten Rahmenvorgaben und parallel auch weitere Fachplanungen, die direkt oder indirekt Einfluss auf die Inhalte des Landesradverkehrsplans nehmen.

Der Landesentwicklungsplan

Der Landesentwicklungsplan stellt das Gesamtkonzept des Landes Sachsen-Anhalt dar, wie die räumliche Ordnung und Entwicklung des Landes gestaltet werden soll. Er bildet die Grundlage für eine wirtschaftlich, ökologisch und sozial ausgewogene Raum- und Siedlungsstruktur und setzt den Rahmen für die Fachplanungen. So beinhaltet er die Ziele, die für die Entwicklung des Landes Sachsen-Anhalt eine hohe Priorität aufweisen, auch in Bezug auf den Radverkehr.

Die aktuelle Fassung des Landesentwicklungsplans ist aus dem Jahr 2010 und beinhaltet Rahmenvorgaben in den Handlungsfeldern Radverkehrsplanung und Konzeption, Infrastruktur und Fahrradtourismus.

Handlungsfeld I – Radverkehrsplanung und Konzeption

Grundsatz G 15:

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.

Handlungsfeld I – Radverkehrsplanung und Konzeption

weiter Grundsatz G 15:

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.

Ziel Z 48: Sondergebiete sind mit qualitativ bedarfsgerechten Linienverkehrsangeboten des ÖPNV sowie mit Fuß- und Radwegenetzen zu erschließen

Handlungsfeld II – Infrastruktur

Grundsatz G 72:

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.

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.

Ziel Z 84: 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.

Auszug aus der zugehörigen Begründung: Darüber hinaus soll auch das Netz der Radwege entlang der Landesstraßen vervollständigt werden.

Handlungsfeld III – Fahrradtourismus

Grundsatz G 73:

Radrouten mit europa- und bundesweiter Bedeutung, Radrouten mit überregionaler Bedeutung sowie regionale Radrouten können von der Regionalplanung in den regionalen Entwicklungsplänen festgelegt werden

Grundsatz 139:

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 Reitwegen sowie Informationsstellen ausgebaut und dauerhaft unterhalten werden.

Grundsatz 140:

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.

Handlungsfeld III – Fahrradtourismus

Grundsatz 146:

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.

Das Klima- und Energiekonzept Sachsen-Anhalt

Der Radverkehr stellt neben dem Fußverkehr eine besonders klimafreundliche Art der Fortbewegung dar und aufgrund seiner durchschnittlichen Reichweite von bis zu zehn Kilometern ist er für die meisten Wege im Alltag geeignet. Das Klima- und Energiekonzept Sachsen-Anhalt benennt im Klimaschutzsektor unter dem Handlungsfeld Verkehr deshalb unter anderem die Förderung des Radverkehrs als eine Maßnahme der Strategien zur „Verlagerung zu effizienteren Verkehrsmitteln“. Unter der Maßnahme C 2.1 wird das Ziel definiert, dass der Anteil des Fahrradverkehrs am Modal Split flächenhaft ansteigen soll und besonders Nutzerinnen und Nutzer von Pkw dazu motiviert werden sollen, zum Fahrrad oder Pedelec zu wechseln. Zur Umsetzung dieses Ziels wurden im Klima- und Energiekonzept mehrere Maßnahmen benannt.



Klima- und Energiekonzept Sachsen-Anhalt

Quelle: mule.sachsen-anhalt.de, 2020

Handlungsfeld I – Radverkehrsplanung und Konzeption

...Neuaufstellung des Landesradverkehrsplans mit dem Beschluss von strategischen Zielen und Handlungsfeldern...

...Beschluss eines Landesradverkehrsnetzes mit Festlegung eines Vorrangnetzes für den Alltags- und Freizeitradverkehr und zur gezielten Beseitigung von Lücken im Radverkehrsnetz...

Handlungsfeld II – Infrastruktur

...Bau von Radschnellwegen (gefördert durch den Bund gemäß Bundesverkehrswegeplan) ...

...Investitionen des Landes oder Förderung kommunaler Investitionen in diebstahlssichere und wettergeschützte Abstellanlagen an Bahnhöfen sowie an Schwerpunkten des Verkehrsaufkommens sowie Ausrüstung dieser Abstellanlagen mit Lademöglichkeiten für E-Bikes bzw. Pedelecs, Weiterentwicklung der SPNV-Halte zu Mobilitätsstationen im Rahmen des NASA-Schnittstellenprogramms...

Handlungsfeld III – Fahrradtourismus

...Förderprogramme des Landes, um den Kommunen Mittel für Konzepte, Neubau, Ausbau und Unterhaltung der Radverkehrsinfrastruktur bereit zu stellen, sollen aufgelegt, umgesetzt und durch begleitende Beratung unterstützt werden...

Der ÖPNV-Plan 2020 – 2030

Der ÖPNV-Plan 2020 – 2030 enthält als Handlungsschwerpunkt zum Radverkehr unter der Leitlinie „Schnittstellen zur Vernetzung des Umweltverbundes“ die Weiterentwicklung und Förderung der intermodalen Vernetzung des ÖPNV. Darüber hinaus sollen der Fahrradverkehr und der Fußgängerverkehr als Teilsysteme des Umweltverbundes unabhängig von den Zuständigkeiten an den Schnittstellen mit dem ÖPNV vernetzt werden. Zur Umsetzung der Leitlinie werden im ÖPNV-Plan mehrere Handlungsansätze aus den Bereichen Radverkehrsplanung und Fahrradtourismus benannt.

Handlungsfeld I – Radverkehrsplanung und Konzeption

Durch die Vernetzung des Fahrrades mit den Verkehrsmitteln Bahn und Bus sind durchgängige Beförderungsketten zum gegenseitigen Vorteil der Teilsysteme zu entwickeln.

Der Alltagsverkehr mit Fahrrädern sowie der Fahrradtourismus werden durch die kostenlose Fahrradmitnahme im SPNV und auf ausgewählten Linien des ÖSPV durch das Land unterstützt.

Handlungsfeld III – Fahrradtourismus

Zur Nutzung der Wachstumspotentiale des Fahrradtourismus sind die überregionalen touristischen Radwege und deren Verknüpfung mit dem Bahn-Bus-Landesnetz in die Schnittstellengestaltung einzubeziehen.

Der IVS-Rahmenplan

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.

Handlungsfeld IV – Kommunikation, Zusammenarbeit und Information

Handlungsschwerpunkt 1 – Auf- und Ausbau sowie Erneuerung der IVS-Infrastruktur (Datenerzeugung / -erfassung)

Maßnahme I.3: IVS-Infrastruktur für die Straße

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.

Handlungsschwerpunkt 2 – Auskunfts- und Informationsplattformen (Datenverarbeitung/Darstellung)

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.

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.

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.

Handlungsschwerpunkt 5 – Anwendungsorientierte Forschung und reale Testumgebungen

Maßnahme V.5: (Kooperative) IVS für Fußgänger- & Radverkehr

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.

Das Verkehrssicherheitsprogramm des Landes Sachsen-Anhalt 2021

Gemäß Beschluss des Landtages von Sachsen-Anhalt Drs. 7/2591 vom 08.03.2018 ist das Ziel der Verkehrssicherheitspolitik Sachsen-Anhalts, die in der Vision Zero⁴ benannte Senkung der Zahl der Schwerverletzten und der Verkehrstoten zu erreichen. Der Beirat für Verkehrssicherheit und das Verkehrssicherheitsprogramm sind nur einige der Maßnahmen, die zur Umsetzung dieses Ziels beitragen sollen.

Das Verkehrssicherheitsprogramm differenziert seine Handlungsschwerpunkte nach den drei Handlungsfeldern Mensch, Infrastruktur und Fahrzeugtechnik. Dabei werden im Rahmen der Handlungsfelder Mensch und Infrastruktur unter anderem auch mehrere Maßnahmen zur Förderung der Verkehrssicherheit im Radverkehr benannt.

Handlungsfeld II – Infrastruktur

Für den Bau verkehrssicherer Radverkehrsanlagen wird die Anwendung der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) empfohlen, auf die Empfehlungen für das Sicherheitsaudit an Straßen (ESAS) und auf die Berücksichtigung von Pedelecs bei der Planung hingewiesen.

Handlungsfeld V – Verkehrssicherheit, Mobilitäts- und Verkehrserziehung

Zum Thema Radverkehr wurden die Zielgruppen Kinder- und Jugendliche, Seniorinnen und Senioren sowie Radfahrerinnen und Radfahrer mit zahlreichen Einzelmaßnahmen hinterlegt und Themenschwerpunkte wie Regelakzeptanz und verstärkte Verkehrsüberwachung durch Polizei und Kommunen formuliert.

Das Handlungskonzept „Nachhaltige Bevölkerungspolitik in Sachsen-Anhalt 2017“

Das Handlungskonzept „Nachhaltige Bevölkerungspolitik in Sachsen-Anhalt 2017“ setzt den Rahmen für den Umgang mit dem demographischen Wandel. Alle Beteiligten aus dem gesellschaftlichen Bereich sollen in ihrem Verantwortungsbereich sensibilisiert, motiviert und möglichst auch befähigt werden, die Zukunft aktiv und gemeinsam zu gestalten. Auch der Radverkehr leistet hierzu einen wichtigen Beitrag, denn er trägt dazu bei, die eigenständige Mobilität der Bevölkerung unabhängig von Geschlecht, Alter, Herkunft, kultureller Prägung, sozialer Lage oder körperlichen Einschränkungen zu sichern. Das Handlungskonzept benennt jedoch keine eigenen Handlungsschwerpunkte für den Radverkehr, sondern nimmt selbst nur Bezug auf die Inhalte des Landesradverkehrsplans 2010.

⁴ Senkung der Schwerverletzten und Verkehrstoten mit dem Ziel Null Verkehrstote

Masterplan Tourismus Sachsen-Anhalt 2027

Auch die Fortschreibung des Masterplan Tourismus sieht Potenziale im Fahrradtourismus als Wirtschaftsfaktor und setzt Leitlinien für dessen Weiterentwicklung. Demnach sollen Tourismusangebote und -werbung 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 Sachsen-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.

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...“

...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...

...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...

...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...

...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. 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...

Strategie Landesstraßenbau 2030

Die Strategie Landesstraßenbau 2030 beinhaltet Rahmenvorgaben für die Erhaltung, den Um- und Ausbau sowie den Neubau der Landesstraßen in Sachsen-Anhalt. Die Schwerpunkte dieser ganzheitlichen Strategie für den Landesstraßenbau liegen in der Sicherung der Leistungsfähigkeit des Landesstraßennetzes, der Verbesserung der Verkehrssicherheit und Umweltverträglichkeit, dem effizienten und effektiven Ressourceneinsatz sowie der Erhöhung der Nutzerzufriedenheit. Zur Umsetzung der Strategie soll eine Konzentration auf die Handlungsfelder Erhaltung, Um- und Ausbau, Neubau, Radwegebau, Verkehrsmanagement und Verkehrssicherheit erfolgen, die jeweils auch in Wechselwirkung zueinander stehen.

Handlungsfeld II – Infrastruktur

Ziel ist die systematische Verbesserung des Radwegezustands.

Die Zustandserfassung und -bewertung für alle straßenbegleitenden Radwege an Landesstraßen in der Baulast des Landes wird als Grundlage für die Planung der erforderlichen Erhaltungs- bzw. Erneuerungsmaßnahmen regelmäßig durchgeführt.

Planung und Bau straßenbegleitender Radwege an Bundes- und Landesstraßen erfolgt auf der Basis von Bedarfsplänen.

Die Fortschreibung der Radwegebedarfspläne erfolgt nach der Neuaufstellung des Landesradverkehrsnetzes.

Der Landesradverkehrsplan 2030 wird eine Vielzahl von Maßnahmen in Bezug auf Erhaltung und Unterhaltung der bestehenden straßenbegleitenden Radwege vorsehen.

Der Klimaschutzplan 2050 des Bundes

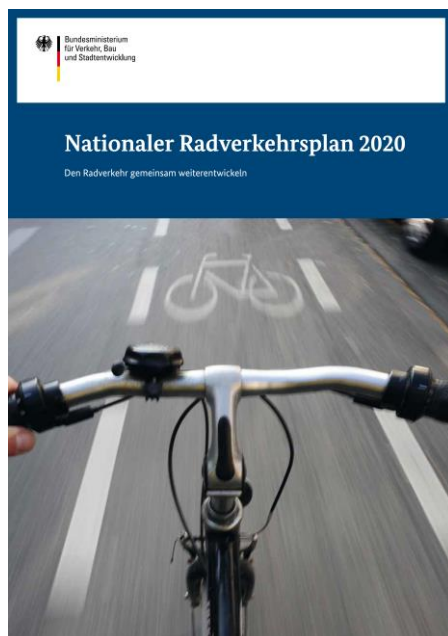
Der Klimaschutzplan 2050 benennt die klimapolitischen Grundätze und Ziele der Bundesregierung und sieht ebenfalls Potenziale zur Reduzierung klimaschädlicher Treibhausgase in der Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehrsaufkommen. Deshalb wurde unter anderem auch die Fortschreibung des Nationalen Radverkehrsplans über das Jahr 2020 hinaus im Klimaschutzplan verankert.

Weiterhin fordert der Klimaschutzplan konkret die Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen und die finanzielle Förderung von Aktivitäten, um die Kommunen bei der Stärkung des Radverkehrs zu unterstützen. Bei der Umsetzung entsprechender Förderprogramme und Modellprojekte kommt dabei den Ländern aufgrund des Föderalismus eine wesentliche Rolle zu.

Der Nationale Radverkehrsplan 2020 und der Nationale Radverkehrsplan 3.0 des Bundes

Der Nationale Radverkehrsplan beinhaltet die übergeordneten Ziele des Bundes in Bezug auf die Förderung des Radverkehrs in Deutschland.

So wurde mit dem Nationalen Radverkehrsplan 2020 seitens des Bundes angestrebt, die Rahmenbedingungen für den Radverkehr deutlich zu verbessern, die bisher nicht ausgeschöpften Potenziale zu nutzen, den Radverkehr als Bestandteil einer integrierten Verkehrs- und Mobilitätspolitik zu fördern und das Leitbild „Radverkehr als System“⁵ so umzusetzen, dass damit ein Beitrag zur Lösung der gesellschaftlichen Herausforderungen geleistet wird.



Nationaler Radverkehrsplan 2020

Quelle: nationaler-radverkehrsplan.de, 2020

Der Nationale Radverkehrsplan 2020 wurde im Rahmen eines umfangreichen Beteiligungsverfahrens evaluiert und soll im Jahr 2021 durch den Nationalen Radverkehrsplan 3.0 abgelöst werden. Im Rahmen des Nationalen Radverkehrskongresses im Mai 2019 in Dresden hat der Bund die Fortschreibung des Nationalen Radverkehrsplans mit einem Online-Beteiligungsverfahren der Bevölkerung offiziell gestartet. Grundlage für den weiteren Diskussionsprozess sind acht vordefinierte Leitziele. Die Zielstellungen des Bundes finden sich in unterschiedlicher Formulierung und Ausprägung auch in den Maßnahmen dieses Landesradverkehrsplans wieder.

⁵ gleichbedeutende Berücksichtigung der Bausteine Infrastruktur, Service, Information und Kommunikation

NRVP 3.0 – Ziel 1 – Lückenloser Radverkehr in Deutschland

Eine zum Radfahren motivierende Infrastruktur ist in allen Regionen der entscheidende Schlüssel für die Höhe des Radverkehrsanteils und wird von den Radfahrenden immer stärker eingefordert. Durch eine attraktive Infrastruktur – bestehend aus gut ausgebauten Radwegen und Kreuzungen sowie Park-Infrastruktur und Sharing-Systemen – werden die umfassenden Potenziale des Radverkehrs genutzt, Konflikte unter den Verkehrsteilnehmern verringert und das Verkehrssystem als Ganzes optimiert.

NRVP 3.0 – Ziel 2 – Vision Zero im Radverkehr

Alle Altersgruppen, von Kindern bis Senioren, sollen in Deutschland sicher Fahrrad fahren. Das zeigt sich sowohl in der objektiven Sicherheit als auch durch das subjektive Sicherheitsempfinden. Alltagstauglichkeit und individueller Spaß am Radfahren werden ebenso gestärkt wie die Bedeutung des Fahrrads als alltägliches Verkehrsmittel.

NRVP 3.0 – Ziel 3 – Urbaner Lastenverkehr wird Radverkehr

Intelligente City-Logistik bedeutet eine immer stärkere Einbeziehung des Fahrrads. Das (Lasten)Fahrrad schöpft seine Potenziale in der Lieferkette voll aus und sorgt für eine emissionsfreie Zustellung auf der letzten Meile.

NRVP 3.0 – Ziel 4 – Deutschland wird Fahrradpendlerland

Das Fahrrad wird das Verkehrsmittel der Wahl im Berufsverkehr. Sowohl der tägliche Arbeitsweg als auch Dienstwege während der Arbeitszeit werden bevorzugt mit dem Fahrrad zurückgelegt.

NRVP 3.0 – Ziel 5 – Deutschland wird Fahrradstandort

Das Image sowie das Wissen über das Fahrrad und den Radverkehr werden sowohl in der Gesellschaft als auch in der Fachöffentlichkeit verbessert. Daraus entstehen Innovations- und Wirtschaftspotenziale, die konsequent genutzt und gefördert werden.

NRVP 3.0 – Ziel 6 – Radverkehr wird intelligent, smart und vernetzt

Digitalisierung treibt Innovation – auch im Radverkehr. Daten ermöglichen eine passgenaue Planung von Infrastruktur und Verkehrssteuerung, optimieren die Vernetzung zwischen verschiedenen Mobilitätsangeboten und machen Radfahren schneller, sicherer und attraktiver.

NRVP 3.0 – Ziel 7 – Radverkehr erobert Stadt und Land

Durch attraktive öffentliche Räume mit passenden Angeboten für den Radverkehr in der Stadt und auf dem Land werden Lebens- und Aufenthaltsqualität verbessert und Bewohnerinnen und Bewohner zur aktiven Bewegung motiviert. So entstehen lebendige und attraktive Städte und Regionen.

NRVP 3.0 – Ziel 8 – Das Fahrrad im Zentrum moderner Mobilitätssysteme

Durch schlanke Prozesse und effektive Förderungen in Politik und Planung wird Radverkehr als zentraler Bestandteil nachhaltiger Mobilität ambitioniert vorangetrieben. Gesellschaft und Fachakteure werden aktiv in den Prozess eingebunden und so bedarfsgerechte Lösungen erarbeitet.



Strategische Grundsätze und Handlungsfelder

Strategische Grundsätze der Radverkehrsförderung

Im Rahmen der begleitenden Workshops zur Neuaufstellung des Landesradverkehrsplans wurde der aktuelle Sachstand des Radverkehrs in Sachsen-Anhalt diskutiert. In den Arbeitsgruppen wurden die Probleme von den Akteurinnen und Akteuren offen angesprochen und diskutiert. Gemeinsam wurde nach Lösungsansätzen gesucht. Insbesondere Themen wie die fehlende Durchgängigkeit und mangelhafte Qualität der Radverkehrsinfrastruktur, der Wunsch nach einer besseren Zusammenarbeit der Akteure und Fragen der Finanzierung wurden hier kritisch erörtert. Es bestand ein breiter Konsens darin, dass gerade bei den grundlegenden Themen des Radverkehrs Maßnahmen zu ergreifen und Handlungsschwerpunkte zu setzen sind und eine Umsetzung in den nächsten Jahren nur im Zusammenwirken aller Beteiligten gelingen kann. Folgende Grundsätze wurden im zweiten Workshop definiert:

Grundsatz 1 – Zeithorizont 2030

Der LRVP und die darin definierten Maßnahmen sollen den Zeithorizont bis zum Jahr 2030 abdecken.

Grundsatz 2 – Radverkehr systematisch fördern

Der Radverkehr wird als nachhaltiges, sicheres, klima- und umweltfreundliches sowie ganzheitliches Verkehrssystem etabliert und systematisch gefördert. Es soll eine Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehrsaufkommen erreicht werden. Eine verbesserte Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV wird angestrebt, um intermodale Reiseketten zu ermöglichen und den Verzicht auf den motorisierten Individualverkehr zu erleichtern.

Grundsatz 3 – Sachsen-Anhalt wird Fahrradpendlerland

Die Bedeutung des Radverkehrs wird - nicht nur für den Tourismus - sondern für alle täglichen Wege im Berufs- und Freizeitverkehr aufgezeigt und durch eine aktive Radverkehrspolitik vertieft, die vorhandene Elemente mit Neuentwicklungen kombiniert. Dabei werden die unterschiedlichen Ausgangsbedingungen in den Kommunen berücksichtigt.

Grundsatz 4 – Sicherer Radverkehr für alle

Der Radverkehr wird als attraktives, sicheres, günstiges und allzeitverfügbares Individualverkehrsmittel unter Berücksichtigung der Interessen und altersgerechten Schutzbedarfe aller Bevölkerungsgruppen ermöglicht und erlebbar gemacht. Es erfolgt der Aufbau eines Alltagsradverkehrsnetzes, das zur Daseinsvorsorge im ländlichen Raum beiträgt und die städtischen Räume vom motorisierten Verkehr entlastet. Ein zentrales Anliegen ist, dass die Quantität und die Qualität der Infrastruktur verbessert und analog zur zunehmenden Elektrifizierung der Mobilität ein sicheres Verkehrsverhalten gewährleistet werden. Darüber hinaus erfolgt die Mitarbeit an der Umsetzung der Vision Zero⁶.

⁶ Ziel der Vision Zero sind keine Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr.

Grundsatz 5 – Fahrradtourismus stärken

Die regionale Entwicklung der Wirtschaft, der Kultur, der Stadtlandschaften und des Städtebaus wird durch den Radverkehr positiv beeinflusst. Der Fahrradtourismus wird deshalb als Wirtschaftsfaktor gestärkt und ausgebaut und die Angebote im Fahrradtourismus werden weiter verbessert.

Grundsatz 6 – Radverkehr gemeinsam fördern

Ein wesentlicher Kern des Landesradverkehrsplans ist, die Vernetzung und Kooperation zum Radverkehr unter den Kommunen und weiteren Beteiligten in Sachsen-Anhalt zu etablieren und zu stärken sowie die Rahmenbedingungen für konkrete gemeinsame Projekte (z. B. überörtliche Radwege) auf Landesebene zu verbessern. Um vorhandene Potenziale besser nutzen zu können, wird die Weitergabe von Informationen und die Zusammenarbeit erleichtert und verbessert. Das Land sieht sich als Partner der Kommunen in Sachen Radverkehrsförderung. Moderierende, fördernde sowie beratende Angebote werden etabliert und ausgebaut.

Grundsatz 7 – Finanzierung und Förderung sichern

Es wird angestrebt, die für den Radverkehr vorhandenen Finanzmittel bei allen Baulastträgern effektiver und gezielter einzusetzen. Der Mitteleinsatz ist durch die Setzung von Prioritäten am tatsächlichen Bedarf auszurichten. Für die Koordinierung und Steuerung der avisierten Maßnahmen ist Personal bereitzustellen. Es wird zudem darauf hingearbeitet, eine neue Förderkultur zu entwickeln.

Die Handlungsfelder des LRVP

Aus den strategischen Grundsätzen wurden auf der Grundlage der Ausgangssituation, den bestehenden Rahmenbedingungen, den Erkenntnissen aus der Kommunalbefragung 2018 und den Ergebnissen der Expertenworkshops sechs Handlungsfelder des Landesradverkehrsplans abgeleitet. Im Rahmen des zweiten Expertenworkshops und der interministeriellen Arbeitsgruppe wurden mit allen relevanten Beteiligten Lösungsansätze zu jedem der Handlungsfelder diskutiert und konkrete Einzelmaßnahmen ausgearbeitet. Mit Blick auf die bestehenden Rahmenbedingungen wurde darauf geachtet, dass die Maßnahmen im Rahmen des angestrebten Zielhorizontes bis zum Jahr 2030 umsetzbar sind und konkrete Verantwortlichkeiten für die Umsetzung zugeordnet werden können.

Handlungsfeld I - Radverkehrsplanung und Konzeption

Für eine erfolgreiche Umsetzung mittel- bis langfristiger Maßnahmen und Projekte mit vielen Beteiligten bedarf es einer gründlichen Vorbereitung. Das Handlungsfeld „Radverkehrsplanung und Konzeption“ steht für die Erarbeitung übergeordneter Strategien zur Förderung des Radverkehrs, für die Erarbeitung von Konzepten und die Vorbereitung konkreter Projekte. Auf dieser übergeordneten, planenden und koordinierenden Ebene werden Rahmenbedingungen geschaffen, Standards gesetzt und Projektideen entwickelt.

Handlungsfeld II – Infrastruktur

Ein wesentliches Ziel ist die Verbesserung der Infrastruktur. Die Umsetzung eines lückenlosen Alltagsradverkehrsnetzes soll zur Daseinsvorsorge im ländlichen Bereich beitragen und durch die Erhöhung des Radverkehrsanteils in den Städten eine Verkehrsentlastung bewirken. Hierzu muss sowohl die Quantität als auch die Qualität der Infrastruktur verbessert werden. Das Handlungsfeld „Infrastruktur“ umfasst sämtliche Maßnahmen von der Planung, über den Bau, bis hin zur Unterhaltung der Radverkehrsinfrastruktur und der begleitenden Infrastruktureinrichtungen.

Handlungsfeld III – Fahrradtourismus

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.

Handlungsfeld IV – Kommunikation, Zusammenarbeit und Information

Radverkehrsförderung ist nicht allein eine Aufgabe der Landesebene. Ziel des Landesradverkehrsplans ist es deshalb, die Landesebene mit den Kommunen und weiteren Beteiligten zu vernetzen und Projekte in Kooperationen umzusetzen. Das Handlungsfeld „Kommunikation, Zusammenarbeit und Information“ beinhaltet Maßnahmen, die dazu beitragen sollen, das Thema Radverkehr stärker in den Fokus zu rücken, den Informationsfluss zu verbessern und die Zusammenarbeit der einzelnen Ebenen zu stärken.

Handlungsfeld V – Verkehrssicherheit, Mobilität- und Verkehrserziehung

Mobilitäts- und Verkehrserziehung sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit sind integrale Bestandteile der Radverkehrsförderung und benötigen entsprechende Ressourcen. Den Rahmen bilden unter anderem das Schulgesetz und das Verkehrssicherheitsprogramm des Landes Sachsen-Anhalt. Im Handlungsfeld „Verkehrssicherheit, Mobilitäts- und Verkehrserziehung“ werden diese Rahmenvorgaben in Maßnahmen konkretisiert.

Handlungsfeld VI – Finanzierung und Förderung

Die Sicherstellung der Finanzierung und Förderung ist eine wesentliche Voraussetzung zur Umsetzung aller Maßnahmen des Landesradverkehrsplans. Dieses wichtige Handlungsfeld beinhaltet deshalb Maßnahmen, die dazu beitragen sollen, die vorhandenen Finanzmittel und Fördermöglichkeiten auszuschöpfen und optimal einzusetzen.

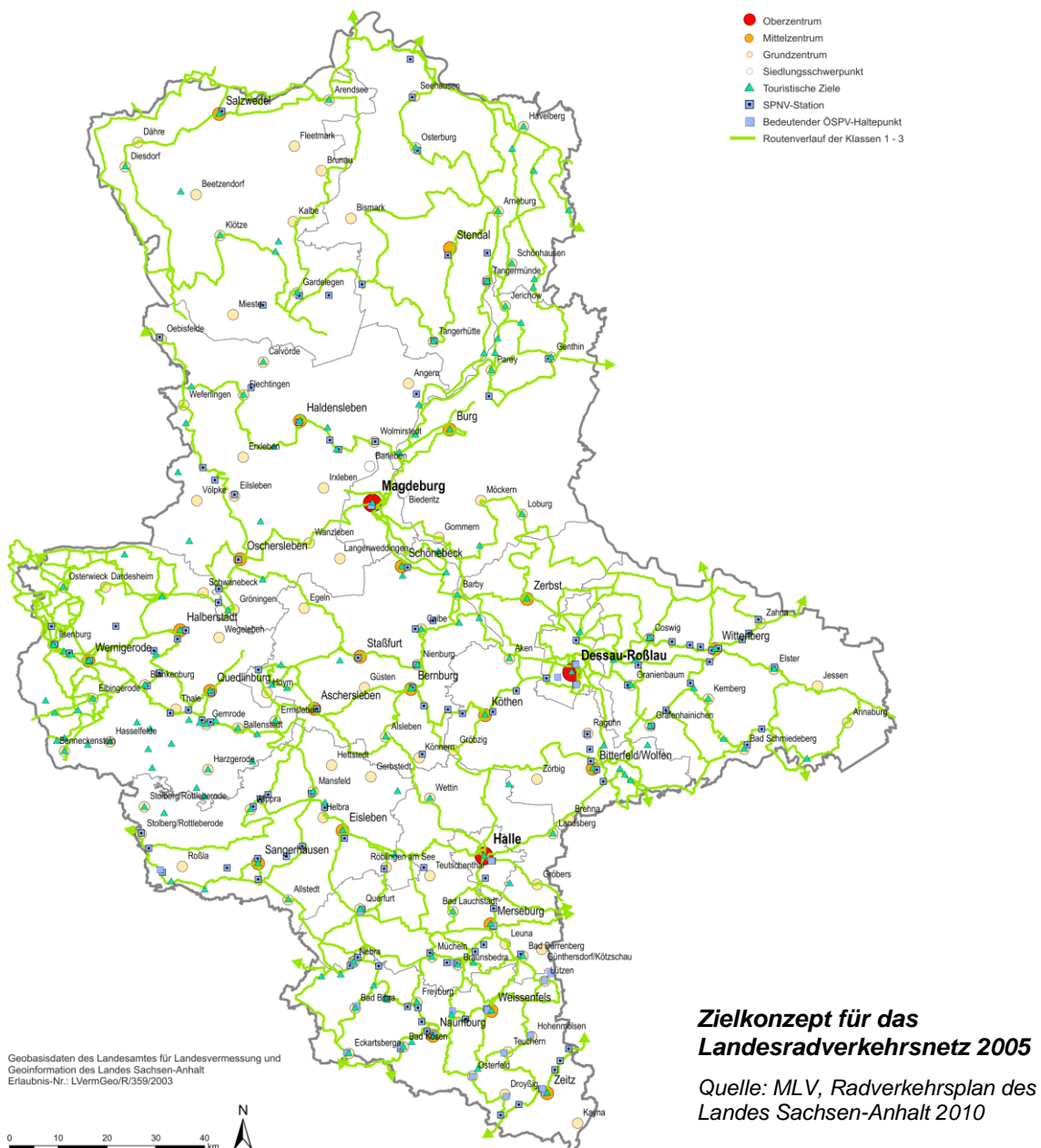


Handlungsfeld I Radverkehrsplanung und Konzeption



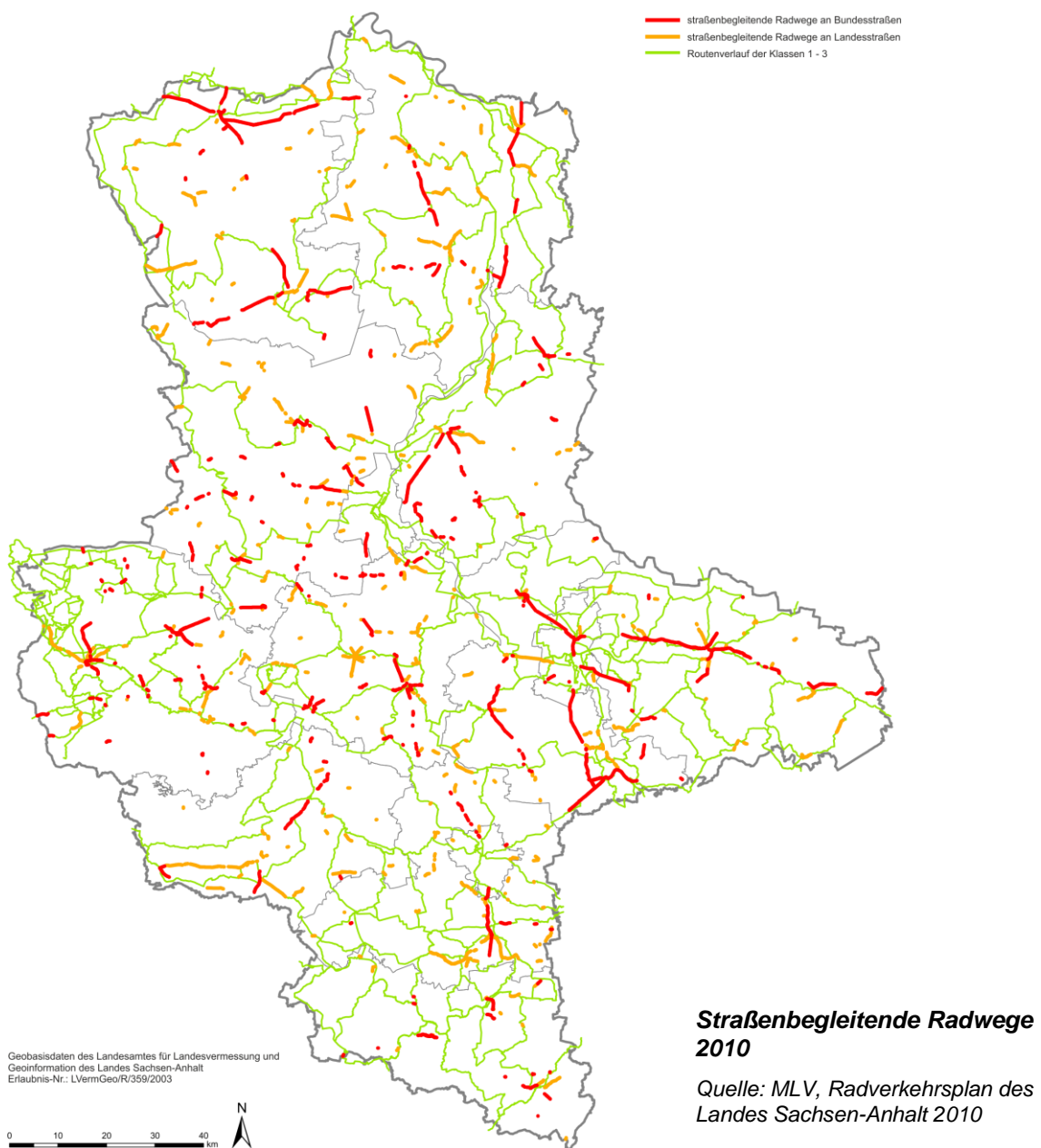
Planung eines Landesradverkehrsnetzes

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. Der Aufwand sowohl für die Umsetzung als auch für die Unterhaltung wäre zu diesem Zeitpunkt im Landeshaushalt und in den kommunalen Haushalten nicht darstellbar gewesen.



So lag der Schwerpunkt auf den touristischen Radrouten. Einzelne Alltagsradwege wurden eher informativ übernommen, soweit sie von den Kommunen im Rahmen der Beteiligung gemeldet wurden. Die Darstellung eines Zielnetzes für den Alltagsradverkehr erfolgte nicht.

Im Rahmen des Landesverkehrswegeplans – Teil Straße aus dem Jahr 2004 war bereits ein Programm für die Umsetzung von straßenbegleitenden Radwegen an Landesstraßen entstanden. Anhand einer einheitlichen Bewertung erfolgte eine Priorisierung und Umsetzung der Maßnahmen. Im Landesradverkehrsplan 2010 wurde dieses Programm aufgegriffen und auch zur Umsetzung für straßenbegleitende Radwege an Bundesstraßen empfohlen.



Diese Empfehlung wurde kurzfristig umgesetzt. 2015/2016 erfolgte dann die erste Fortschreibung der beiden Programme. Im Ergebnis wurden alle Bundes- und Landesstraßen abschnittsweise bewertet und priorisiert. Auf dieser Grundlage erfolgt sukzessive die Umsetzung der Radwege an Bundes- und Landesstraßen in der Baulast des Landes bzw. in der Auftragsverwaltung für den Bund. Doch in der Folge entstehen zwischen den Gemeinden selten durchgängige Radwegeverbindungen. Aufgrund der auch abschnittsweise wechselnden Zuständigkeiten zwischen Bund, Land, Landkreisen und Gemeinden bleiben häufig die von der Bevölkerung und den Kommunen bemängelten Lücken im Netz zurück.

Im Laufe der letzten Jahre rückte der Alltagsradverkehr immer stärker in den Fokus. Sowohl die Kommunalbefragung als auch die Umfragen in der Bevölkerung zeigen Handlungsbedarf auf. Auch der Koalitionsvertrag 2016 – 2021 beinhaltet die Zielrichtung, die Lücken im Netz zu schließen. Für die Umsetzung dieser Aufgabe bedarf es künftig einer veränderten Herangehensweise, einer Bündelung der Zuständigkeiten und Kapazitäten sowie einer koordinierten Zusammenarbeit des Landes und der Kommunen.

Zentrale Aufgabe ist der Aufbau eines vollständigen und komfortabel zu befahrenden Wegenetzes für den Alltags- und Freizeitradverkehr, das sogenannte Landesradverkehrsnetz. Hierfür ist in Abstimmung mit den Landkreisen und Gemeinden ein Zielnetz zu definieren, das sich an der Erreichbarkeit wichtiger Ziele, wie Grundzentren, Bahn- und Bushaltestellen, Schulen und Versorgungsstandorten orientiert. Vorhandene Konzepte der Kommunen sowie Verbindungen in benachbarte Bundesländer sind zu beachten. Bei der Erreichbarkeit von Zielen sind die Verknüpfungsmöglichkeiten mit dem ÖPNV sowie die größeren Reichweiten von Fahrrädern mit Elektroantrieb zu berücksichtigen. In die Planung sind, unabhängig von der Baulastträgerschaft, unter Berücksichtigung der zu erwartenden Verkehrsentwicklung alle bestehenden Infrastrukturen und Wegeverbindungen, wie straßenbegleitende Radwege, das ländliche Wegenetz und innerörtliche Straßen und Radwege einzubeziehen. 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.

Es ist darüber hinaus zu prüfen, inwieweit einheitliche Vorgehensweisen (beispielsweise Mustervereinbarungen oder Gestattungsverträge) entwickelt werden können, die die Planung und Umsetzung des Landesradverkehrsnetzes erleichtern und fördern. Denkbar wären übergeordnete generelle Vereinbarungen und Abstimmungen mit Dritten, wie der Deutschen Bahn AG oder der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung und die Berücksichtigung des Radverkehrs in Flurbereinigungs- und Baurechtsverfahren.

HF I / M 1 Planung eines Landesradverkehrsnetzes

- a) *Definition eines Zielnetzes für den Alltagsradverkehr*
- b) *Entwicklung von Vorgehensweisen zur Planungs- und Umsetzungserleichterung*

HF I / M 2

Planung kommunaler Radverkehrsnetze

Laut der Kommunalbefragung von 2018 verfügen weniger als 20 Prozent der Kommunen über Radverkehrskonzepte. Mehr als 60 Prozent der Konzepte sind älter als 10 Jahre, über ein Drittel sogar älter als 20 Jahre. Während die drei kreisfreien Städte mehr oder weniger aktuelle Radverkehrskonzepte vorweisen können, verfügten im Jahr 2018 erst vier der elf Landkreise über ein Radverkehrskonzept. Doch immer mehr Landkreise sehen die Notwendigkeit, auch für ihren Zuständigkeitsbereich Planungsgrundlagen für den Radverkehr zu schaffen und beantragen beim Land Fördermittel für die Konzepterarbeitung.

Mit dem Landesradverkehrsnetz wird erstmals für Sachsen-Anhalt eine flächendeckende Planungsgrundlage für den Alltagsradverkehr geschaffen. Auch wenn diese Netzplanung bereits weite Teile der regionalen und auch lokalen Radwegebeziehungen abbilden wird, ist es erforderlich, das Landesradverkehrsnetz auf regionaler und lokaler Ebene zu konkretisieren beziehungsweise um weitere Wegeverbindungen zu ergänzen.

Ziel ist es, ein flächendeckendes Radverkehrssystem für den Alltagsradverkehr umzusetzen. Dazu ist es erforderlich, dass alle Verwaltungsebenen aufeinander abgestimmte Radverkehrsnetze planen und umsetzen.

Das Land unterstützt die Kommunen durch fachliche Beratung, Mitarbeit und Förderung bei der Entwicklung eigener kommunaler Radverkehrsnetze, die auf lokaler und regionaler Ebene der Verdichtung des Landesradverkehrsnetzes dienen. Die Landkreise wirken im Rahmen ihrer Zuständigkeit bei der Entwicklung lokaler Radverkehrsnetze in den Gemeinden unterstützend und beratend mit. Bei der Planung sind jeweils die benachbarten Gemeinden, Landkreise und Bundesländer zu berücksichtigen.

HF I / M 2

Planung kommunaler Radverkehrsnetze

- a) *Fachliche Beratung und Mitarbeit der Landesebene bei der Planung kommunaler Radverkehrsnetze*
- b) *Förderung der Planung kommunaler Radverkehrsnetze durch die Landesebene*
- c) *Mitwirkung, Unterstützung und Beratung der Landkreise bei der Planung gemeindlicher Radverkehrsnetze*
- d) *Berücksichtigung benachbarter Gemeinden, Landkreise und Bundesländer bei der Planung*

Klassifizierung der Netzbestandteile

Gemäß Landesradverkehrsplan 2010 werden die Radrouten bisher in vier Klassen eingeteilt:

- Klasse 1 – Radrouten von europa- und bundesweiter Bedeutung,
- Klasse 2 – Radrouten mit landesweiter Bedeutung,
- Klasse 3 – Radrouten mit regionaler Bedeutung und
- Klasse 4 – Radrouten mit lokaler Bedeutung.

Diese Systematik führte dazu, dass insbesondere Alltags- und Freizeitverbindungen ohne weitere Abstufung ihrer Bedeutung ausschließlich in der Klasse 4 geführt wurden.

Mit der neuen Zielrichtung, neben dem touristischen Radroutennetz auch ein durchgängiges Wegenetz für Alltag und Freizeit zu schaffen, wird die vorhandene Klassifizierung der Bedeutung der künftigen Netzbestandteile nicht mehr gerecht. Deshalb wird der Alltagsradverkehr mit der Planung eines neuen Landesradverkehrsnetzes künftig thematisch getrennt vom touristischen Radroutennetz betrachtet.

Da im touristischen Radroutennetz eine Klassifizierung der einzelnen Radrouten entsprechend ihrer Bedeutung erforderlich ist und auch das Landesradverkehrsnetz hierarchisch aufgebaut sein wird, ist somit eine neue Systematik zur Klassifizierung der jeweiligen Netzbestandteile zu entwickeln. Diese Systematik muss dem Alltagsradverkehr als auch dem touristischen Radroutennetz in seiner jeweiligen Bedeutung und Abstufung gerecht werden und leicht verständlich sein.

HF I / M 4

Erarbeitung eines Wegweisungskonzeptes

Radverkehrswegweisung bietet eine Orientierungshilfe und führt Radfahrende gezielt auf gut ausgebauten und sicher befahrbaren Abschnitten im Radverkehrsnetz. Im Alltagsradverkehr bietet Fahrradwegweisung insbesondere Personen, die von anderen Verkehrsmitteln auf das Fahrrad umsteigen, die Möglichkeit, sichere, abseits der Hauptstraßen geführte und auch kürzere Wegeverbindungen zu entdecken und regelmäßiger zu nutzen. Fahrradwegweisung ist darüber hinaus gut im öffentlichen Raum sichtbar und trägt gleichzeitig zur Werbung und Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr bei.

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“ (siehe hierzu auch HF III / M 3). Für den Alltagsradverkehr gibt es bisher keine landesweit einheitlichen Vorgaben. Aufbauend auf dem Touristischen Leitsystem, das für die überregionalen touristischen Radrouten eingeführt wurde, soll nun für das Landesradverkehrsnetz ein landesweit einheitliches Wegweisungssystem sowie ein Kataster und eine Strategie zur Umsetzung erarbeitet werden.



Quelle: pixabay.com, 2020

HF I / M 4

Erarbeitung eines Wegweisungskonzeptes

- Konzeption eines landesweit einheitlichen Wegweisungssystems aufbauend auf dem touristischen Leitsystem*
- Erarbeitung einer Umsetzungsstrategie für eine landesweit einheitliche Wegweisung*
- Aufbau einer Informations- und Datenplattform für ein landesweites Wegweisungskataster*

Erarbeitung eines Handlungsleitfadens für die Landesebene

Die Anwendung von Richtlinien sowie Handlungs- und Planungsleitfäden führt zur Vereinheitlichung von Planungen, zur Arbeitserleichterung und zur Qualitätssteigerung.

Bereits in den neunziger Jahren wurde erstmals ein Handlungsleitfaden mit Empfehlungen für den Bau und die Unterhaltung von straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen in Sachsen-Anhalt erarbeitet. Seitdem hat es in den technischen Regelwerken und in der Straßenverkehrsordnung zahlreiche Änderungen in Bezug auf den Radverkehr gegeben, die eine Neuauflage des Handlungsleitfadens dringend erforderlich machen.

Für eine zielführende und effiziente Bearbeitung von Radverkehrsvorhaben durch die Landesstraßenbaubehörde soll ein Handlungsleitfaden als Grundlage für Planung, Bau und Unterhaltung sowie zur Berücksichtigung des Radverkehrs in allen relevanten Arbeitsabläufen auf der Landesebene erarbeitet werden.

Der Handlungsleitfaden wird sich am geltenden Regelwerk orientieren, die bereits bestehenden Vorgaben inkludieren und insbesondere auch Regelungen zum Umgang mit Bestandsradwegen enthalten. Der Handlungsleitfaden ist regelmäßig auf seine Aktualität zu überprüfen und falls erforderlich fortzuschreiben beziehungsweise weiterzuentwickeln.

Erarbeitung eines Handlungsleitfadens für die Landesebene

- a) *Erarbeitung eines Handlungsleitfadens für die Landesebene*
- b) *Regelmäßige Aktualisierung des Handlungsleitfadens*

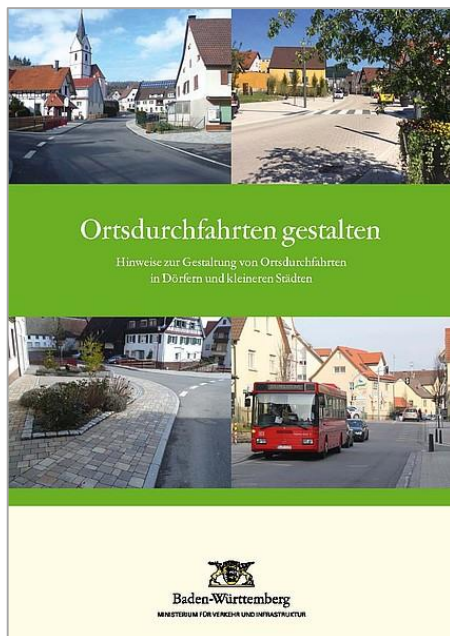
Erarbeitung von Leitfäden für die kommunale Praxis

Nahmobilität beginnt vor Ort. Eine Stärkung des Radverkehrs kann deshalb nur gelingen, wenn in den Landkreisen und Gemeinden gute Bedingungen für das Radfahren geschaffen werden. Wie die Befragung im Jahr 2018 zeigte, verfügen die Kommunen zum Teil jedoch nur über sehr geringe finanzielle und personelle Kapazitäten für den Radverkehr.

Folglich ist es gerade für kleinere und finanzschwache Gemeinden schwer, bei aktuellen Entwicklungen auf dem Laufenden zu bleiben sowie Erfahrungen aus der Praxis zu sammeln und Planungsroutine zu entwickeln. Leitfäden und Handreichungen dienen deshalb nicht nur auf der Landesebene als fachliche Unterstützung und

Arbeitserleichterung, sie können auch den Kommunen das erforderliche Basiswissen für eine gute Radverkehrsplanung an die Hand geben.

Für die kommunale Ebene sind daher Leitfäden zu verschiedenen Themen zu entwickeln, beziehungsweise existierende Materialien zu übernehmen und anzupassen. Zu nennen sind hier Themen wie Gestattungsverträge, die Radwegebenutzungspflicht und die Verkehrssicherungspflicht, der Umgang mit Baustellen und Umleitungen, Musterlösungen für Innerorts und Außerorts, Denkmalschutz, Beispiele zu Sonderlösungen, Fahrradabstellanlagen und Bauvorschriften für Fahrradabstellanlagen, Wegweisung und Beschilderung, Ausschreibung und Vergabe und vieles mehr. Die Leitfäden sind regelmäßig auf ihre Aktualität zu überprüfen und falls erforderlich fortzuschreiben beziehungsweise weiterzuentwickeln.



Leitfaden aus Baden-Württemberg

Quelle: fahrradland-bw.de, 2020

HF I / M 6
Erarbeitung von Leitfäden für die kommunale Praxis

- a) Erarbeitung von Leitfäden und Handreichungen für die kommunale Praxis
- b) Regelmäßige Aktualisierung der Leitfäden und Handreichungen

Unterstützung von Modellprojekten

Weltweit werden aktuell Ideen entwickelt, die dazu beitragen sollen, den Radverkehr sicherer zu machen und zu fördern. Nicht immer bestehen in Deutschland die gesetzlichen Voraussetzungen, damit diese Ideen gleich übernommen werden können. Doch es gibt die Möglichkeit, im Rahmen von Modellprojekten die Auswirkungen in der praktischen Anwendung zu untersuchen und die Grundlage zu schaffen, dass neue Ideen und Entwicklungen in die technischen Regelwerke, Gesetze und Verordnungen Eingang finden können. Das Land soll Ideen aufgreifen und Modellprojekte unterstützen, die der Schaffung sicherer Radverkehrsführungen dienen (zum Beispiel neue Formen der Radverkehrsführung, Entwicklung einer fahrradgerechten Straßenverkehrs-Ordnung, Radschnellverbindungen) und sich diesbezüglich auf der Ebene des Bundes für Modellprojekte einsetzen.

HF I / M 7 Unterstützung von Modellprojekten

- a) *Unterstützung von Modellprojekten durch das Land*

Evaluierung der Maßnahmen des Landesradverkehrsplans

Eine konsequente Nachverfolgung der Maßnahmen des Landesradverkehrsplans ist erforderlich, wenn die strategischen Grundsätze bis 2030 umgesetzt werden sollen. In der Interministeriellen Arbeitsgruppe Radverkehr, die im Zuge der Aufstellung des letzten Landesradverkehrsplans 2010 eingerichtet wurde, sind alle Ebenen der Radverkehrsförderung vertreten. Der Umsetzungsstand der Maßnahmen des Landesradverkehrsplans ist durch die Interministerielle Arbeitsgruppe Radverkehr im Rahmen ihrer Sitzungen zu evaluieren. Soweit erforderlich, sind geeignete Mittel zu ergreifen, um bei wirkungslosen Maßnahmen nachzusteuern. Ausgewählte Evaluationsergebnisse sollen auch der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden.

HF I / M 8 Evaluierung der Maßnahmen des Landesradverkehrsplans

- a) *Evaluierung der Maßnahmen des Landesradverkehrsplans*



Handlungsfeld II Infrastruktur



HANDLUNGSFELD II
INFRASTRUKTUR

Umsetzung des Landesradverkehrsnetzes

Die Planung und Umsetzung des Landesradverkehrsnetzes müssen baulastträgerübergreifend erfolgen, damit ein lückenloses Netz entstehen kann. Das bedeutet, dass Planungs- und Bauabschnitte künftig die gesamte Wegeverbindung von der Quelle bis zum Ziel umfassen und auch Wegestrukturen abseits von Straßen einbezogen werden können. In vielen Fällen werden demnach mehrere Baulastträger ein Projekt gemeinsam umsetzen und gegebenenfalls auch unterschiedliche Finanzierungsansätze zum Tragen kommen. Alle Baulastträger sind aufgerufen, sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten an der Umsetzung zu beteiligen.



Quelle: pixabay.com, 2020

Es muss eine Strategie zur Umsetzung und Finanzierung entwickelt werden. Darüber hinaus sind die bisherigen Programme zur Umsetzung von straßenbegleitenden Radwegen an Bundes- und Landesstraßen in diese Strategie zu integrieren. Die entsprechenden Strukturen sind zu schaffen und der notwendige Personaleinsatz ist vorzusehen. Die Kommunen werden bei der Umsetzung des Landesradverkehrsnetzes vom Land im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten unterstützt.

Es müssen nachvollziehbare und klare Kriterien zur Priorisierung der Einzelmaßnahmen mit den Landkreisen und kreisfreien Städten abgestimmt und festgelegt werden. Hierbei sollte neben den fachlichen Bewertungskriterien auch berücksichtigt werden, dass Wegebeziehungen, die mit hohen Umsetzungshürden (beispielsweise im Baurecht, durch Grunderwerb oder Naturschutz) belastet sind, hinter anderen Wegebeziehungen zurückgestellt werden können, die kurzfristig und mit geringem Kostenaufwand zu realisieren sind. 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.

HF II / M 1 Umsetzung des Landesradverkehrsnetzes

- a) *Priorisierung der Maßnahmen des Landesradverkehrsnetzes in Abstimmung mit den Landkreisen und kreisfreien Städten*
- b) *Entwicklung einer Umsetzungs- und Finanzierungstrategie für das Landesradverkehrsnetz*
- c) *Schaffung der Strukturen zur Realisierung des Landesradverkehrsnetzes*
- d) *Baulastträgerübergreifende Umsetzung des Landesradverkehrsnetzes*
- e) *Kontrolle und Evaluation der Umsetzung des Landesradverkehrsnetzes*

HF II / M 2

Definition von Ausbaustandards

Die bestehende Radverkehrsinfrastruktur genügt vielerorts nicht den heutigen Anforderungen. Netzlücken, zu schmale Radwege, fehlende Querungsstellen sind nur einige der Defizite, die den Radverkehr im Alltag erschweren. Insgesamt besteht ein erheblicher Nachholbedarf für eine durchgängige und nutzergerechte Infrastruktur. Insbesondere ältere Radverkehrsanlagen entsprechen oft nicht dem Stand der Technik und sind dementsprechend zu erneuern. Um den Alltagsradverkehr zu fördern, muss die Infrastruktur familienfreundlich, barrierefrei und verkehrssicher sein sowie einheitliche Qualitätsstandards erfüllen, die den Ansprüchen des Alltagsradverkehrs in all seinen Facetten gerecht werden. Dabei soll sie baulich so hergestellt werden, dass eine möglichst lange Haltbarkeit gegeben ist. Hierzu soll das Land gemeinsam mit den Landkreisen und kreisfreien Städten Ausbaustandards entwickeln, die sich an den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) und an der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung orientieren. Zu berücksichtigen ist, dass auch Wegeverbindungen aus dem ländlichen Wegenetz, Wirtschaftswege der Deutschen Bahn AG oder der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung, Deich- und Forstwege und weitere Wegestrukturen in das Netz einbezogen werden. Für diese Wege müssen alltags- und praxistaugliche Standards, abweichend von den Regelstandards straßenbegleitender Radverkehrsinfrastruktur, entwickelt werden.

Radverkehrsanlagen sind langlebig. Deshalb sind bei der Planung und dem Bau neuer Radverkehrsanlagen auch Entwicklungen zu berücksichtigen, beispielsweise zu erwartende Zunahmen des Radverkehrs, höhere Geschwindigkeiten von Pedelcs oder größerer Breitenbedarf durch Anhänger und Lastenräder. Der Bestand soll sukzessive an die Qualitätsstandards angepasst werden. Alle Baulastträger sind deshalb aufgerufen, sich an den landeseigenen Qualitätsstandards zu orientieren. Der Neu-, Um- und Ausbau sowie die Erneuerung von Radverkehrsanlagen werden nur noch mit Landesmitteln finanziert oder gefördert, wenn die gesetzten Qualitätsstandards eingehalten werden.

Im Rahmen von Förderprogrammen sind bisher jedoch häufig nur Mindeststandards und somit auch nur Mindestbreiten förderfähig. Es muss sichergestellt werden, dass künftig bedarfsgerecht geplante Radverkehrsanlagen über den Mindeststandard hinaus, auch in voller Breite gefördert werden können.

Gemäß § 9 Straßengesetz für das Land Sachsen-Anhalt (StrG LSA) haben die Träger der Straßenbaulast im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit die Straßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Dabei sind auch die sonstigen öffentlichen Belange, insbesondere des Fuß-, Rad- und Behindertenverkehrs sowie des öffentlichen Personennahverkehrs einschließlich des Umwelt- und Naturschutzes, zu berücksichtigen. Die Leistungsfähigkeit bezieht sich eindeutig auf die finanzielle Leistungsfähigkeit der Kommune. Da die Kommunen gemäß § 98 Kommunalverfassungsgesetz des Landes Sachsen-Anhalt (KVG LSA) zu einem ausgeglichenen Haushalt verpflichtet sind, sind sie gehalten, im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel zu entscheiden, welche Aufgaben Vorrang haben. Da der Bau von Radwegen als Verkehrsanlage zur gesonderten Führung des Radverkehrs rechtlich auch nicht zur Erschließung von Wohngebieten / Anliegergrundstücken vorgeschrieben ist, führt dies dazu, dass der Bau von Radwegen in finanzschwachen Kommunen den freiwilligen Aufgaben faktisch gleichgestellt ist. Im Kontext der Bedeutung des Radverkehrs für die Daseinsvorsorge im ländlichen Raum und die Lebensqualität in städtischen Räumen durch die Entlastung vom motorisierten Verkehr soll deshalb die Einrichtung des Radverkehrs als kommunale Pflichtaufgabe im eigenen Wirkungskreis der Kommune als Teil der Straßenbaulast geprüft werden.

HF II / M 2 Definition von Ausbaustandards

- a) *Definition von Ausbaustandards*
- b) *Anwendung der Ausbaustandards bei Erneuerung, Neu-, Um- und Ausbau*
- c) *Berücksichtigung der Ausbaustandards in Förderrichtlinien*
- d) *Prüfung, den Radverkehr zur kommunalen Pflichtaufgabe zu erklären*

HF II / M 3

Radwegemanagement und Mängelmeldesystem

Die Infrastruktur für den Radverkehr und insbesondere die Infrastruktur des Landesradverkehrsnetzes ist regelmäßig zu kontrollieren, zu pflegen und zu unterhalten, um den Ansprüchen des Alltagsradverkehrs gerecht zu werden und eine dauerhafte Nutzbarkeit sicherstellen zu können. Dies ist eine Aufgabe, der alle Baulastträger gleichermaßen nachkommen müssen. Ansätze, diese Aufgaben miteinander abzustimmen und auch gemeinsam wahrzunehmen, existieren bereits.

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, insbesondere auch multifunktionale ländliche Wege, Forstwege oder Deichwege ganzjährig befahrbar sind, ist eine Vorgehensweise zur Pflege und Unterhaltung von Radwegeverbindungen inklusive der Finanzierung zu erarbeiten. Um Schadstellen, fehlende oder beschädigte Beschilderung frühzeitig zu erkennen und zeitnah beseitigen zu können, soll die Einführung einer regelmäßigen Streckenkontrolle für das Landesradverkehrsnetz geprüft werden. Hierbei ist auch zu untersuchen, welche Maßnahmen geeignet sind, Elemente der Wegweisung sowie begleitende Infrastruktureinrichtungen gegen Vandalismus zu schützen oder vandalismussicher zu gestalten.

Ergänzend soll darüber hinaus der Aufbau eines landesweiten Mängelmeldesystems als Teil des Radwegemanagements erfolgen. Damit können die Radfahrenden selbst dazu beitragen, dass Radwegschäden möglichst frühzeitig identifiziert und beseitigt werden können.

Für Sperrungen und Baustellen ist eine Vorgehensweise zu entwickeln, wie Behinderungen auf den Routen erfasst, Umleitungen oder Alternativrouten ermittelt, ausschildert und bei touristischen Radrouten auch über die Vermarktungswege besser kommuniziert werden können.

HF II / M 3

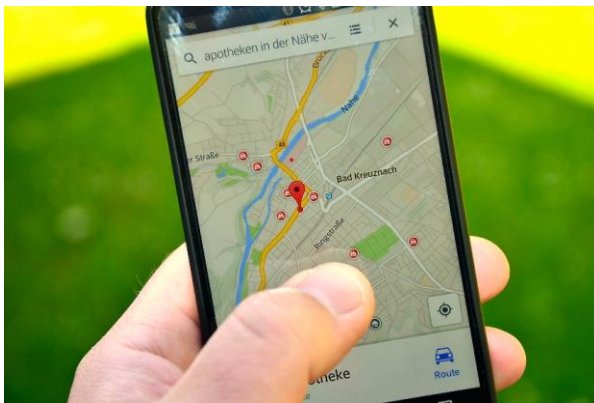
Radwegemanagement und Mängelmeldesystem

- a) *Regelmäßige Durchführung einer Zustandserhebung und -bewertung für straßenbegleitende Radwege an Bundes- und Landesstraßen*
- b) *Entwicklung eines Pflege- und Unterhaltungskonzeptes*
- c) *Umsetzung und Anwendung des Pflege- und Unterhaltungskonzeptes*
- d) *Aufbau eines Mängelmeldesystems*
- e) *Anwendung des landesweiten Mängelmeldesystems*
- f) *Entwicklung eines Baustellenmanagementkonzeptes*
- g) *Umsetzung und Anwendung des Baustellenmanagements*

Umsetzung einer landesweit einheitlichen Wegweisung

Aufbauend auf dem Wegweisungskonzept (siehe Maßnahme HF I / M 4) soll vorhandene Wegweisung unabhängig von der Baulastträgerschaft im Zuge von Ersatz und Erneuerung an das Wegweisungskonzept angepasst werden. Bei der Umsetzung des Landesradverkehrsnetzes ist die Errichtung von Wegweisungselementen fester Projektbestandteil und im Rahmen von Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen mit zu realisieren.

Die Kontrolle, Pflege und Unterhaltung der Elemente ist sicherzustellen. Das Land unterstützt lokale Zuständigkeiten durch die Bereitstellung einer gemeinsamen Informations- und Datenplattform zur Verwaltung der Wegweisungselemente. Unterstützt werden soll die Orientierung von Radfahrenden außerdem durch digitale Angebote, deren Entwicklung und Umsetzung im IVS-Rahmenplan verankert ist.



Quelle: pixabay.com, 2020

HF II / M 4 Umsetzung einer landesweit einheitlichen Wegweisung

- a) *Umsetzung des Wegweisungskonzeptes*
- b) *Dauerhafte Bereitstellung der Informations- und Datenplattform*
- c) *Umsetzung digitaler Angebote (IVS-Rahmenplan)*

Ausbau der Schnittstellen zum ÖPNV

Viele Wege sind in ihrer Entfernung zu weit, um sie mit dem Fahrrad zurückzulegen. Aber in der Verknüpfung mit dem ÖPNV ermöglicht das Fahrrad individuelle Wegeketten mit größerer Reichweite und Transportmöglichkeiten.

Eine möglichst einfache und barrierefreie Kombination des Radverkehrs mit dem ÖPNV steigert die Attraktivität des Umweltverbundes und erweitert den Aktionsradius der Radfahrenden um ein Vielfaches. So ist ein steigender Bedarf an sicheren Fahrradabstellanlagen vielerorts zu beobachten. Sichere Fahrradabstellanlagen und die Möglichkeit der Fahrradmitnahme sind hierbei die wichtigsten Handlungselemente.

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 mit Lastenrädern nutzbar sein sowie über Lademöglichkeiten für Elektroräder verfügen. Für den Alltagsradverkehr und den Fahrradtourismus wichtige SPNV⁷-Station und Bushaltestellen müssen dementsprechend über sichere Fahrradabstellanlagen verfügen. Die Zuwegung zu den Schnittstellen muss barrierefrei ausgestaltet sein.



**Geförderte
Fahrradabstellanlage am
Bahnhof Merseburg**

Quelle: NASA GmbH, 2019

Weiterhin ist die Fahrradmitnahme in den Zügen und Bussen des Bahn-Bus-Landesnetzes in Sachsen-Anhalt kostenfrei möglich. Aufgrund der starken Nachfrage sind auf einigen Verbindungen aber bereits Engpässe zu verzeichnen. Gemäß ÖPNV-Plan ist deshalb zu prüfen, wie die Fahrradmitnahme im ÖPNV weiter verbessert und sichergestellt werden kann.

HF II / M 5 Ausbau der Schnittstellen zum ÖPNV

- a) *Konzeption intermodaler Schnittstellen und Entwicklung einer Umsetzungs- und Finanzierungsstrategie*
- b) *Umsetzung intermodaler Schnittstellen*
- c) *Sicherstellung, Ausweitung und Verbesserung der kostenlosen Fahrradmitnahme*

⁷ Schienengebundener Personennahverkehr



Handlungsfeld III Fahrradtourismus





HANDLUNGSFELD III
FAHRRADTOURISMUS

Neukonzeption des Fahrradtourismus

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. Aufgrund der zahlreichen Landschaftstypen und unterschiedlichen Topographien besteht die Chance, durch besondere und spezialisierte radtouristische Angebote weitere Marktpotenziale zu erschließen.

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. Einige wollen auf touristischen Radrouten entspannt radeln und die Landschaft genießen, andere wollen an Rastplätzen verweilen und Kultur erleben oder sie suchen die Herausforderung und wollen Berge mit dem Mountainbike erklimmen. So werden zunehmend regionale Angebote entwickelt, die den individuellen Wünschen des Radtourismus gerecht werden und sich von Konkurrenzangeboten abheben wollen. Deshalb wird das touristische Radroutennetz künftig stärker unter den Gesichtspunkten der Vermarktung und der jeweiligen Standortfaktoren betrachtet und weiterentwickelt.

Im Landesradverkehrsplan 2010 (LRVP 2010) wurden die Bestandteile des Landesradverkehrsnetzes in vier Klassen von Radrouten unterteilt:

- Klasse 1 – Radrouten von europa- und bundesweiter Bedeutung,
- Klasse 2 – Radrouten mit landesweiter Bedeutung,
- Klasse 3 – Radrouten mit 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

Um einen lückenlosen Übergang zwischen dem LRVP 2010 und dem LRVP 2030 zu ermöglichen, wurde bereits im Rahmen der Aufstellung des LRVP 2030 eine neue Klassifizierung für die touristischen Radrouten festgelegt. Gemäß den Zielen des Masterplan Tourismus 2027 erfolgt hierbei eine Fokussierung auf die wesentlichen Angebotshighlights des Landes.

Die touristischen Radrouten werden künftig wie folgt klassifiziert:

- überregionale touristische Radrouten in besonderem Landesinteresse (bei flussbegleitenden Radrouten des Radroutennetzes Deutschland (D-Routennetz) einschließlich der Führung beidseitig des Flusses),
- regionale touristische Radrouten und
- sonstige touristische Radrouten.

In die Kategorie der überregionalen touristischen Radrouten werden die folgenden 18 Radrouten mit ihrem derzeit gültigen Trassenverlauf überführt:



Europaradweg R1 (R1)
in Sachsen-Anhalt trassengleich mit der
Route D3 des Deutschland-Netzes und
dem Radweg Deutsche Einheit



Elberadweg (ERW)
mit der Führung beidseitig des Flusses,
in Sachsen-Anhalt trassengleich mit der
Route D10 des Deutschland-Netzes



Saaleradweg (SRW)
mit der Führung beidseitig des Flusses,
in Sachsen-Anhalt trassengleich mit der
Route D11 des Deutschland-Netzes



Aller-Elbe-Radweg (AER)



Aller-Harz-Radweg (AHR)



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)

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).

Die Einstufung von touristischen Radrouten in die Kategorie „regionale touristische Radroute“ erfolgt durch die Landkreise.

Für die Einstufung sind folgende Mindestkriterien zu erfüllen:

- 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.
- Die Routenführung muss durch eine durchgängige und einheitliche Wegweisung in beiden Fahrrichtungen auch für ortsfremde Personen gut auffindbar und nachvollziehbar sein.

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).

HF III / M 1 Neukonzeption des Radtourismus

a) *Neukonzeption des Fahrradtourismus*

HF III / M 2

Fahrradtourismus mit Qualität

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. 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.

HF III / M 2
Fahrradtourismus mit Qualität

- a) *Definition von Qualitätsstandards für überregionale touristische Radrouten*
- b) *Entwicklung einer Vorgehensweise zur Sicherstellung der Radroutenqualität*
- c) *Anwendung der Vorgehensweise zur dauerhaften Sicherung der Radroutenqualität*
- d) *Entwicklung einer Finanzierungs- und Förderstrategie für überregionale touristische Radrouten*

HF III / M 3

Wegweisung, Routenbeschilderung und begleitende Infrastruktur

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. Das Leitsystem bedarf jedoch einer regelmäßigen Fortschreibung, um neue Entwicklungen, wie beispielsweise die Knotenpunktwegweisung berücksichtigen zu können. Darüber hinaus soll das touristische Leitsystem bei den überregionalen touristischen Radrouten sowie bei der Inanspruchnahme von Fördermitteln verbindlich zur Anwendung vorgeschrieben werden.

Mangelhafte Pflege und Vandalismus führen dazu, dass begleitende Infrastruktur wie Rastplätze oder Informationstafeln unbrauchbar werden. Es müssen deshalb Maßnahmen zur Pflege und Unterhaltung der Wegweisung, der Routenbeschilderung und der begleitenden Infrastruktur der überregionalen und regionalen touristischen Radrouten entwickelt werden.

HF III / M 3
Wegweisung, Routenbeschilderung und begleitende Infrastruktur

- a) *Aktualisierung des touristischen Leitsystems*
- b) *Umsetzung des touristischen Leitsystems auf den überregionalen touristischen Radrouten und im Rahmen geförderter Projekte*
- c) *Entwicklung von Maßnahmen zur Pflege- und Unterhaltung für Wegweisung, Routenbeschilderung und begleitende Infrastruktur*
- d) *Umsetzung der Pflege- und Unterhaltungsmaßnahmen*

HF III / M 4

Radroutenmanagement

Sperrungen und Baustellen können die Benutzung der touristischen Radrouten erschweren. Insbesondere ortsfremde Personen 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.

HF III / M 4 Radroutenmanagement

- a) *Erarbeitung eines Managementkonzeptes für Sperrungen und Baustellen auf touristischen Radrouten*
- b) *Anwendung des Radroutenmanagements*

HF III / M 5

Vermarktung der touristischen Radrouten

Die überregionalen touristischen Radrouten sind aufgrund ihrer wirtschaftlichen Bedeutung für das Land von besonderem Interesse und werden deshalb zentral durch die Koordinierungsstellen und die Investitions- und Marketinggesellschaft Sachsen-Anhalt mbH vermarktet.

Unter Einbindung der touristischen Regionalverbände, der Koordinierungsstellen und der Investitions- und Marketinggesellschaft soll die Vermarktung der überregionalen und regionalen touristischen Radrouten verstärkt werden. So ist der Zugang zu Informationen und Auskunftsdienstleistungen zu erleichtern, die Vermarktung der Radrouten zu intensivieren und das Internetangebot zu überarbeiten und öffentlichkeitswirksamer darzustellen.

HF III / M 5 Vermarktung der touristischen Radrouten

- a) *Erleichterung des Zugangs zu Informationen und Auskunftsdienstleistungen für Fahrradtouristen*
- b) *Intensivierung der Vermarktung der Radrouten*
- c) *Überarbeitung und regelmäßige Aktualisierung des Internetangebotes*

Stärkere Einbeziehung lokaler Highlights

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.



Quelle: pixabay.com, 2020

HF III / M 6 Stärkere Einbeziehung lokaler Highlights


- a) *Einbeziehung und Vermarktung lokaler Highlights*
- b) *Ertüchtigung der Routenzubringer*



HANDLUNGSFELD III
FAHRRADTOURISMUS



**Handlungsfeld IV
Kommunikation, Zusammenarbeit
und Information**





HANDLUNGSFELD IV
KOMMUNIKATION, ZUSAMMENARBEIT UND INFORMATION

Interministerielle Arbeitsgruppe Radverkehr

Im Rahmen des Landesradverkehrsplans 2010 wurde die Interministerielle Arbeitsgruppe Radverkehr eingerichtet, die die Koordinierungs- und Steuerungsaufgaben zur Umsetzung des Landesradverkehrsplans übernahm.

In dieser Arbeitsgruppe sind neben den Ressorts unter anderem auch die Förderservice GmbH und die Landesstraßenbaubehörde als nachgeordnete Bereiche der Ressorts vertreten. Zur Vertretung der kommunalen Belange soll künftig auch die AGFK LSA⁸ einen Sitz in der Arbeitsgruppe erhalten. Die Interministerielle Arbeitsgruppe bezieht themenbezogen weitere Beteiligte (Interessenverbände, Seniorenbeirat, Landesschülerrat, NASA GmbH, Landesverkehrswacht usw.) in die Umsetzung des Landesradverkehrsplans ein.

Die Interministerielle Arbeitsgruppe Radverkehr hat sich bewährt, weil sie den regelmäßigen Austausch von Informationen und die Zusammenarbeit der maßgebenden Beteiligten des Landesradverkehrsplans fördert. Sie soll regelmäßig (halbjährlich) zu aktuellen Themen tagen, als Kontrollgremium die Umsetzung der Maßnahmen des Landesradverkehrsplans evaluieren, bezüglich der Umsetzung gegebenenfalls auch nachsteuern und ausgewählte Evaluationsergebnisse der Öffentlichkeit zur Verfügung stellen.

HF IV / M 1

Interministerielle Arbeitsgruppe Radverkehr

- a) *Regelmäßige Tagung der Interministeriellen Arbeitsgruppe Radverkehr zur Begleitung des Landesradverkehrsplans*

HF IV / M 2

Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Sachsen-Anhalt

Weil der Großteil der Radverkehrsinfrastruktur in kommunaler Hand liegt, sind die Kommunen die wichtigsten Aufgabenträger in Bezug auf den Alltags- und Freizeitradverkehr. Viele Elemente einer aktiven Radverkehrsförderung zählen jedoch nicht zu den kommunalen Pflichtaufgaben. Dementsprechend steht in vielen Fällen auch nur ein geringes Budget für die Radverkehrsförderung auf kommunaler Ebene zur Verfügung. Zur Steigerung des Radverkehrsanteils sind vermehrte Anstrengungen zu unternehmen, die für das Radfahren werben. Die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Sachsen-Anhalt, kurz AGFK LSA, kann hierbei eine wichtige Rolle übernehmen sowie Aktionen und Kampagnen unterstützen.

⁸ Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Sachsen-Anhalt

Die Landesregierung fasste 2018 den Beschluss, nicht nur die Gründung einer kommunalen Arbeitsgemeinschaft in Sachsen-Anhalt zu initiieren, sondern die Arbeitsgemeinschaft auch finanziell bei der Umsetzung ihrer Zielstellung zu unterstützen: „Zweck der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Sachsen-Anhalt ist die systematische Förderung des Radverkehrs, um den Radverkehrsanteil im Alltags- und Freizeitradverkehr zur Förderung des Umweltschutzes und der Gesundheit zu erhöhen, die Verkehrssicherheit für Radfahrende zu verbessern und den Fahrradtourismus als einen wichtigen Wirtschaftsfaktor zu stärken.“



Gründung der AGFK LSA im November 2019

Quelle: MLV, 2019

Nach einem intensiven Informations- und Diskussionsprozess gründeten im November 2019 in der Lutherstadt Wittenberg insgesamt 36 Kommunen im Rahmen der Fahrradkommunalkonferenz die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Sachsen-Anhalt. Das Land fördert die Gründung und die Arbeit dieser kommunalen Arbeitsgemeinschaft unter anderem durch die Bereitstellung von Landesmitteln für die Einrichtung und den Betrieb einer Geschäftsstelle sowie durch fachliche Beratung.

Die AGFK LSA soll für die Kommunen als Anlaufpunkt, Schaltstelle und Ideengeber fungieren und weitere strategische Anliegen organisieren. Sie unterstützt die Vernetzung engagierter Kommunen darüber hinaus durch Fort- und Weiterbildungen, Veranstaltungen zur Wirkung und Sichtbarkeit vor Ort sowie durch Öffentlichkeitsarbeit.

HF IV / M 2
Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Sachsen-Anhalt

- a) *Initiierung und Unterstützung der Gründung einer AGFK LSA*
- b) *Finanzielle Unterstützung der AGFK LSA*
- c) *Wahrnehmung der Aufgaben gemäß Kabinettsbeschluss vom 20. März 2018 durch die AGFK LSA*

HF IV / M 3

Aktive Zusammenarbeit der Landesebene mit den Kommunen und der AGFK LSA

Die Ressorts und ihre nachgeordneten Bereiche haben im Rahmen der Interministeriellen Arbeitsgruppe Radverkehr ihre Zusammenarbeit in den letzten Jahren deutlich intensiviert. Im Ergebnis wurden gemeinsame Vorgehensweisen abgestimmt und ressortübergreifende Projekte gegenseitig unterstützt. Aber auch die Zusammenarbeit mit den Kommunen wurde weiter verbessert. Die Ressorts unterstützen die Kommunen durch ihre Teilnahme an Veranstaltungen und Arbeitskreisen sowie durch fachliche Beratung bei Projekten.

Die Zusammenarbeit der Ressorts beziehungsweise der verschiedenen Arbeitsebenen bei der Umsetzung gemeinsamer Projekte soll durch alle Beteiligten aktiv unterstützt werden. Um dies zu erleichtern, ist eine Übersicht der Zuständigkeiten für den Radverkehr zu erstellen, die das Auffinden von Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartnern sowie die Kommunikation von wichtigen Informationen erleichtert. Die Ressorts beziehen die AGFK LSA und die Landkreise und kreisfreien Städte bei Themen mit kommunaler Wirkung aktiv mit ein, beispielsweise bei der praxisorientierten Ausgestaltung von Gesetzen, Verordnungen und Förderrichtlinien. Wichtige Informationen werden zeitnah kommuniziert.

HF IV / M 3
Aktive Zusammenarbeit der Landesebene mit den Kommunen und der AGFK LSA

- a) *Aktive Projektunterstützung durch alle Beteiligten*
- b) *Erarbeitung einer Übersicht mit den Zuständigkeiten im Radverkehr*
- c) *Einbeziehung der AGFK LSA, der Landkreise und kreisfreien Städte durch die Ressorts bei Themen mit kommunaler Wirkung*
- d) *Zeitnahe Kommunikation wichtiger Informationen*

HF IV / M 4

Fort- und Weiterbildungsangebote zum Radverkehr

Im Bereich der Radverkehrsplanung und Radverkehrsförderung wurde in den letzten Jahren ein umfangreiches Fachwissen entwickelt. Die fachlichen und rechtlichen Grundlagen sind vielfältig und entwickeln sich ständig weiter, so dass sie in der Folge auf der praktischen Ebene oft nicht hinreichend bekannt sind und somit auch nicht zur Anwendung kommen. Die Vermittlung dieses Wissens trägt dazu bei, Fehler in der Planung und damit auch Fehlinvestitionen zu vermeiden. Durch regelmäßige und gezielte Fort- und Weiterbildungsangebote für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf der Landesebene und der kommunalen Ebene soll aktuelles Wissen vermittelt und mehr Fachkompetenz entwickelt werden. Diese Wissensvermittlung darf sich nicht nur auf den Bereich der Planung und Umsetzung von Infrastruktur beschränken, sondern muss alle Handlungsfelder des Landesradverkehrsplans umfassen.

HF IV / M 4

Fort- und Weiterbildungsangebote zum Radverkehr

a) *Fort- und Weiterbildungsangebote für die Landes- und Kommunalebene*

HF IV / M 5

Informationsangebote des Landes

Erste Anlaufstelle für Kommunen und Privatpersonen bei der Suche nach Informationen sind die Internetseiten der Ministerien. Hier bietet sich die Möglichkeit, für die Fachebene und die interessierte Öffentlichkeit über aktuelle Projekte zu berichten, Hinweise und Auskünfte zu Förderprogrammen und Zuständigkeiten zu geben und Broschüren und Leitfäden zum Download anzubieten.

Die Ministerien werden auf ihren Internetseiten das Informationsangebot ausbauen und regelmäßig aktualisieren. Das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr richtet darüber hinaus einen Newsletter für die Kommunen ein. Über diesen Newsletter können von den Kommunen regelmäßig Fachinformationen zu aktuellen Themen, Projekten, Fördermöglichkeiten oder Veranstaltungen bezogen und weiterverbreitet werden.

Um den Radverkehr in der Öffentlichkeit noch stärker zu bewerben, sind Marketingstrategien beispielsweise zur Fahrradmitnahme im Bahn-Bus-Landesnetz, zur Verkehrssicherheit und weiteren Themen durch die jeweils zuständigen Personen zu entwickeln.

HF IV / M 5
Informationsangebote des Landes

- a) *Informationsangebote auf den Internetseiten der Ressorts*
- b) *Veröffentlichung eines Newsletters zum Radverkehr*
- c) *Entwicklung von Marketingstrategien*

HF IV / M 6

Koordinations- und Steuerungsfunktion der Landkreise, kreisfreien Städte und kommunalen Spitzenverbände

Die Landkreise und kreisfreien Städte nehmen eine wichtige Koordinations- und Steuerungsfunktion bei der Umsetzung der Ziele des Landesradverkehrsplans auf kommunaler Ebene ein. Hierfür benennen sie die zuständigen Personen und unterstützen gemeinsam mit den kommunalen Spitzenverbänden die ebenenübergreifende Zusammenarbeit, den Informationsfluss und die Kommunikation durch regelmäßige Arbeitskreise unter Einbeziehung der Gemeinden sowie durch die Teilnahme an Arbeitskreisen mit dem Land.

HF IV / M 6
Koordinations- und Steuerungsfunktion der Landkreise, kreisfreien Städte und kommunalen Spitzenverbände

- a) *Koordinations- und Steuerungsfunktion der Landkreise und kreisfreien Städte*
- b) *Benennung von Zuständigen für den Radverkehr auf der Ebene der Landkreise und kreisfreien Städte*
- c) *Unterstützung der ebenenübergreifenden Zusammenarbeit durch die Landkreise, kreisfreien Städte und kommunalen Spitzenverbände*
- d) *Durchführung von Arbeitskreisen zum Radverkehr auf der Ebene der Landkreise und kreisfreien Städte*
- e) *Beteiligung der Landkreise und kreisfreien Städte an Arbeitskreisen des Landes*

HF IV / M 7

Aufbau einer digitalen Informations- und Arbeitsplattform

Um die ebenen-übergreifende Zusammenarbeit zu erleichtern, soll der Aufbau einer vereinfachten und bedienerfreundlichen Informations- und Arbeitsplattform für das Land, die Landkreise und Gemeinden erfolgen. Bestehende Strukturen (beispielsweise die TT-SIB LRVN) sind dabei zu berücksichtigen und gegebenenfalls weiterzuentwickeln. Die Geodaten des Landesradverkehrsplans sollen in geeigneten Austauschformaten über Schnittstellen (parallel zur INSPIRE⁹-Bereitstellung) künftig auch für andere Systeme zur Verfügung gestellt werden.

Die unterschiedlichen Netzbestandteile, wie das Landesradverkehrsnetz, das touristische Radroutennetz, das ländliche Wegenetz und das Straßennetz sollen hier dargestellt werden. Darüber hinaus sollen noch weitere Themen des Radverkehrs wie beispielsweise Wegweisung oder Mängelmelder integriert werden. Neben der rein technischen Seite sind auch Arbeitsabläufe, Zuständigkeiten und die technische Unterstützung zu klären. Schulungen für die in den Kommunen zuständigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Radverkehrs sind zu organisieren und durchzuführen.

HF IV / M 7

Aufbau einer digitalen Informations- und Arbeitsplattform

- a) *Aufbau einer Informations- und Arbeitsplattform*
- b) *Klärung der Zuständigkeiten und Organisation der Arbeitsabläufe*
- c) *Technische Unterstützung der Anwender/innen*
- d) *Durchführung von Anwenderschulungen*

⁹ INFrastructure for SPatial InfoRmation in Europe steht für die Richtlinie 2007/2/EC des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung einer Geodateninfrastruktur in der Europäischen Gemeinschaft.



Handlungsfeld V
Verkehrssicherheit, Mobilitäts- und
Verkehrserziehung

Verkehrsrechtliche Maßnahmen

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Vermeidung von Unfällen sind ein zentraler Bestandteil der Verkehrspolitik. Die Planung und Umsetzung von Radverkehrsanlagen entsprechend der technischen Regelwerke trägt ebenso zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit bei, wie auch die Anwendung der gesetzlichen Regelungen der Straßenverkehrs-Ordnung und der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung. Doch vor Ort sind häufig Verkehrsregelungen und verkehrsbehördliche Anordnungen vorzufinden, die nicht den Intentionen der Straßenverkehrs-Ordnung entsprechen. Hier besteht Bedarf, das Personal regelmäßig zu schulen und den Kenntnisstand durch Verkehrsschauen und Unfallkommissionen zu verbessern.

Eine regelkonforme Radverkehrsführung trägt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. Es ist deshalb darauf hinzuwirken, dass eine Überprüfung der vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur im Hinblick auf die Wahrnehmung der Verkehrssicherungspflicht und die Konformität mit den gesetzlichen Vorgaben und dem Regelwerk regelmäßig erfolgt. Bei fehlenden oder mangelhaften Radverkehrsanlagen sowie im Bereich von Gefahrenstellen soll darüber hinaus zur Erhöhung der Verkehrssicherheit eine Prüfung von Möglichkeiten zur Anordnung streckenbezogener Geschwindigkeitsbeschränkungen erfolgen.

Straßenverkehrsbehörden, Ordnungsämter, Unfallkommissionen und Polizei wirken in unterschiedlicher Ausprägung bei der Planung, dem Bau und dem Betrieb von Radverkehrsinfrastruktur mit. Hinsichtlich der einschlägigen Regelwerke sowie der Straßenverkehrs-Ordnung sind gemäß Verkehrssicherheitsprogramm des Landes Sachsen-Anhalt deshalb regelmäßig Fortbildungen durchzuführen.

HF V / M 1 Verkehrsrechtliche Maßnahmen

- a) *Verbesserung der verkehrsrechtlichen Regelkonformität durch Fortbildungen, Verkehrsschauen und Unfallkommissionen*
- b) *Anordnung streckenbezogener Geschwindigkeitsbeschränkungen bei fehlenden Radverkehrsanlagen*
- c) *Mitwirkung der Straßenverkehrsbehörden, Ordnungsämter, Unfallkommissionen und Polizei*

HF V / M 2

Sicherheitsaudits für Radverkehrsanlagen

Zur stärkeren Berücksichtigung der Verkehrssicherheit bei Straßenplanungen wurden auf Veranlassung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur die „Richtlinien für das Sicherheitsaudit an Straßen“, kurz RSAS erarbeitet. Im Sinne einer einheitlichen Handhabung wird allen Baulastträgern empfohlen, die RSAS bei Planungen und Entwürfen von Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen als Grundlage für die Abnahme einzelner Leistungsphasen oder zur Qualitätssicherung anzuwenden. Die RSAS enthalten erstmalig auch Sicherheitsaudits für den Bestand.

Es ist darauf hinzuwirken, dass die RSAS auch bei der Planung von Radverkehrsanlagen beziehungsweise zur Beseitigung von Unfallhäufungsstellen im Radverkehr auf der Landesebene und auf der kommunalen Ebene zum Einsatz kommen.

HF V / M 2

Sicherheitsaudits für Radverkehrsanlagen

- a) *Anwendung der RSAS für Radverkehrsanlagen und zur Beseitigung von Unfallhäufungsstellen*

HF V / M 3

Sichere (Rad-)Wegeverbindungen für Kinder und Jugendliche

Kinder und Jugendliche sollen das Fahrrad eigenständig und auf sicheren Wegen als attraktives Verkehrsmittel benutzen und erleben können. Selbstständiges Radfahren stärkt das Selbstvertrauen von Kindern und trägt zur Sozialkompetenz bei. Die Ausweisung sicherer Radwegeverbindungen sowie eine allgemeine Steigerung des Sicherheitsgefühls sind somit durch gezielte Maßnahmen zu fördern.

Um sichere Wegeverbindungen zu Schulen zu fördern, sind Anordnungen zu streckenbezogenen Beschränkungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h konsequent zu prüfen und vor Schulen durch die Schulträger und die zuständigen Straßenverkehrsbehörden umzusetzen.

Radschulwegpläne weisen sicher befahrbare Radwege und Querungsmöglichkeiten zu den Schulen aus und auf Gefahrenstellen hin. Durch die Kommunen sind in Zusammenarbeit mit der Polizei, den Straßenverkehrsbehörden und den Schulen Radschulwegpläne zu erstellen und Modellvorhaben zu Hol- und Bringe-Zonen zu unterstützen.

Beispiel Schulwegplaner Baden-Württemberg

Quelle: schulwegplaner-bw.de

HF V / M 3 Sichere (Rad-)Wegeverbindungen für Kinder und Jugendliche

- Anordnung streckenbezogener Geschwindigkeitsbeschränkungen vor Schulen
- Erhöhung der Schulwegsicherheit durch Radschulwegpläne
- Unterstützung von Modellvorhaben zu Hol- und Bringe-Zonen

HF V / M 4

Mobilitäts- und Verkehrserziehung von Kindern und Jugendlichen

Mobilitätserziehung ist eine übergreifende Bildungs- und Erziehungsaufgabe, die in den jeweiligen Altersgruppen Mobilitätskompetenz, aber auch Umwelt-, Sozial- und Gesundheitsaspekte vermitteln soll. Die Kultusministerkonferenz hat entsprechende Empfehlungen zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule erarbeitet.

So finden sich nicht nur in den Grund- und Förderschulen, sondern ebenso in den Sekundarschulen, Gemeinschaftsschulen, Gesamtschulen, Gymnasien und Berufsbildenden Schulen Teilaufgaben der Verkehrs- und Mobilitätserziehung in den verschiedenen Lehrplänen wieder.

Die Grundlage der Verkehrserziehung im Primarbereich ist eine umfassende psychomotorische Erziehung beispielsweise im Rahmen eines Schulwegtrainings, bei dem Schulkinder gemeinsam mit Lehrkräften und Eltern ein sicheres Verhalten auf dem Schulweg üben. Ein weiterer Schwerpunkt der Verkehrserziehung im Primarbereich ist die Radfahrausbildung, die flächendeckend erfolgen soll.

Schülerinnen und Schüler älterer Jahrgänge erweitern ihren Aktionsradius und benutzen neben dem Fahrrad, auch Busse und Bahnen. Dieser Entwicklung entsprechend sind den Jahrgängen unterschiedliche Themen zugeordnet. Die Schulen können weitere thematische Schwerpunkte setzen.



Ziele der Mobilitätserziehung gemäß den Empfehlungen der Kultusministerkonferenz

Quelle: eigene Darstellung

**HF V / M 4
Mobilitäts- und Verkehrserziehung von Kindern und Jugendlichen**

- a) *Flächendeckende Radfahrausbildung im Primarbereich*
- b) *Mobilitätserziehung für Jugendliche in den Schulen*

HF V / M 5

Lehrkräftefortbildung und Informationen für Schulen und Eltern

Die gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmenden soll durch gezielte Maßnahmen gefördert werden. Um Kindern und Jugendlichen Mobilitätskompetenz vermitteln zu können, müssen Lehrkräfte und Eltern entsprechend geschult beziehungsweise informiert sein.

Aktuelle Entwicklungen im Straßenverkehr, insbesondere Tempo-30- Zonen, „Elterntaxis“ vor Schulen, Elektromobilität, Ablenkung durch Smartphones, zunehmender Verkehr vor Schulen und Verkehrsunfälle mit Kindern stellen Herausforderungen für Lehrkräfte, Schulleitungen, Schulträger und Eltern dar.

So hat die Fortbildung der Lehrkräfte die Aufgabe, das Verständnis für den integrativen Ansatz der Verkehrserziehung im Sinne einer Sicherheits-, Sozial-, Umwelt- und Gesundheitserziehung zu vermitteln, neue Erkenntnisse und Entwicklungen vorzustellen und geeignete Methoden und Formen der Lern- und Unterrichtsorganisation für die Verkehrserziehung aufzuzeigen.



**„Der ADAC Schulwegratgeber“
Beispiel einer Informationsbroschüre**

Quelle: adac.de, 2020

Es sollen somit entsprechende Informationsmaterialien für Schulen und Eltern erarbeitet werden. Vorbildhaft ist beispielsweise der ADAC¹⁰ Schulwegratgeber. Das Landesinstitut für Schulqualität und Lehrerbildung Sachsen-Anhalt, das Landesschulamt Sachsen-Anhalt und das Ministerium für Bildung werden für Lehrkräfte gemeinsam mit der Landesverkehrswacht, dem ADFC und dem ADAC, angemessene Fortbildungsmaßnahmen organisieren.

HF V / M 5
Lehrkräftefortbildung und Informationen für Schulen und Eltern

- a) Durchführung von Fortbildungsmaßnahmen für Lehrkräfte
- b) Erarbeitung von Informationsmaterial für Schulen und Eltern

¹⁰ Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V.

HF V / M 6

Aktionen an Schulen zum Thema Verkehrssicherheit

Gemäß den Empfehlungen der Kultusministerkonferenz soll die Mobilitäts- und Verkehrserziehung fächerübergreifend oder in Projektform erfolgen. Mit den verschiedenen Partnern stehen diverse Organisationsformen wie Unterricht, Projekte und Projektwochen, Verkehrssicherheitstage oder Exkursionen in unterschiedlichen Fächern für die Mobilitätserziehung von Kindern und Jugendlichen zur Verfügung.



Quelle: pixabay.com, 2020

So wird die Durchführung eines Verkehrssicherheitstages mit Unterstützung der örtlichen und überörtlichen Organisationen angestrebt, wobei die Organisationsform in der Verantwortung der Schule liegt. Das Land soll darüber hinaus Schulen besonders würdigen, die sich aktiv oder auf besondere Weise für das Radfahren einsetzen.

HF V / M 6 Aktionen an Schulen zum Thema Verkehrssicherheit

- a) Durchführung von Verkehrssicherheitstagen an den Schulen
- b) Würdigung aktiver Schulen durch das Land

Kurs- und Trainingsangebote zur Radfahrkompetenz

Das Fahrrad sichert die eigenständige Mobilität vieler Menschen. Es leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Teilhabe am gesellschaftlichen, kulturellen und wirtschaftlichen Leben. Allen Menschen unabhängig von Geschlecht, Alter, Herkunft, kultureller Prägung, sozialer Lage oder körperlichen Einschränkungen soll eine selbstbestimmte Mobilität mit dem Fahrrad ermöglicht werden. Elektromobilität oder spezielle Räderkonstruktionen erweitern die Zielgruppen und Möglichkeiten zur Teilhabe am Fahrradverkehr deutlich.

So soll jeder Mensch in Sachsen-Anhalt die Möglichkeit haben, sicheres und selbstständiges Fahren mit dem Fahrrad zu erlernen. Ein inhaltlich abgestimmtes landesweites Kurs- und Trainingsangebot zur Radfahrkompetenz soll gemäß Verkehrssicherheitsprogramm konzipiert und umgesetzt werden. Dieses umfasst unter anderem die Vermittlung von Regelkenntnissen, motorischen Fähigkeiten, Bewusstseinsbildung und Rücksichtnahme für Verkehrsteilnehmende aller Altersgruppen, sozialen Schichten und Menschen mit Behinderungen.

HF V / M 7 Kurs- und Trainingsangebote zur Radfahrkompetenz

a) *Kurs- und Trainingsangebote zur Radfahrkompetenz*

Mobilitätserziehung durch Information und Verkehrsüberwachung

Das regelkonforme Verhalten der Verkehrsteilnehmenden im Straßenverkehr ist neben den baulichen und betrieblichen Aspekten für die Verkehrssicherheit von zentraler Bedeutung. Viele Unfälle werden durch unangepasstes Verkehrsverhalten oder Regelübertretungen der Radfahrenden oder anderer Verkehrsteilnehmenden verursacht. Häufig schätzen Radfahrende Gefahrensituationen falsch ein, schwere Unfälle treten in Abbiegesituationen auf und neue Regelungen der Straßenverkehrs-Ordnung beispielsweise zur Radwegebenutzungspflicht sind vielen Verkehrsteilnehmenden nicht hinreichend bekannt.

Mit einer zielgerichteten Öffentlichkeitsarbeit kann sicherheitsrelevantes Fehlverhalten reduziert werden. Aufbauend auf dem Verkehrssicherheitsprogramm soll durch aktive Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen für Rücksichtnahme und mehr Miteinander geworben werden. Alle am Verkehr teilnehmenden Personen sollen für mögliche Gefahrensituationen im Radverkehr und mit Radfahrenden sensibilisiert werden. Auf Regelakzeptanz und die Einhaltung der Verkehrsregeln ist durch vermehrte Verkehrsüberwachung hinzuwirken.

HF V / M 8
Mobilitätserziehung durch Information- und Verkehrsüberwachung

- a) *Durchführung von Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen*
- b) *Verkehrsüberwachung*



Handlungsfeld VI Finanzierung und Förderung

Bereitstellung von Landesmitteln für die Umsetzung des Landesradverkehrsplans

Laut den Angaben des Nationalen Radverkehrsplans 2020 ist ein jährlicher Mitteleinsatz von mindestens acht Euro pro Einwohnerin und Einwohner in den Gemeinden erforderlich, um den Bedarf für Infrastrukturausbau, Betrieb und Unterhaltung sowie für Abstellanlagen und Öffentlichkeitsarbeit in sogenannten Einsteigerkommunen zu decken. Allerdings gehört der Radverkehr nicht zu den Pflichtaufgaben und so stehen für die Förderung des Radverkehrs oft nicht die erforderlichen finanziellen Mittel zur Verfügung. Sowohl die Kommunen als auch das Land können nur im Rahmen ihrer finanziellen Möglichkeiten agieren.

Der Landesradverkehrsplan enthält folglich viele Maßnahmen zur Vereinheitlichung und Erleichterung von Vorgehensweisen sowie zur vernetzten und ressourcenschonenden Zusammenarbeit. Auf der Landesebene sind für die Umsetzung der Arbeitsschwerpunkte und Maßnahmen des Landesradverkehrsplans durch die Ressorts entsprechende Mittel im Landeshaushalt einzuplanen.

Bereitstellung von Landesmitteln für die Umsetzung des Landesradverkehrsplans

a) *Finanzierung der Maßnahmen des Landesradverkehrsplans*

Bereitstellung von Landesmitteln für die Umsetzung des Landesradverkehrsnetzes

Für die Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen für den Alltagsradverkehr stehen, je nach Baulastträger, unterschiedliche Finanzierungsquellen zur Verfügung. Während straßenbegleitende Radwege an Bundesstraßen aus dem Bundeshaushalt finanziert werden, setzt das Land Sachsen-Anhalt gemäß Koalitionsvertrag 2016 – 2021 landeseigene Straßenausbaumittel für den Bau und Erhalt von Radwegen an Landesstraßen ein.

Zur Realisierung des Landesradverkehrsnetzes sind entsprechend der Planungs-, Bau- und Unterhaltungsprogramme Mittel im Landeshaushalt einzuplanen, Mittel des Bundes zu verwenden und Fördermittel der Europäischen Union und des Bundes einzuwerben und effizient einzusetzen.

Problematisch sind häufig fehlende Eigenmittel der Kommunen, die bei der Inanspruchnahme von Fördermitteln jeweils aufzubringen sind. Im Zuge der

Umsetzung des Landesradverkehrsnetzes in Gemeinschaftsprojekten mit unterschiedlichen Baulasträgern müssen die zuständigen Ressorts deshalb prüfen, welche Möglichkeiten bestehen, die Fördermittel mit Landesmitteln zu kombinieren, um den kommunalen Eigenanteil zu reduzieren.

Im Vergleich zum Bedarf an Neu- und Ausbau ist die Erhaltung beziehungsweise Inwertsetzung der vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur eine völlig unterschätzte Aufgabe. Fördermittel sind derzeit nur für den Neubau und Ausbau von Radverkehrsanlagen einsetzbar. Bei der Umsetzung des Landesradverkehrsnetzes soll jedoch zur Schonung der Umwelt und Ressourcen soweit möglich, auf vorhandene Infrastruktur zurückgegriffen werden, die in vielen Fällen zunächst ertüchtigt werden muss. Das Land muss prüfen, welche Möglichkeiten bestehen, neben dem Neubau und dem Ausbau künftig auch die Erhaltung, den Umbau sowie den Betrieb der Wegeverbindungen des Landesradverkehrsnetzes zu fördern.

HF VI / M 2

Bereitstellung von Landesmitteln für die Umsetzung des Landesradverkehrsnetzes

- a) Finanzierung und Förderung der Maßnahmen des Landesradverkehrsnetzes
- b) Prüfung der Kombinationsmöglichkeiten von Finanzmitteln
- c) Prüfung der Fördermöglichkeiten für Erhaltung, Umbau und Betrieb

HF VI / M 3

Mittel des Bundes und der Europäischen Union nutzen und Folgeregelung zum Entflechtungsgesetz

Seitens der Europäischen Union und des Bundes werden im Zuge der Maßnahmen gegen den Klimawandel zunehmend auch Fördermittel und Finanzhilfen für den Radverkehr zur Verfügung gestellt. Die Inanspruchnahme dieser Mittel erweitert den finanziellen Handlungsspielraum des Landes und der Kommunen.

Die Landesebene muss sich folglich für die Inanspruchnahme von Fördermitteln und Finanzhilfen der Europäischen Union und des Bundes einsetzen. Darüber hinaus muss bei der Folgeregelung zum Entflechtungsgesetz der Radverkehr Berücksichtigung finden.

HF VI / M 3
Mittel des Bundes und der Europäischen Union nutzen
und Folgeregelung zum Entflechtungsgesetz

- a) *Inanspruchnahme von Fördermitteln und Finanzhilfen der Europäischen Union und des Bundes*
- b) *Berücksichtigung des Radverkehrs in der Folgeregelung zum Entflechtungsgesetz*

HF VI / M 4

Fahrradabstellanlagen und Fahrradparken

Aktuell stehen Fördermittel der Europäischen Union und des Landes für Investitionen in Fahrradabstellanlagen für kommunale Einrichtungen und für ÖPNV-Schnittstellen zur Verfügung. 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 Projekte umgesetzt.



**Geförderte
Fahrradabstellanlage
in Dessau-Roßlau**

Quelle: NASA GmbH, 2019

Eine mögliche Ursache ist der fehlende Kenntnisstand bezüglich der Nutzung und Auslastung der kommunalen Fahrradabstellanlagen. Während in den Kommunen nur wenige Informationen dazu vorliegen, ergab der Fahrrad-Monitor Deutschland 2017, dass sich 22 Prozent der Befragten mehr Abstellanlagen und 34 Prozent der Befragten bessere Abstellanlagen für ihre Fahrräder wünschen. Deshalb sind mehr Investitionsmittel für Anlagen zum Abstellen von Fahrrädern, beispielsweise für ÖPNV-Schnittstellen, im Bereich öffentlicher Einrichtungen aber auch für Fahrradpendlerinnen und Fahrradpendler zu privaten Unternehmen vorzusehen. Hierfür soll das Land auch langfristig finanzielle Mittel bzw. Fördermittel zur Verfügung stellen.

Laut Koalitionsvertrag wird angestrebt, bei der Errichtung von Gebäuden auch Stellplätze für Fahrräder in ausreichender Zahl herzustellen. Die Bauordnung des Landes Sachsen-Anhalt gibt den Gemeinden bereits die Möglichkeit, Regelungen hierzu in den örtlichen Bauvorschriften zu erlassen. Durch Information und Musterbeispiele sollen die Gemeinden animiert werden, von diesen Regelungsmöglichkeiten stärker Gebrauch zu machen.

HF VI / M 4 Fahrradabstellanlagen und Fahrradparken

- a) *Finanzierung und Förderung von Fahrradabstellanlagen*
- b) *Erarbeitung von Hinweisen zu den Regelungsmöglichkeiten der Landesbauordnung*

HF VI / M 5

Aktive Fördermittelberatung

Viele Maßnahmen kommen nicht zur Umsetzung, weil die erforderlichen Finanzmittel nicht aufgebracht werden können. Die Vielzahl an geeigneten Förderprogrammen und Finanzhilfen ist meist nicht vollumfänglich bekannt, so dass sie nur selten in Anspruch genommen werden. Damit die zur Verfügung stehenden Fördermittel und Finanzhilfen effektiv eingesetzt werden können, müssen potenzielle Antragsteller/innen aktiv beraten und bei der Antragstellung unterstützt werden.

Aufgrund der Kenntnis der Bewilligungspraxis ist das Land zudem in der Lage, neben den verschiedenen Förderprogrammen des Landes auch zu Förderprogrammen des Bundes und der Europäischen Union zu beraten. Das Land muss die Fördermittelkompetenz auf der Landesebene verankern und eine Beratungskultur entwickeln. So wird sichergestellt, dass alle Kommunen neutral und umfassend beraten werden können.

Zudem soll die verstärkte Inanspruchnahme von Fördermitteln unterstützt werden, indem eine Übersicht zu den Fördermöglichkeiten und Beratungsstellen erstellt wird. Insbesondere die Kommunen sind durch das Land und die Bewilligungsbehörden bei der Inanspruchnahme von Fördermitteln zu beraten und zu unterstützen. Darüber hinaus werden die Landkreise gebeten, bei der Inanspruchnahme von Fördermitteln ihren Mitgliedsgemeinden behilflich zu sein. Die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Sachsen-Anhalt soll ihre Mitgliedskommunen aktiv bei Förderprojekten beraten und bei der Antragstellung, beispielsweise durch Best Practice Beispiele, unterstützen.

HF VI / M 5
Aktive Fördermittelberatung

- a) *Aktive Fördermittelberatung und Unterstützung der Antragstellenden*
- b) *Verankerung der Fördermittelkompetenz auf Landesebene*
- c) *Beratung und Unterstützung der Gemeinden bei der Inanspruchnahme von Fördermitteln durch die Landkreise*
- d) *Beratung und Unterstützung der Mitgliedskommunen bei der Inanspruchnahme von Fördermitteln durch die AGFK LSA*

HF VI / M 6

Fördervereinfachung und Flexibilisierung von Förderquoten

Antragstellende kritisieren häufig, dass die Inanspruchnahme von Fördermitteln zu kompliziert und aufgrund von Personalmangel kaum noch zu leisten ist. Weiterhin wird bemängelt, dass die Bewilligung häufig zu lange dauert und der Eigenanteil kaum noch aufzubringen sei. So ist es zunehmend immer weniger Kommunen möglich, Fördermittel für den Radverkehr in Anspruch zu nehmen.

Durch eine entsprechende Formulierung der Richtlinien, die Vereinheitlichung von Förderverfahren, praxistaugliche Förderrichtliniengestaltung und durch die Einbeziehung der AGFK LSA bei der Richtlinienerstellung, soll eine deutliche Vereinfachung der Förderverfahren erreicht werden. In diesem Zusammenhang sind auch Möglichkeiten zur pauschalen Ausreichung von Fördermitteln zu prüfen.

In den Richtlinien sind Kostenentwicklungen für Planungsleistungen und Baukosten entsprechend zu berücksichtigen. Nicht förderfähige Kosten sind auf das notwendige Maß zu begrenzen. Es ist anzustreben, in den Förderprogrammen zu berücksichtigen, dass finanzschwache Kommunen nicht immer einen Eigenanteil aufbringen können. Die Festlegungen zu Antragsfristen und Bearbeitungszeiträumen der Anträge sollen mit Haushaltsbeschlüssen und Bauzeiten korrespondieren. Die Bearbeitungsdauer für Anträge ist mit Rücksicht auf Haushaltsbeschlüsse, Ausschreibungsfristen und Bauzeiten zu minimieren.

HF VI / M 6
Fördervereinfachung und Flexibilisierung von Förderquoten

- a) *Vereinfachung der Inanspruchnahme von Fördermitteln*
- b) *Prüfung der pauschalen Ausreichung von Fördermitteln*
- c) *Flexibilisierung von Förderquoten*

Anhang I

Maßnahmenliste



ANHANG I
MAßNAHMENLISTE

Handlungsfeld I: Radverkehrsplanung und Konzeption

HF I / M 1

Planung eines Landesradverkehrsnetzes

a) Definition eines Zielnetzes für den Alltagsradverkehr

Unter der Federführung des MLV erfolgt unter Beteiligung der Ressorts, der nachgeordneten Bereiche und Kommunen die Definition eines Zielnetzes für den Alltagsradverkehr.

umzusetzen bis: 2022

Federführung: MLV

Mitwirkung: MW, MULE, LSBB, LVerGeo, Kommunen

b) Entwicklung von Vorgehensweisen zur Planungs- und Umsetzungserleichterung

Zu schnelleren Umsetzung der Maßnahmen des Landesradverkehrsnetzes sind Planungs- und Umsetzungserleichterungen zu entwickeln.

umzusetzen bis: 2022

Federführung: MLV

Mitwirkung: MW, MULE

HF I / M 2

Planung kommunaler Radverkehrsnetze

a) Fachliche Beratung und Mitarbeit der Landesebene bei der Planung kommunaler Radverkehrsnetze

Die Fachressorts unterstützen die Kommunen durch Beratung und Mitarbeit bei der Planung eigener Radverkehrsnetze.

umzusetzen bis: Daueraufgabe

Federführung: MLV, MW, MULE (je nach Thematik)

Mitwirkung: -

b) Förderung der Planung kommunaler Radverkehrsnetze durch die Landesebene

Das Land stellt Fördermittel für die Erarbeitung von kommunalen Radverkehrsnetzen bereit.

umzusetzen bis: Daueraufgabe

Federführung: MLV, MW, MULE (je nach Thematik)

Mitwirkung: MF

c) Mitwirkung, Unterstützung und Beratung der Landkreise bei der Planung gemeindlicher Radverkehrsnetze

Die Fachabteilungen der Landkreise unterstützen je nach Schwerpunktsetzung die Gemeinden durch Beratung und Mitwirkung bei der Planung eigener Radverkehrsnetze.

umzusetzen bis: Daueraufgabe

Federführung: Landkreise (Fachabteilungen je nach Schwerpunktsetzung)

Mitwirkung: -

d) Berücksichtigung benachbarter Gemeinden, Landkreise und Bundesländer bei der Planung

Bei der Planung von Radverkehrsnetzen sind angrenzende Gemeinden, Landkreise und Bundesländer zu berücksichtigen.

umzusetzen bis: Daueraufgabe

Federführung: Landkreise

Mitwirkung: -

HF I / M 3 **Klassifizierung der Netzbestandteile**

a) Erarbeitung einer neuen Systematik zur Klassifizierung der Netzbestandteile

Durch die Trennung in ein Alltagsradverkehrsnetz und ein touristisches Radroutennetz wird die Erarbeitung einer neuen Systematik zur Klassifizierung der jeweiligen Netzbestandteile erforderlich.

umzusetzen bis: 2022

Federführung: MLV

Mitwirkung: MW, MULE, LSBB, Landkreise und kreisfreie Städte

HF I / M 4 **Erarbeitung eines Wegweisungskonzeptes**

a) Konzeption eines landesweit einheitlichen Wegweisungssystems aufbauend auf dem touristischen Leitsystem

Zur Umsetzung einer landesweit einheitlichen Wegweisung ist ein Konzept zu erarbeiten.

umzusetzen bis: 2022

Federführung: MLV

Mitwirkung: MW, MULE, Landkreise und kreisfreie Städte

b) Erarbeitung einer Umsetzungsstrategie für eine landesweit einheitliche Wegweisung

Es ist eine Strategie zu entwickeln, wie das Wegweisungssystem flächendeckend umgesetzt werden kann.

umzusetzen bis: 2026

Federführung: MLV

Mitwirkung: MW, MULE, Kommunen

c) Aufbau einer Informations- und Datenplattform für ein landesweites Wegweiskataster

Zur Dokumentation der Wegweisung ist ein Kataster aufzubauen.

umzusetzen bis: 2026

Federführung: MLV

Mitwirkung: MW, LVermGeo, Landkreise und kreisfreie Städte

HF I / M 5

Erarbeitung eines Handlungsleitfadens für die Landesebene

a) Erarbeitung eines Handlungsleitfadens für die Landesebene

Es ist ein Handlungsleitfaden zur Planung von Radverkehrsanlagen für die Landesebene zu erarbeiten.

umzusetzen bis: 2022
 Federführung: MLV
 Mitwirkung: LSBB

b) Regelmäßige Aktualisierung des Handlungsleitfadens

Der Handlungsleitfaden ist regelmäßig zu aktualisieren.

umzusetzen bis: Daueraufgabe
 Federführung: MLV
 Mitwirkung: LSBB

HF I / M 6

Erarbeitung von Leitfäden für die kommunale Praxis

a) Erarbeitung von Leitfäden und Handreichungen für die kommunale Praxis

Für die Kommunen sollen jährlich mindestens zwei Leitfäden entwickelt oder aktualisiert werden.

umzusetzen bis: Daueraufgabe
 Federführung: Ressorts (je nach Thematik), AGFK
 Mitwirkung: -

b) Regelmäßige Aktualisierung der Leitfäden und Handreichungen

Die Leitfäden und Handreichungen sind regelmäßig zu aktualisieren.

umzusetzen bis: Daueraufgabe
 Federführung: Ressorts (je nach Thematik), AGFK
 Mitwirkung: -

HF I / M 7

Unterstützung von Modellprojekten

a) Unterstützung von Modellprojekten durch das Land

Die Landesebene unterstützt die Erprobung neuer Ideen und Ansätze und setzt sich beim Bund für die Erprobung von Modellprojekten ein.

umzusetzen bis: Daueraufgabe
 Federführung: Ressorts (je nach Thematik)
 Mitwirkung: nachgeordnete Bereiche, Kommunen

HF I / M 8 Evaluierung der Maßnahmen des Landesradverkehrsplans

a) Evaluierung der Maßnahmen des Landesradverkehrsplans

Konsequente Nachverfolgung der Maßnahmen des Landesradverkehrsplans, gegebenenfalls nachsteuern und Veröffentlichung ausgewählter Ergebnisse durch die IMAG Radverkehr.

umzusetzen bis: Daueraufgabe
Federführung: IMAG Radverkehr, MLV
Mitwirkung: alle Maßnahmenträger

Handlungsfeld II: Infrastruktur

HF II / M 1 Umsetzung des Landesradverkehrsnetzes

a) Priorisierung der Maßnahmen des Landesradverkehrsnetzes in Abstimmung mit den Landkreisen und kreisfreien Städten

Für die Umsetzung der baulastträgerübergreifenden Maßnahmen des Landesradverkehrsnetzes ist eine nachvollziehbare Priorisierung zu entwickeln.

umzusetzen bis: 2022

Federführung: MLV

Mitwirkung: MULE, LSBB, Landkreise und kreisfreie Städte

b) Entwicklung einer Umsetzungs- und Finanzierungstrategie für das Landesradverkehrsnetz

Zur baulastträgerübergreifenden Umsetzung und Finanzierung des Landesradverkehrsnetzes ist eine Strategie zu entwickeln.

umzusetzen bis: 2022

Federführung: MLV

Mitwirkung: MULE, LSBB, Landkreise und kreisfreie Städte

c) Schaffung der Strukturen zur Realisierung des Landesradverkehrsnetzes

Zur Umsetzung des Landesradverkehrsnetzes sind die erforderlichen Strukturen zu schaffen. Der erforderliche Personaleinsatz ist vorzusehen.

umzusetzen bis: 2022

Federführung: MLV, MULE, LSBB, Kommunen (jeweils im eigenen Zuständigkeitsbereich)

Mitwirkung: MW

d) Baulastträgerübergreifende Umsetzung des Landesradverkehrsnetzes

Umsetzung der Maßnahmen des Landesradverkehrsnetzes gemäß Priorisierung durch die Baulastträger.

umzusetzen bis: Daueraufgabe

Federführung: Baulastträger

Mitwirkung: -

e) Kontrolle und Evaluation der Umsetzung des Landesradverkehrsnetzes

Der Umsetzungsstand der Maßnahmen ist regelmäßig zu kontrollieren und zu evaluieren. Gegebenenfalls sind geeignete Maßnahmen zu entwickeln, um nachsteuern zu können.

umzusetzen bis: Daueraufgabe

Federführung: IMAG Radverkehr, MLV

Mitwirkung: Baulastträger

HF II / M 2 Definition von Ausbaustandards

a) Definition von Ausbaustandards

Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Wegetypen sind Ausbaustandards zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur für den Alltagsradverkehr zu definieren.

umzusetzen bis: 2022

Federführung: MLV

Mitwirkung: MW, MULE, LSBB, Landkreise und kreisfreie Städte

b) Anwendung der Ausbaustandards bei Erneuerung, Neu-, Um- und Ausbau

Die Ausbaustandards sollen bei Erneuerung, Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen für den Alltagsradverkehr von allen Baulastträgern angewendet werden.

umzusetzen bis: Daueraufgabe

Federführung: Baulastträger

Mitwirkung: -

c) Berücksichtigung der Ausbaustandards in Förderrichtlinien

Im Rahmen der Inanspruchnahme von Förderprogrammen sollen die Ausbaustandards verbindlich zur Anwendung vorgeschrieben werden. Die Förderrichtlinien sollen über die Mindestmaße hinaus eine bedarfsgerechte Förderung vorsehen.

umzusetzen bis: Daueraufgabe

Federführung: Ressorts (jeweils im eigenen Zuständigkeitsbereich)

Mitwirkung: -

d) Prüfung, den Radverkehr zur kommunalen Pflichtaufgabe zu erklären

Im Kontext der Bedeutung des Radverkehrs für die Daseinsvorsorge im ländlichen Raum und die Lebensqualität in städtischen Räumen durch die Entlastung vom motorisierten Verkehr soll die Einrichtung des Radverkehrs als kommunale Pflichtaufgabe im eigenen Wirkungskreis der Kommune als Teil der Straßenbaulast geprüft werden.

umzusetzen bis: 2022

Federführung: MI

Mitwirkung: MLV

HF II / M 3 Radwegemanagement und Mängelmeldesystem

a) Regelmäßige Durchführung einer Zustandserhebung und -bewertung für straßenbegleitende Radwege an Bundes- und Landesstraßen

Die Zustandserhebung und -bewertung für straßenbegleitende Radwege an Bundes- und Landesstraßen ist in regelmäßigen Abständen zu wiederholen.

umzusetzen bis: Daueraufgabe

Federführung: LSBB

Mitwirkung: MLV

b) Entwicklung eines Pflege- und Unterhaltungskonzeptes

Es ist eine Vorgehensweise für die Pflege und Unterhaltung des Landesradverkehrsnetzes zu erarbeiten. Möglichkeiten der Finanzierung sind darzustellen. Es ist zu prüfen, welche Maßnahmen geeignet sind, begleitende Infrastruktur gegen Vandalismus zu schützen. Zur regelmäßigen Erhebung der Qualität der Radverkehrsinfrastruktur ist die Einführung von Streckenkontrollen zu prüfen. Folgemaßnahmen bei Qualitätsmängeln sind zu erarbeiten.

umzusetzen bis: 2026

Federführung: MLV

Mitwirkung: MW, MULE, LSBB, Landkreise und kreisfreie Städte, AGFK LSA

c) Umsetzung und Anwendung des Pflege- und Unterhaltungskonzeptes

Die zur Pflege und Unterhaltung des Landesradverkehrsnetzes erarbeitete Vorgehensweise ist umzusetzen und dauerhaft anzuwenden.

umzusetzen bis: Daueraufgabe

Federführung: Baulastträger

Mitwirkung: -

d) Aufbau eines Mängelmeldesystems

Ein Konzept zur Einführung und Umsetzung eines landweiten Mängelmeldesystems ist zu erarbeiten.

umzusetzen bis: 2026

Federführung: MLV

Mitwirkung: MW, MULE, LSBB, LVermGeo, Kommunen

e) Anwendung des landesweiten Mängelmeldesystems

Das Mängelmeldesystem ist landesweit einzuführen, umzusetzen und in seiner Funktion sicherzustellen.

umzusetzen bis: Daueraufgabe

Federführung: Baulastträger

Mitwirkung: MLV, LVermGeo

f) Entwicklung eines Baustellenmanagementkonzeptes

Es ist eine Vorgehensweise zur Erfassung von Baustellen und Behinderungen und zur Ausschilderung und Kommunikation von Umleitungen im Alltagsradwegenetz zu erarbeiten (Baustellenmanagement).

umzusetzen bis: 2026

Federführung: MLV

Mitwirkung: LSBB, LVermGeo, Kommunen

g) Umsetzung und Anwendung des Baustellenmanagements

Das Baustellenmanagement ist umzusetzen und anzuwenden. Umleitungen für den Radverkehr sind auszuschildern und zu kommunizieren.

umzusetzen bis: Daueraufgabe

Federführung: Baulastträger

Mitwirkung: -

HF II / M 4

Umsetzung einer landesweit einheitlichen Wegweisung

a) Umsetzung des Wegweisungskonzeptes

Die Anwendung des Wegweisungskonzeptes sowie die regelmäßige Kontrolle, Pflege und Unterhaltung der Wegweisungselemente ist sicherzustellen.

umzusetzen bis: Daueraufgabe
Federführung: Baulasträger
Mitwirkung: MLV, MW und MULE

b) Dauerhafte Bereitstellung der Informations- und Datenplattform

Das Wegweisungskataster ist für alle Baulasträger dauerhaft zur Verfügung zu stellen.

umzusetzen bis: Daueraufgabe
Federführung: MLV
Mitwirkung: LVermGeo

c) Umsetzung digitaler Angebote (IVS-Rahmenplan)

Die Orientierung der Radfahrenden soll durch digitale Angebote unterstützt werden (IVS-Rahmenplan).

umzusetzen bis: 2026
Federführung: MLV
Mitwirkung: NASA GmbH

HF II / M 5

Ausbau der Schnittstellen zum ÖPNV

a) Konzeption intermodaler Schnittstellen und Entwicklung einer Umsetzungs- und Finanzierungsstrategie

Im Zuge der Planung des LRVN sind intermodale Umsteigepunkte zum ÖPNV vorzusehen. Für deren Ausgestaltung, Umsetzung, Betrieb und Finanzierung ist ein Konzept zu entwickeln.

umzusetzen bis: 2022
Federführung: MLV
Mitwirkung: NASA GmbH

b) Umsetzung intermodaler Schnittstellen

Die im Rahmen der Planung des LRVN ermittelten Umsteigepunkte sind umzusetzen.

umzusetzen bis: Daueraufgabe
Federführung: MLV
Mitwirkung: NASA GmbH, betreffende Kommunen

c) Sicherstellung, Ausweitung und Verbesserung der kostenlosen Fahrradmitnahme

Die kostenlose Fahrradmitnahme ist sicherzustellen. Möglichkeiten zur Ausweitung und Verbesserung der kostenlosen Fahrradmitnahme im ÖPNV sind zu prüfen und umzusetzen.

umzusetzen bis: 2022
Federführung: MLV
Mitwirkung: NASA GmbH, Aufgabenträger des ÖPNV

Handlungsfeld III Fahrradtourismus

HF III / M 1 Neukonzeption des Fahrradtourismus

a) Neukonzeption des Fahrradtourismus

Der Radtourismus ist unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten weiter zu entwickeln. Die bestehende Klassifizierung der touristischen Radrouten ist entsprechend anzupassen.

umzusetzen bis: 2022
 Federführung: MW
 Mitwirkung: nachgeordnete Bereiche

HF III / M 2 Fahrradtourismus mit Qualität

a) Definition von Qualitätsstandards für überregionale touristische Radrouten

In Abstimmung zwischen Land und Kommunen sind einheitliche Qualitätsstandards für die überregionalen touristischen Radrouten zu definieren.

umzusetzen bis: 2022
 Federführung: MW
 Mitwirkung: MK, MLV, MULE, nachgeordnete Bereiche, Kommunen, Baulastträger

b) Entwicklung einer Vorgehensweise zur Sicherstellung der Radroutenqualität

Zur dauerhaften Sicherstellung der Radroutenqualität sind Maßnahmen zu erarbeiten. Hierbei sind die bestehenden Zuständigkeiten zur überprüfen und gegebenenfalls neu zu regeln. Möglichkeiten der Finanzierung sind darzustellen.

umzusetzen bis: 2022
 Federführung: MW (überregionale Routen), Kommunen (regionale Routen)
 Mitwirkung: Baulastträger

c) Anwendung der Vorgehensweise zur dauerhaften Sicherung der Radroutenqualität

Die Maßnahmen zur Qualitätssicherung der Radrouten sind umzusetzen und dauerhaft anzuwenden.

umzusetzen bis: 2026
 Federführung: Baulastträger
 Mitwirkung: MW (überregionale Routen)

d) Entwicklung einer Finanzierungs- und Förderstrategie für überregionale touristische Radrouten

Es sind Möglichkeiten zur Finanzierung zu schaffen und die Inanspruchnahme von Fördermitteln ist zu vereinfachen und aktiv zu unterstützen.

umzusetzen bis: Daueraufgabe
 Federführung: MW
 Mitwirkung: MF

HF III / M 3

Wegweisung, Routenbeschilderung und begleitende Infrastruktur

a) Aktualisierung des touristischen Leitsystems

Das touristische Leitsystem ist zu aktualisieren und regelmäßig fortzuschreiben.

umzusetzen bis: Daueraufgabe

Federführung: MW

Mitwirkung: nachgeordnete Bereiche

b) Umsetzung des touristischen Leitsystems auf den überregionalen touristischen Radrouten und im Rahmen geförderter Projekte

Das touristische Leitsystem ist für die touristischen Radrouten mit Landesbedeutung und im Rahmen der Inanspruchnahme von Fördermitteln verbindlich zur Anwendung vorzuschreiben.

umzusetzen bis: Daueraufgabe

Federführung: MW

Mitwirkung: nachgeordnete Bereiche

c) Entwicklung von Maßnahmen zur Pflege- und Unterhaltung für Wegweisung, Routenbeschilderung und begleitende Infrastruktur

Für die Pflege und Unterhaltung der Wegweisung, Routenbeschilderung und begleitenden Infrastruktur im Zuge überregionaler und regionaler touristischer Radrouten sind geeignete Maßnahmen zu entwickeln.

umzusetzen bis: 2022

Federführung: MW (überregionale Radrouten), Kommunen (regionale Radrouten)

Mitwirkung: MLV, MULE, nachgeordnete Bereiche, Kommunen

d) Umsetzung der Pflege- und Unterhaltungsmaßnahmen

Die Maßnahmen zur Pflege und Unterhaltung der Wegweisung, Routenbeschilderung und begleitenden Infrastruktur im Zuge überregionaler und regionaler touristischer Radrouten sind umzusetzen und dauerhaft anzuwenden.

umzusetzen bis: 2026

Federführung: Baulastträger

Mitwirkung: MW

HF III / M 4

Radroutenmanagement

a) Erarbeitung eines Managementkonzeptes für Sperrungen und Baustellen auf touristischen Radrouten

Es ist eine Vorgehensweise zur Erfassung von Baustellen, Behinderungen und Sperrungen im Verlauf touristischer Radrouten sowie zur Ausschilderung und Kommunikation von Umleitungen zu erarbeiten.

umzusetzen bis: 2026

Federführung: MW

Mitwirkung: nachgeordnete Bereiche, Baulastträger, Kommunen

b) Anwendung des Radroutenmanagements

Das Radroutenmanagement ist umzusetzen und anzuwenden. Umleitungen sind auszuschildern und zu kommunizieren.

umzusetzen bis: Daueraufgabe
 Federführung: Baulastträger
 Mitwirkung: MW, nachgeordnete Bereiche

HF III / M 5
Vermarktung der touristischen Radrouten

a) Erleichterung des Zugangs zu Informationen und Auskunftsdienstleistungen für Fahrradtouristen

Fahrradtouristen ist der Zugang zu Informationen und Auskunftsdienstleistungen zu erleichtern.

umzusetzen bis: 2022
 Federführung: MW (überregionale Radrouten), Kommunen (regionale Radrouten)
 Mitwirkung: IMG, touristische Regionalverbände, Koordinierungsstellen

b) Intensivierung der Vermarktung der Radrouten

Zur Vermarktung der touristischen Radrouten ist das Informationsangebot (analog und online sowie offline digital) für Fahrradtouristen fortlaufend zu aktualisieren und zu ergänzen.

umzusetzen bis: Daueraufgabe
 Federführung: MW (überregionale Radrouten), Kommunen (regionale Radrouten)
 Mitwirkung: IMG, touristische Regionalverbände, Koordinierungsstellen

c) Überarbeitung und regelmäßige Aktualisierung des Internetangebotes

Das Internetangebot zur Vermarktung und Bewerbung der touristischen Radrouten ist zu überarbeiten und fortlaufend zu aktualisieren.

umzusetzen bis: Daueraufgabe
 Federführung: MW (überregionale Radrouten), Kommunen (Regionale Radrouten)
 Mitwirkung: IMG, touristische Regionalverbände, Koordinierungsstellen

HF III / M 6
Stärkere Einbeziehung lokaler Highlights

a) Einbeziehung und Vermarktung lokaler Highlights

Lokale Highlights oder Ziele sind in Abstimmung mit den touristischen Regionalverbänden in die Wegweisung und bei der Vermarktung einzubeziehen.

umzusetzen bis: Daueraufgabe
 Federführung: Kommunen und Träger lokaler Highlights
 Mitwirkung: touristische Regionalverbände

b) Ertüchtigung der Routenzubringer

Die Erreichbarkeit abgestimmter lokaler Highlights und Ziele soll durch Routenzubringer verbessert werden.

umzusetzen bis: Daueraufgabe

Federführung: Kommunen und Träger lokaler Highlights

Mitwirkung: touristische Regionalverbände

Handlungsfeld IV Kommunikation, Zusammenarbeit und Information

HF IV / M 1 Interministerielle Arbeitsgruppe Radverkehr

a) Regelmäßige Tagung der Interministeriellen Arbeitsgruppe Radverkehr zur Begleitung des Landesradverkehrsplans

Die Interministerielle Arbeitsgruppe Radverkehr soll ab sofort halbjährlich tagen.

umzusetzen bis: Daueraufgabe

Federführung: MLV

Mitwirkung: Mitglieder der IMAG Radverkehr und themenbezogen weitere Akteure

HF IV / M 2 Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Sachsen-Anhalt

a) Initiierung und Unterstützung der Gründung einer AGFK LSA

Das MLV initiiert und unterstützt die Gründung einer Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen in Sachsen-Anhalt aktiv.

umzusetzen bis: 2022

Federführung: MLV

Mitwirkung: -

b) Finanzielle Unterstützung der AGFK LSA

Das Land stellt Fördermittel für die Geschäftsstelle und deren Basisaufgaben bereit.

umzusetzen bis: Daueraufgabe

Federführung: MLV

Mitwirkung: MF

c) Wahrnehmung der Aufgaben gemäß Kabinettsbeschluss vom 20. März 2018 durch die AGFK LSA

Die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen nimmt ihre Aufgaben zur Förderung des Radverkehrs gemäß Kabinettsbeschluss vom 20. März 2018 wahr.

umzusetzen bis: Daueraufgabe

Federführung: AGFK

Mitwirkung: -

HF IV / M 3

Aktive Zusammenarbeit der Landesebene mit den Kommunen und der AGFK LSA

a) Aktive Projektunterstützung durch alle Beteiligten

Projekte werden durch die Ressorts und alle weiteren Beteiligten aktiv unterstützt.

umzusetzen bis: Daueraufgabe

Federführung: Ressorts (je nach Thematik)

Mitwirkung: nachgeordnete Bereiche, Kommunen, AGFK LSA, Institutionen

b) Erarbeitung einer Übersicht mit den Zuständigkeiten im Radverkehr

Es ist eine Übersicht mit den Zuständigkeiten für den Radverkehr zu erarbeiten und regelmäßig zu aktualisieren.

umzusetzen bis: 2022

Federführung: MLV

Mitwirkung: Ressorts, nachgeordnete Bereiche, Landkreise und kreisfreie Städte, AGFK LSA

c) Einbeziehung der AGFK LSA, der Landkreise und kreisfreien Städte durch die Ressorts bei Themen mit kommunaler Wirkung

Bei Themen mit kommunaler Wirkung werden die AGFK LSA und die Landkreise und kreisfreien Städte von den Ressorts einbezogen.

umzusetzen bis: Daueraufgabe

Federführung: Ressorts (je nach Thematik)

Mitwirkung: AGFK LSA, Landkreise und kreisfreie Städte

d) Zeitnahe Kommunikation wichtiger Informationen

Wichtige Informationen für die AGFK LSA und die Kommunen werden durch die Ressorts zeitnah kommuniziert.

umzusetzen bis: Daueraufgabe

Federführung: Ressorts (im eigenen Zuständigkeitsbereich)

Mitwirkung: -

HF IV / M 4

Fort- und Weiterbildungsangebote zum Radverkehr

a) Fort- und Weiterbildungsangebote für die Landes- und Kommunalebene

Um den Wissensstand zum Radverkehr stets aktuell zu halten, werden regelmäßige und gezielt Fort- und Weiterbildungsangebote für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Landesebene und der kommunalen Ebene angeboten.

umzusetzen bis: Daueraufgabe

Federführung: Ressorts, AGFK LSA (je nach Thematik)

Mitwirkung: -

HF IV / M 5
 Informationsangebote des Landes

a) Informationsangebote auf den Internetseiten der Ressorts

Auf den Internetseiten wird das Informationsangebot für die Öffentlichkeit und die Fachebene deutlich ausgeweitet und regelmäßig aktualisiert.

umzusetzen bis: Daueraufgabe
 Federführung: Ressorts (jeweils im eigenen Zuständigkeitsbereich)
 Mitwirkung: -

b) Veröffentlichung eines Newsletters zum Radverkehr

Das MLV bietet einen Newsletters mit Fachinformationen für Kommunen an.

umzusetzen bis: Daueraufgabe
 Federführung: MLV
 Mitwirkung: Ressorts

c) Entwicklung von Marketingstrategien

Es werden Marketingstrategien zur Förderung des Radverkehrs, beispielsweise zur Fahrradmitnahme, Verkehrssicherheit und weiteren Themen entwickelt.

umzusetzen bis: Daueraufgabe
 Federführung: Ressorts (je nach Thematik)
 Mitwirkung: nachgeordnete Bereiche

HF IV / M 6
 Koordinations- und Steuerungsfunktion der Landkreise,
 kreisfreien Städte und kommunalen Spitzenverbände

a) Koordinations- und Steuerungsfunktion der Landkreise und kreisfreien Städte

Die Landkreise und kreisfreien Städte nehmen eine Koordinations- und Steuerungsfunktion bei der Umsetzung des Landesradverkehrsplans auf der kommunalen Ebene wahr.

umzusetzen bis: Daueraufgabe
 Federführung: Landkreise
 Mitwirkung: -

b) Benennung von Zuständigen für den Radverkehr auf der Ebene der Landkreise und kreisfreien Städte

Die Landkreise und kreisfreien Städte benennen für die Zusammenarbeit Ansprechpartner/innen für den Radverkehr.

umzusetzen bis: Daueraufgabe
 Federführung: Landkreise und kreisfreie Städte
 Mitwirkung: -

c) Unterstützung der ebenen-übergreifenden Zusammenarbeit durch die Landkreise, kreisfreien Städte und kommunalen Spitzenverbände

Die Landkreise, kreisfreien Städte und kommunalen Spitzenverbände unterstützen die Zusammenarbeit, den Informationsfluss und die Kommunikation zwischen dem Land und der kommunalen Ebene.

umzusetzen bis: Daueraufgabe
Federführung: Landkreise und kreisfreie Städte
Mitwirkung: kommunale Spitzenverbände

d) Durchführung von Arbeitskreisen zum Radverkehr auf der Ebene der Landkreise und kreisfreien Städte

Im Rahmen ihrer Möglichkeiten führen die Landkreise und die kreisfreien Städte unter Einbeziehung ihrer Gemeinden regelmäßig Arbeitskreise zum Thema Radverkehr durch.

umzusetzen bis: Daueraufgabe
Federführung: Landkreise und kreisfreie Städte
Mitwirkung: Ressorts

e) Beteiligung der Landkreise und kreisfreien Städte an den Arbeitskreisen des Landes

Die Landkreise und kreisfreien Städte nehmen an Arbeitskreisen des Landes teil.

umzusetzen bis: Daueraufgabe
Federführung: Landkreise und kreisfreie Städte
Mitwirkung: -

HF IV / M 7

Aufbau einer digitalen Informations- und Arbeitsplattform

a) Aufbau einer Informations- und Arbeitsplattform

Das Land baut eine bedienerfreundliche Informations- und Arbeitsplattform für den Radverkehr auf und stellt sie den Kommunen zur kostenfreien Nutzung zur Verfügung.

umzusetzen bis: 2022
Federführung: MLV
Mitwirkung: LVermGeo, MW, MULE, LSBB, Kommunen

b) Klärung der Zuständigkeiten und Organisation der Arbeitsabläufe

Die Arbeitsabläufe und Zuständigkeiten für die Umsetzung und Anwendung der Informations- und Arbeitsplattform sind zu klären.

umzusetzen bis: 2022
Federführung: MLV
Mitwirkung: LVermGeo, Anwender

c) Technische Unterstützung der Anwender/innen

Die technische Unterstützung der Anwender/innen ist sicherzustellen.

umzusetzen bis: Daueraufgabe
Federführung: MLV
Mitwirkung: LVermGeo

d) Durchführung von Anwenderschulungen

Es sind Schulungen für Anwender anzubieten.

umzusetzen bis: Daueraufgabe

Federführung: MLV

Mitwirkung: LVermGeo

Handlungsfeld V Verkehrssicherheit, Mobilitäts- und Verkehrserziehung

HF V / M 1 Verkehrsrechtliche Maßnahmen

a) Verbesserung der verkehrsrechtlichen Regelkonformität durch Fortbildungen, Verkehrsschauen und Unfallkommissionen

Die vorhandene Radverkehrsinfrastruktur ist im Hinblick auf Regelkonformität und Wahrnehmung der Verkehrssicherungspflicht zu überprüfen.

umzusetzen bis: Daueraufgabe
Federführung: Verkehrsbehörden
Mitwirkung: -

b) Anordnung streckenbezogener Geschwindigkeitsbeschränkungen bei fehlenden Radverkehrsanlagen

Es sind Möglichkeiten zur Anordnung streckenbezogener Geschwindigkeitsbeschränkungen bei fehlenden oder mangelhaften Radverkehrsanlagen sowie im Bereich von Gefahrenstellen zu prüfen.

umzusetzen bis: Daueraufgabe
Federführung: Kommunen, LSBB
Mitwirkung: Verkehrsbehörden

c) Mitwirkung der Straßenverkehrsbehörden, Ordnungsämter, Unfallkommissionen und Polizei

Straßenverkehrsbehörden, Ordnungsämter, Unfallkommissionen und Polizei wirken bei der Planung, dem Bau und dem Betrieb von Radverkehrsinfrastruktur mit und führen regelmäßig Fortbildungen zu einschlägigen Regelwerken und der Straßenverkehrs-Ordnung durch.

umzusetzen bis: Daueraufgabe
Federführung: MLV
Mitwirkung: LVwA, MI, Kommunen, Landesverkehrswacht

HF V / M 2 Sicherheitsaudits für Radverkehrsanlagen

a) Anwendung der RSAS für Radverkehrsanlagen und zur Beseitigung von Unfallhäufungsstellen

Die Richtlinien für das Sicherheitsaudit an Straßen (RSAS) sind bei der Planung und Realisierung von Radverkehrsanlagen bzw. zur Beseitigung von Unfallhäufungsstellen auf der Landesebene und der kommunalen Ebene anzuwenden.

umzusetzen bis: Daueraufgabe
Federführung: MLV
Mitwirkung: LSBB, kommunale Baulastträger

HF V / M 3

Sichere (Rad-)Wegeverbindungen für Kinder und Jugendliche

a) Anordnung streckenbezogener Geschwindigkeitsbeschränkungen vor Schulen

Die Anordnung streckenbezogener Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h vor Schulen ist im Einzelfall zu prüfen und umzusetzen.

umzusetzen bis: Daueraufgabe
 Federführung: Verkehrsbehörden
 Mitwirkung: -

b) Erhöhung der Schulwegsicherheit durch Radschulwegpläne

Die Sicherheit auf Schulwegen ist durch die Erarbeitung von Radschulwegplänen zu erhöhen.

umzusetzen bis: Daueraufgabe
 Federführung: Kommunen
 Mitwirkung: Polizei, Verkehrsbehörden, Schulen

c) Unterstützung von Modellvorhaben zu Hol- und Bringe-Zonen

Modellvorhaben zu Hol- und Bringe-Zonen werden unterstützt.

umzusetzen bis: Daueraufgabe
 Federführung: Kommunen
 Mitwirkung: Polizei, Verkehrsbehörden, Schulen, Landesverkehrswacht, MLV, MB

HF V / M 4

Mobilitäts- und Verkehrserziehung von Kindern und Jugendlichen

a) Flächendeckende Radfahrausbildung im Primarbereich

Im Primarbereich ist flächendeckend eine Radfahrausbildung anzubieten.

umzusetzen bis: Daueraufgabe
 Federführung: MB
 Mitwirkung: Schulen, Landesverkehrswacht, ADAC, ADFC, Polizei

b) Mobilitätserziehung für Jugendliche in den Schulen

In den Schulen ist für Jugendliche eine Mobilitätserziehung anzubieten.

umzusetzen bis: Daueraufgabe
 Federführung: MB
 Mitwirkung: Schulen, Landesverkehrswacht, ADAC, ADFC, NASA GmbH

HF V / M 5 Lehrkräftefortbildung und Informationen für Schulen und Eltern

a) Durchführung von Fortbildungsmaßnahmen für Lehrkräfte

Lehrkräfte sind zu aktuellen Entwicklungen im Straßenverkehr fortzubilden.

umzusetzen bis: Daueraufgabe

Federführung: MB

Mitwirkung: LISA, LSchA, Landesverkehrswacht, ADAC, ADFC

b) Erarbeitung von Informationsmaterial für Schulen und Eltern

Für Schulen und Eltern sind Informationsmaterialien zum Radverkehr zu erarbeiten und bereitzustellen.

umzusetzen bis: Daueraufgabe

Federführung: MB

Mitwirkung: Landesverkehrswacht, ADFC

HF V / M 6 Aktionen an Schulen zum Thema Verkehrssicherheit

a) Durchführung von Verkehrssicherheitstagen an den Schulen

Die Durchführung eines Verkehrssicherheitstages mit Unterstützung der örtlichen und überörtlichen Organisationen wird angestrebt, wobei die Organisationsform in der Verantwortung der Schule liegt.

umzusetzen bis: Daueraufgabe

Federführung: Schulen

Mitwirkung: MB, Landesverkehrswacht, ADAC, ADFC, Polizei und lokale Partner

b) Würdigung aktiver Schulen durch das Land

Das Land soll Schulen besonders würdigen, die sich aktiv oder auf besondere Weise für das Radfahren einsetzen.

umzusetzen bis: Daueraufgabe

Federführung: MB

Mitwirkung: LSchA, Polizei

HF V / M 7 Kurs- und Trainingsangebote zur Radfahrkompetenz

a) Kurs- und Trainingsangebote zur Radfahrkompetenz

Ein inhaltlich abgestimmtes landesweites Kurs- und Trainingsangebot zur Radfahrkompetenz soll gemäß Verkehrssicherheitsprogramm konzipiert und umgesetzt werden.

umzusetzen bis: Daueraufgabe

Federführung: MLV

Mitwirkung: MS, Landesverkehrswacht

Mobilitätserziehung durch Information und Verkehrsüberwachung

a) Durchführung von Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen

Aufbauend auf dem Verkehrssicherheitsprogramm soll durch Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen für mehr Rücksichtnahme und ein Miteinander geworben werden.

umzusetzen bis: Daueraufgabe

Federführung: MLV, MI und MB (je nach Thematik)

Mitwirkung: Landesverkehrswacht, ADAC, ADFC, DVR

b) Verkehrsüberwachung

Auf Regelakzeptanz und die Einhaltung der Verkehrsregeln ist durch vermehrte Verkehrsüberwachung hinzuwirken.

umzusetzen bis: Daueraufgabe

Federführung: MI

Mitwirkung: Polizei und Verkehrsbehörden

Handlungsfeld VI Finanzierung und Förderung

HF VI / M 1

Bereitstellung von Landesmitteln für die Umsetzung des Landesradverkehrsplans

a) Finanzierung der Maßnahmen des Landesradverkehrsplans

Für die Arbeitsschwerpunkte und Maßnahmen des Landesradverkehrsplans sind von den Ressorts die entsprechenden Mittel im Landeshaushalt einzuplanen.

umzusetzen bis: Daueraufgabe

Federführung: Ressorts (jeweils im eigenen Zuständigkeitsbereich)

Mitwirkung: MF

HF VI / M 2

Bereitstellung von Landesmitteln für die Umsetzung des Landesradverkehrsnetzes

a) Finanzierung und Förderung der Maßnahmen des Landesradverkehrsnetzes

Entsprechend der Planungs-, Bau- und Unterhaltungsprogramme zur Umsetzung des Landesradverkehrsnetzes sind die erforderlichen Haushaltsmittel einzuplanen.

umzusetzen bis: Daueraufgabe

Federführung: MLV, MW, MULE, LSBB, Baulastträger (jeweils im eigenen Zuständigkeitsbereich)

Mitwirkung: -

b) Prüfung der Kombinationsmöglichkeiten von Finanzmitteln

Es sind Möglichkeiten zu prüfen, Fördermittel mit Landesmitteln und kommunalen Eigenmitteln zu kombinieren.

umzusetzen bis: Daueraufgabe

Federführung: MLV, MW, MULE (jeweils im eigenen Zuständigkeitsbereich)

Mitwirkung: MF

c) Prüfung der Fördermöglichkeiten für Erhaltung, Umbau und Betrieb

Es sind Möglichkeiten zu prüfen, Erhaltung, Umbau und Betrieb der Wegeverbindungen des Landesradverkehrsnetzes zu fördern.

umzusetzen bis: Daueraufgabe

Federführung: MLV, MW, MULE (jeweils im eigenen Zuständigkeitsbereich)

Mitwirkung: MF

HF VI / M 3

**Mittel des Bundes und der Europäischen Union nutzen
 und Folgeregelung zum Entflechtungsgesetz**

a) Inanspruchnahme von Fördermitteln und Finanzhilfen der Europäischen Union und des Bundes

Das Land setzt sich für die Inanspruchnahme von Förderprogrammen der Europäischen Union und des Bundes für den Radverkehr ein.

umzusetzen bis: Daueraufgabe
 Federführung: Ressorts (jeweils im eigenen Zuständigkeitsbereich)
 Mitwirkung: StK

b) Berücksichtigung des Radverkehrs in der Folgeregelung zum Entflechtungsgesetz

In der Folgeregelung zum Entflechtungsgesetz ist der Radverkehr zu berücksichtigen.

umzusetzen bis: 2022
 Federführung: MLV
 Mitwirkung: MF

HF VI / M 4

Fahrradabstellanlagen und Fahrradparken

a) Finanzierung und Förderung von Fahrradabstellanlagen

Für Investitionen in Anlagen zum Abstellen von Fahrrädern sind finanzielle Mittel beziehungsweise Fördermittel bereitzustellen.

umzusetzen bis: Daueraufgabe
 Federführung: MLV, MW, Kommunen (jeweils im eigenen Zuständigkeitsbereich)
 Mitwirkung: MF

b) Erarbeitung von Hinweisen zu den Regelungsmöglichkeiten der Landesbauordnung

Durch Information und Musterbeispiele sollen die Gemeinden animiert werden, von den Regelungsmöglichkeiten der Landesbauordnung zur Schaffung von Fahrradabstellmöglichkeiten stärker Gebrauch zu machen.

umzusetzen bis: Daueraufgabe
 Federführung: MLV, AGFK LSA
 Mitwirkung: -

HF VI / M 5

Aktive Fördermittelberatung

a) Aktive Fördermittelberatung und Unterstützung der Antragstellenden

Das Land entwickelt eine Beratungskultur. Antragstellende werden aktiv beraten und unterstützt.

umzusetzen bis: Daueraufgabe
 Federführung: Ressorts, Landkreise (jeweils im eigenen Zuständigkeitsbereich)
 Mitwirkung: Bewilligungsbehörden

b) Verankerung der Fördermittelkompetenz auf Landesebene

Die Fördermittelkompetenz ist auf der Landesebene zu verorten.

umzusetzen bis: 2022

Federführung: MLV

Mitwirkung: Ressorts

c) Beratung und Unterstützung der Gemeinden bei der Inanspruchnahme von Fördermitteln durch die Landkreise

Die Landkreise unterstützen die Gemeinden bei der Inanspruchnahme von Fördermitteln.

umzusetzen bis: Daueraufgabe

Federführung: Landkreise

Mitwirkung: Ressorts

d) Beratung und Unterstützung der Mitgliedskommunen bei der Inanspruchnahme von Fördermitteln durch die AGFK LSA

Die AGFK LSA berät und unterstützt ihre Mitglieder bei der Inanspruchnahme von Fördermitteln.

umzusetzen bis: Daueraufgabe

Federführung: AGFK LSA

Mitwirkung: Ressorts

HF VI / M 6

Fördervereinfachung und Flexibilisierung von Förderquoten

a) Vereinfachung der Inanspruchnahme von Fördermitteln

Förderverfahren sind durch praxistaugliche Richtliniengestaltung und Vereinheitlichung von Förderverfahren zu vereinfachen.

umzusetzen bis: Daueraufgabe

Federführung: Ressorts (jeweils im eigenen Zuständigkeitsbereich)

Mitwirkung: MF, Bewilligungsbehörden

b) Prüfung der pauschalen Ausreichung von Fördermitteln

Es sind Möglichkeiten zu prüfen, Fördermittel auch pauschal auszureichen.

umzusetzen bis: Daueraufgabe

Federführung: Ressorts (jeweils im eigenen Zuständigkeitsbereich)

Mitwirkung: MF

c) Flexibilisierung von Förderquoten

Finanzschwache Kommunen sind in den Programmen zu berücksichtigen (Eigenanteil reduzieren).

umzusetzen bis: Daueraufgabe

Federführung: Ressorts (jeweils im eigenen Zuständigkeitsbereich)

Mitwirkung: MF

Abkürzungsverzeichnis der Akteure

Abkürzungsverzeichnis der Akteure	
ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V.
ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.
AGFK LSA	Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Sachsen-Anhalt
DVR	Deutscher Verkehrssicherheitsrat
IMAG Radverkehr	Interministerielle Arbeitsgruppe Radverkehr
IMG	Investitions- und Marketinggesellschaft
LISA	Landesinstitut für Schulqualität
LSBB	Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt
LSchA	Landesschulamt Sachsen-Anhalt
LVermGeo	Landesamt für Vermessung und Geoinformation
LVwA	Landesverwaltungsamt (Obere Verkehrsbehörde)
MB	Ministerium für Bildung
MF	Ministerium der Finanzen
MI	Ministerium für Inneres und Sport
MLV	Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr
MS	Ministerium für Arbeit, Soziales und Integration
MULE	Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft und Energie
MW	Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitalisierung
NASA GmbH	Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH
StK	Staatskanzlei und Ministerium für Kultur



ANHANG I
MAßNAHMENLISTE

Bildnachweis

Deckblatt – © iStock / Michele Ursi

Impressum

Herausgeber

Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr
des Landes Sachsen-Anhalt

Turmschanzenstraße 30

39114 Magdeburg

Februar 2021

