

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

**Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club
Landesverband
Sachsen-Anhalt e.V.**
Breiter Weg 11a
39104 Magdeburg

Tel.: +49 (0) 391 / 731 66 45
Fax: +49 (0) 391 / 400 98 94
Mobil: +49 (0) 177 / 855 05 71
Mail: kontakt@adfc-sachsenanhalt.de
www.adfc-sachsenanhalt.de

Datum
11. Dezember 2020

LRVN 2020 - Landesradverkehrsnetz für Sachsen-Anhalt

Hier: Beteiligungsverfahren zum Netzentwurf

- Expertenbeteiligung zur Entwurfsfassung vom 11.12.2020 -

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für Ihr Schreiben zum LRVN 2020 - Landesradverkehrsnetz für Sachsen-Anhalt vom 27.10.2020, bei uns eingegangen am 03.11.2020. Gern nehmen wir dazu wie folgt Stellung:

Wir haben uns den Entwurf angesehen und geben hiermit unsere Anregungen und Hinweise. Unsere Stellungnahme ist in zwei Teile gegliedert: Den 1. schriftlichen Teil finden Sie auf den folgenden Seiten. Den 2. Teil mit den Anmerkungen zum ersten Entwurf des Netzkonzeptes¹ finden Sie im Excel- und Wordformat, sowie in Form von Kartenmaterial (pdf) unter folgendem Link:

<https://st.adfc-clouds.de/index.php/s/XdapAePtFFqBaQF>

Die Informationen, welche unter dem o.g. link abrufbar sind, entspringen einer breiten Beteiligung der Aktiven im Landesverband des ADFC Sachsen-Anhalt e.V., aber auch darüber hinaus. In zwei Videokonferenzen wurde das Projekt vorgestellt, das Netz erklärt und die „Qualitätsstandards für die Netzplanung“ diskutiert.

1 <https://www.geodatenportal.sachsen-anhalt.de/gfds/de/lrvn-lsa.html>

Drei Ziele des LRVN aus Sicht des ADFC

Steigerung des Radverkehrsanteils in Sachsen-Anhalt

Lückenlose, komfortable und sichere Infrastruktur ist eine wesentliche Voraussetzung für die Zunahme der Radnutzung.

Verbesserung der Verkehrssicherheit² für Radfahrende

Das LRVN soll verkehrssicher und attraktiv sein und dem aktuellen Stand der Technik entsprechen. Leitbild ist die Vision Zero.

Lückenschlüsse und Erreichbarkeit

Das LRVN soll ein Netz sein, das jeden Ort anbindet. Alle Orte müssen mit dem Fahrrad erreichbar sein. Ein Netz ist nur dann ein Netz, wenn es lückenlos ist und es muss dabei egal sein, wer die Trägerschaft für den Weg hat. Straßen für den motorisierten Verkehr enden nicht an Kreisgrenzen.

Diese drei Punkte sind essentiell zur Umsetzung der Klimaziele des Landes und der Bundesrepublik, der Verkehrswende und der Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung.

Allgemeine Anmerkungen und Fragen

Wir begrüßen, dass in der Erarbeitung des LRVN die kommunale Ebene stärker miteinbezogen wird als dies in der Vergangenheit der Fall war. Insbesondere die AGFK sollte hierbei noch stärker eingebunden werden. Wir betonen, wie schon in der Stellungnahme zum LRVP, noch einmal, wie wichtig neben der Erarbeitung des LRVP/LRVN die begleitende Vorbereitung im Ministerium in Hinblick auf finanzielle und personelle Ausstattung ist. Ohne eine gute Unterlegung der Vorhaben, werden wir auf der Stelle treten und das Konzept nicht in die Realität umgesetzt werden.

2 Landtagsbeschluss, Drucksache 7/2591 08.03.2018
<https://www.landtag.sachsen-anhalt.de/fileadmin/files/drs/wp7/drs/d2591vbs.pdf>

Es ist sehr gut, dass im LRVP/LRVN der Alltagsradverkehr endlich in den Focus gerückt wird, aber der Verzicht auf touristische Routen klammert erhebliche Teile des Radverkehrs aus. Aus unserer Sicht ist es sinnvoll beide Netze stärker zusammen zu denken und integrativ vorzugehen. So ist z.B. die Frequenz des Saaleradwegs bei Halle, eine der radverkehrsstärksten Verbindungen überhaupt in der Stadt. In Magdeburg betrifft dies die Routen entlang der Elbe. Touristische Infrastrukturvorhaben kommen immer der lokalen Bevölkerung zu gute.

Wir vertreten die Auffassung, dass die ERA 2010 Mindeststandards definiert, die einzuhalten ist. Selbst die ERA 2010 entspricht bereits nicht mehr den Anforderungen des heutigen Radverkehrs und eine Neufassung ist in der Erarbeitung. Diese wird noch stärker die Bedürfnisse von Lastenrädern, Pedelecs und deren unterschiedliche Geschwindigkeiten zu normalen Fahrrädern berücksichtigen, so dass mit noch breiteren Wegen zu rechnen sein wird.

Das Netz soll Gemeinden mit mehr als 800 Einwohnern einbinden. Was aber machen die Einwohner in Orten mit weniger als 800 Einwohnern (von denen es in Sachsen-Anhalt viele gibt)?

Nur in wenigen Landkreisen liegen Radverkehrskonzepte vor und dort, wo sie vorliegen ist die Qualität dieser Konzepte nicht bekannt.

Die Fahrradmitnahme im Bus ist in Sachsen-Anhalt nur ausnahmsweise möglich. Ein Pedelec mit einem Gewicht von 25 kg und mehr, wäre, selbst bei Mitnahmeoption, kaum transportfähig.

Offen bleibt wie der Landesradwegebedarfsplan im LRVP Berücksichtigung findet und welche Rückkopplungen vorgesehen sind. Oder wird er mit Inkrafttreten des LRVP aufgehoben?

Durch die LSBB beauftragt, wurde eine Bestandsaufnahme der vorhandenen Radwege an Bundes- und Landesstraßen durchgeführt. Sind die Ergebnisse dieser Analyse durch den TÜV in die bisherige Planung eingeflossen? Wenn nicht, warum?

Der Klimawandel wird Sachsen-Anhalt sehr stark treffen, es wird: wärmer, trockener und extremeren Hochwasserereignissen. Das Landesnetz muss bereits jetzt dahingehend umgerüstet sein, um eine Befahrbarkeit auch unter den sich ändernden klimatischen

Rahmenbedingungen zu gewährleisten. Zu empfehlen sind: helle Oberflächen, Verschattung, gut befestigte Wege im Bereich von Hochwasserregionen.

Anmerkungen zu „Qualitätsstandards für die Netzplanung“³

„Zielstandard“ und „Mindeststandard“

Auf S. 4 werden die Begrifflichkeiten „Zielstandard“ und „Mindeststandard“ erklärt. Insbesondere die Begrifflichkeit „Mindeststandard“ und die dahinterliegende Definition (Mindeststandardbreite $\geq 1,50$ m) sehen wir als sehr problematisch an. Nicht weil für den Bestand ein „Mindeststandard“ definiert werden muss, der die „tolerierbare Mindestqualität“ haben muss, damit eine Anlage in das Netz aufgenommen wird. Sonst würde schwerlich ein Netz entstehen. Die Probleme sind aus unserer Sicht folgende: „Perspektivisch sollen Radverkehrsanlagen mit Mindeststandard an den Zielstandard angepasst werden“⁴ 1. Die gängige Praxis unserer Verkehrsbehörden ist, dass am Ende alles, was der VwV entspricht (z.B. darf ein Sicherheitsstreifen auch gerne eine Wiese sein, der/die dann dem 1,20 breiten Radweg dazugeschlagen wird und somit der Mindeststandard erfüllt ist) als RVA gilt. 2. Haben wir die Sorge, dass aus dem „Perspektivisch“ nie Realität wird. Auch hier lehrt uns die Erfahrung der letzten Jahre, dass allzu gern auf die Standards der ERA 2010 verzichtet wird, „weil es so in der VwV steht“. Hier braucht es klare Regelungen in den Förderkriterien!

Führung Mischverkehr innerorts

Uns sind die angelegten Verkehrsbelastungswerte (bis 3.000 Kfz/Tag / 3.000 – 5.000 Kfz/Tag / ab 5.000 Kfz/Tag) nicht klar! In der ERA 2010 werden andere Werte zugrunde gelegt. Wie werden die verwendeten Werte begründet? Woher stammen diese?

3 https://mlv.sachsen-anhalt.de/fileadmin/Bibliothek/Politik_und_Verwaltung/MLV/MLV/Themen/Radverkehr/Landesradverkehrsnetz/LRVN_2020_Handout_2_Qualitätsstandards.pdf

4 Ebd. S4

Vom Gehweg getrennter straßenbegleitender Radweg im Zweirichtungsverkehr

Zielstandardbreite ist 3 Meter, die Mindestbreite 2,50 Meter

Gemeinsamer straßenbegleitender Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr

Diese Führungsform sollte es nach ERA 2010 innerorts nicht geben, die Erfahrung lehrt leider, dass „Ausnahmefall“ = „Regelfall“ ist.

Gehweg Radfahrer frei

Keine Führungsform des Radverkehrs! Auch hier lehrt die Erfahrung, dass es nicht als „Zusatzangebot“ angeboten wird, sondern als „Standard“. Mit dieser Führungsform werden unsichere Streckenabschnitte verstetigt, Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr unnötig legalisiert.

Mehrzweckstreifen

Die Erklärung des „Mehrzweckstreifen“ ist nicht klar und Bedarf einer Klärung. Diese Führungsform existiert als solche nicht.

Vom Gehweg getrennter, selbständiger Radweg im Zweirichtungsverkehr

Zielstandard sollte 3 Meter sein

Selbständiger gemeinsamer Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr

Zielstandard sollte 3 Meter sein

weitere Vorgaben

Wartelinie für den Radverkehr – Ausführung der weißen Markierungen als „Vorfahrt“-Dreieck

Beleuchtung - Ausleuchtung von Problemstellen (Kreuzungen, Engstellen, Hindernisse)

Fazit

Damit die Umsetzung des LRVP/ LRVN gelingt, bedarf es

1. einer soliden finanziellen Ausstattung über den Landeshaushalt, welche auch die Belange der Kommunen berücksichtigt
2. einer sehr guten Kommunikation und Abstimmung zwischen den einzelnen Ressorts und zu den Kommunen und Landkreisen, resp. AGFK
3. konkreter Zeithorizonte und quantifizierbarer Ziele
4. klar definierter und adressierter Verantwortlichkeiten innerhalb der Ressorts und Abteilungen
5. eines transparenten Controllings, welches im LRVP zu verankern ist
6. einer strikten Vorgabe der Zielstandards, welche auch an die Förderung gekoppelt sind. Ausnahmen von den Zielstandards sind ausführlich zu begründen

Mit freundlichen Grüßen,



Martin Hoffmann

Landesvorsitzender ADFC Sachsen-Anhalt e.V.