

Quelle: pixabay.com, 2020



SACHSEN-ANHALT

#moderndenken

23
10
24

Fachtagung Radtourismus in Sachsen-Anhalt

Im Spannungsfeld zwischen Infrastruktur und Wirtschaftsfaktor

AGENDA

TOP 1 || Begrüßung

TOP 2 || Radroute oder Radweg? – Systematik und Zuständigkeiten

TOP 3 || Ja wo fahren Sie denn? – Festlegung der Trassenverläufe

TOP 4 || Wie kommt die Route in die Karte oder App? – Der Radverkehr wird digital

TOP 5 || Kurzer Überblick über aktuelle Fördermöglichkeiten

TOP 6 || Welche Qualität muss die Infrastruktur mitbringen? - Qualität vor Quantität

TOP 7 || Und wer trägt die Folgekosten? - Betrieb, Unterhaltung und Vandalismus

TOP 8 || Wie geht es jetzt weiter?

TOP 1 || Begrüßung

Elmar Heisterkamp und Andy Lübke

Echt schön - Echt aktiv!

Radtourismus

Masterplan Tourismus 2027: „Aktiv sein in malerischer Kulisse“, Natur und Kultur auf dem Fahrrad erleben

Der Radtourismus bildet eine Möglichkeit Sachsen-Anhalt aktiv zu erleben

„Hauptsache draußen an der Luft“ - Outdooraktivitäten liegen im Trend

Vielfältiges Angebot für einen Urlaub auf/mit dem Fahrrad

- 18 überregionale Radwege
- mehr als 50 regionale Radrouten
- Über 5.000 km Streckennetz

3 Radwege des D-Routennetzes

- Europaradweg R1 – Radweg-Deutsche-Einheit – D-Route 3
- Elberadweg – D-Route 10
- Saaleradweg – D-Route 11

Echt schön.
SACHSEN-ANHALT

Echt schön - Echt aktiv

Radtourismus

Radtourismus hat großes wirtschaftliches Potenzial

Radwege in Sachsen-Anhalt sind direkte Bindeglieder zwischen den vielfältigen kulturtouristischen Angeboten des Landes - Ziel: Gäste in die Orte und zu den Highlights bringen, Wertschöpfung generieren.

Neben den Deutschlandrouten und unseren überregionalen Radwegen gibt es eine Vielzahl regionalen und thematischen Radrouten sowie die MTB-Region (Volksbank Arena Harz) die durch die IMG vermarktet werden.

Wesentliche Basis für die Vermarktung aktivtouristischer Angebote und zufriedenen Gästen ist die Qualität der Infrastruktur.

- Gute bis sehr gut ausgebaute Radwege
- Durchgehende Beschilderung
- Rastplätze - Informationstafeln
- Gesicherte Radabstellanlagen

Echt schön.
SACHSEN-ANHALT

Begrüßung

Radtourismus
Infrastruktur - Beispiele

- Wegequalität und Fähren



Begrüßung

Radtourismus

Infrastruktur - Beispiele

- Beschilderung und Radstation



Begrüßung

Radtourismus
Infrastruktur - Beispiele

- Schnittstelle und Radbox



@ Andreas Lander



@ Andreas Lander

TOP 2 || Radroute oder Radweg? Systematik und Zuständigkeiten

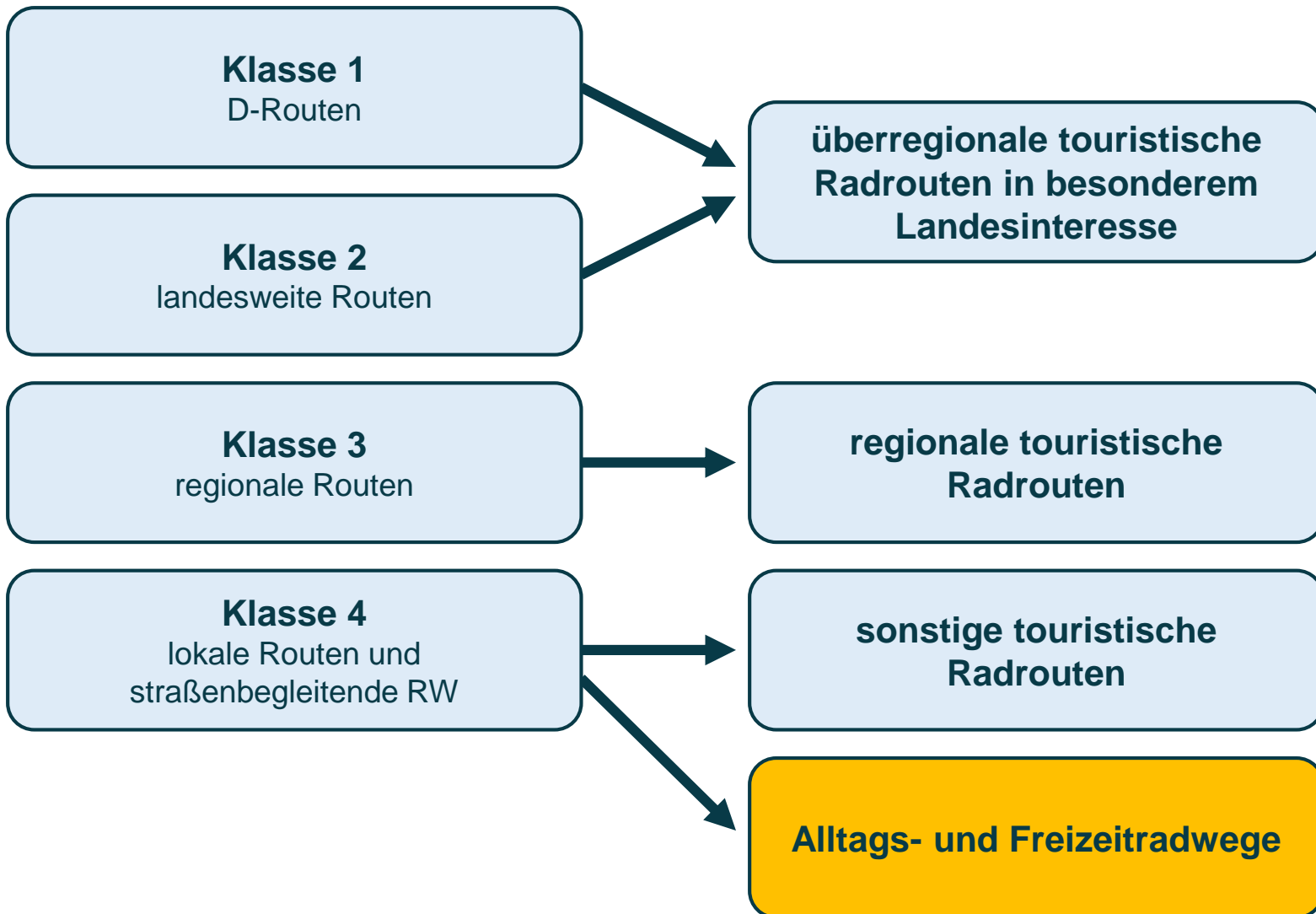
Impuls: Stefanie Arnhold

Rückblick Radwegekategorien LRVP 2010

Von 2010 bis 2021 wurden die touristischen Radrouten und Alltagsradwege gemeinsam in folgenden Kategorien geführt:

- **Klasse 1 – Radrouten von europa- und bundesweiter Bedeutung**
D 3 = R1 = Europaradweg, D10 = Elberadweg, D 11 = Saaleradweg
- **Klasse 2 – 15 Radrouten mit landesweiter Bedeutung**
Aller-Radweg, Aller-Elbe-Radweg, Aller-Harz-Radweg, Altmarkrundkurs, Elsterradweg, Gartenreichtour Fürst Franz, Harzrundweg, Harzvorlandweg, Havelradweg, Himmelscheibenradweg, Muldental-Radwanderweg, Radweg Berlin-Leipzig, Radweg Saale-Harz, Salzstraße, Untrut-Radweg
- **Klasse 3 – 49 Radrouten mit regionaler bzw. landkreisübergreifender Bedeutung**
z.B. Alternativführungen Elberadweg, Bode-Radweg, Elbe-Uchte-Radweg, Fuhneradweg, Klusdammradweg ...
- **Klasse 4 – Radrouten von lokaler Bedeutung und straßenbegleitende Radwege für Alltagsradverkehr**

Änderung der Radwegekategorien mit dem LRVP 2030



Zuständigkeiten gemäß LRVP 2030

	Trassen- festlegung	fachl. zuständig für Förderung
überregionale touristische Radrouten in besonderem Landesinteresse	MWL förmliches Trassen- änderungsverfahren	MWL
regionale touristische Radrouten	Landkreise Verfahren?	-
sonstige touristische Radrouten	keine Vorgabe	-
Alltags- und Freizeitradwege	LRVN und kommunale Konzepte	MID

Für den Bau und die Unterhaltung der Infrastruktur ist jeweils der Baulastträger zuständig.

TOP 2 || Radroute oder Radweg? Systematik und Zuständigkeiten

Aktuelle Fragen

- Wird die Aufgabe der Trassenfestlegung der regionalen Radrouten durch die Landkreise wahrgenommen?
- Hat jemand noch den Überblick? Welche regionalen und sonstigen Radrouten existieren derzeit überhaupt?
- Werden die Mindestkriterien bei den regionalen Radrouten einhalten?
- Werden die Baulastträger bei der Festlegung des Routenverlaufs beteiligt?
- Brauchen wir für neue Radrouten ein geregeltes Vorgehen, um dem Wildwuchs vorzubeugen?
- Wie können wir uns einen Überblick verschaffen und wer soll künftig die Informationen bündeln?
- ...

TOP 2 || Radroute oder Radweg? Systematik und Zuständigkeiten

Ergebnis der Diskussion

- Regionale Radrouten sind für die Gemeinden und Regionen wichtig.
- Aber es fehlt der Überblick
 - Das touristische Radnetz soll dokumentiert und festgeschrieben werden, aber es fehlt ein geregeltes Verfahren.
 - Die Landkreise sollen/wollen eine Koordinierungsfunktion übernehmen.
 - Es fehlt eine zentrale Stelle, an der die Informationen gebündelt werden.
 - Die Tourismusverbände und das LHW möchten stärker eingebunden werden.
 - Die Digitalisierung der Routen soll erfolgen.
 - Vor der Ausweisung neuer Routen muss geprüft werden, ob der Folgeaufwand noch geleistet werden kann.
- Die Infrastruktur der touristischen Routen entspricht in vielen Fällen nicht den technischen Regelwerken.
 - Die Baulastträger müssen bei der Routenplanung einbezogen werden.
 - Eine Bestandserfassung des Zustandes wird als wichtig erachtet.

Fazit:

Das MID entwickelt mit Unterstützung des MWL eine Handreichung/Checkliste für die Neukonzeption und Unterhaltung von touristischen Radrouten und beteiligt die Landkreise und Verbände.

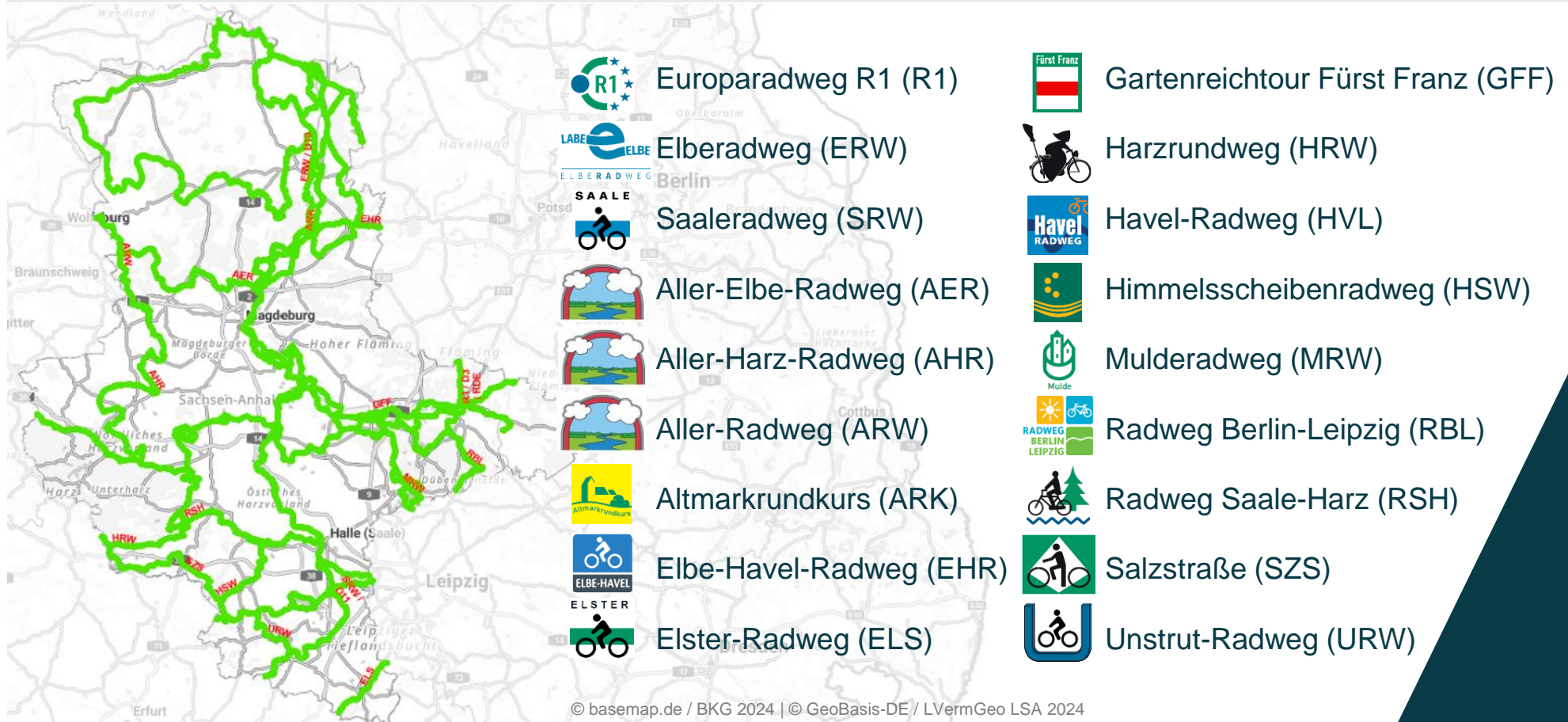
TOP 3 || Ja wo fahren Sie denn?
Festlegung der Trassenverläufe
Impuls: Elke Zawatzki

Ja wo fahren Sie denn? – Festlegung der Trassenverläufe

- Eine gute Infrastruktur ist Voraussetzung für die Vermarktung und die Zufriedenheit der Gäste
- Festlegung des Trassenverlaufes der überregionalen Radwegen → Qualitätssicherung
- Möglichkeit der Ausreichung von FöMi (GRW) und Nachweis der Zweckbindung
- Die Trassenfestlegungen sowie eine durchgängige Beschilderung erfolgten in 2007.
- Übernahme der Pflege und Wartung der Beschilderung sowie einer jährlichen Befahrung durch MWL (Basismanagement für die touristische Infrastruktur)
- Trassenanpassungen durch Kommunen möglich (Antrag)
- Datenhaltung der Trassenführung im ALRIS nach Bestätigung durch LVwA

Ja wo fahren Sie denn? – Festlegung der Trassenverläufe

In der Kategorie der **überregionalen touristischen Radrouten** werden im LRVP 2030 die folgenden 18 Radrouten aufgeführt:



© basemap.de / BKG 2024 | © GeoBasis-DE / LVermGeo LSA 2024

Die überregionalen touristischen Radrouten sind in ihrem Trassenverlauf festgelegt.

Ja wo fahren Sie denn? – Festlegung der Trassenverläufe

Bei notwendigen Änderungen der Trasse ist ein **Trassenänderungsverfahren auf Antrag** erforderlich.

Vereinfachtes Verfahren

- Vorhabensbeschreibung mit Nennung der Gründe
- Karte
- Erklärung zur Verfügungsberechtigung der Grundstücke (z.B. Eigentum, Dienstbarkeit oder Nutzungsvereinbarung)
- kurze Zustandsbeschreibung der neuen Trasse
- Stellungnahme der Regionalen Planungsgemeinschaft
- Stellungnahme des Landkreises (u.a. UVB, UNB, UWB, UDB)
- Stellungnahme der Koordinierungsstelle der Radroute
- ggf. Stellungnahme der Kommunen, die von der Trassenänderung/-erweiterung betroffen sind
- ggf. Zustimmung weiterer Baulastträger (z.B. LSBB, LHW)
- ggf. Stellungnahme des ALFF (bei ländlichen Wegen)

Verbindliches Verfahren

- Unterlagen des vereinfachten Verfahrens
- Beschluss bzw. Entscheidung zur Antragstellung
- Nachweis der Abstimmungen bei Landkreis- bzw. Ländergrenzen überschreitender Wegeführung
- Stellungnahme des ADFC
- Stellungnahme des regionalen Tourismusverbandes

Das verbindliche Verfahren wird bei Neuanlagen und größeren Landkreis- bzw. Ländergrenzen überschreitenden Trassenänderungen angewandt.

TOP 3 || Ja wo fahren Sie denn? – Festlegung der Trassenverläufe

Aktuelle Fragen

- Sollen auch die Trassen der regionalen und sonstigen Radrouten mit einem förmlichen Verfahren „gesichert“ werden?
- Wer dokumentiert die Verfahren?
- Sollen die regionalen Radrouten vermarktet werden? Wenn ja, durch wen?
- Sollen die sonstigen Radrouten vermarktet werden? Wenn ja, durch wen?
- Was geschieht im Falle einer Sperrung (Baustelle, Felsabbruch....)?
- ...

TOP 3 || Ja wo fahren Sie denn? – Festlegung der Trassenverläufe

Ergebnis der Diskussion

- Für die Festlegung der Trassen von regionalen Radrouten wird ein geregeltes Verfahren als sinnvoll erachtet. Der Aufwand soll aber so gering wie möglich sein.
- Die Landkreise sollen mit den Gemeinden zusammenarbeiten und die Aktivitäten koordinieren.
- Die Trassenfestlegungen regionaler Radrouten sollen durch die Landkreis erfolgen.
- Die Tourismusverbände sollen bei der Trassenfestlegung eingebunden werden.
- Die Kommunikation mit dem LHW soll verbessert werden.
- Die Trassenfestlegungen sollen sich auf wenige gute Routen beschränken.

Fazit:

- MID und MWL werden einen Vorschlag für ein Verfahren zur Festlegung der Trassenverläufe der regionalen Radrouten erarbeiten und mit den Landkreisen abstimmen.
- MID und MWL werden das Gespräch mit dem LHW suchen.

TOP 4 || Wie kommt die Route in die Karte oder App?

Der Radverkehr wird digital

Impuls: Stefanie Arnhold

Was ist ALRIS und wer nutzt es?

ALRIS ist eine Webanwendung des LVerGeo, vergleichbar dem Sachsen-Anhalt-Viewer. Zusätzlich zur Viewer-Komponente können registrierte Nutzer/innen auch Daten selber digitalisieren.

Aktuell können erfasst werden:

- Radwege durch Landkreise und Gemeinden
- überregionale Radrouten durch das MWL
- regionale Radrouten durch die Landkreise
- sonstige Radrouten durch Landkreis und Gemeinden
- ländliches Wegekonzept durch ÄLFF
- Radverkehrskonzepte durch Land, Landkreise und Gemeinden
- Planungs-/Bauprogramme durch LSBB
- Wegweiser

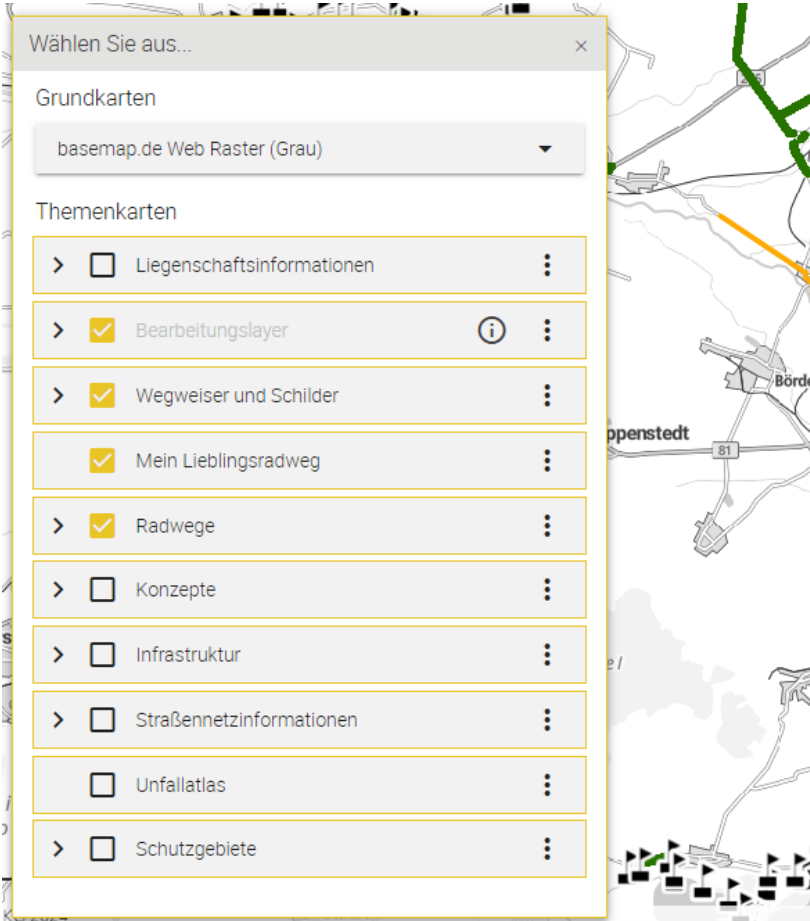
Zeitnah möglich wird sein:

- Fahrradabstellanlagen

Bereits mehr als 70 registrierte Nutzer/innen pflegen ihre Daten in ALRIS.



Was ist ALRIS und wer nutzt es?



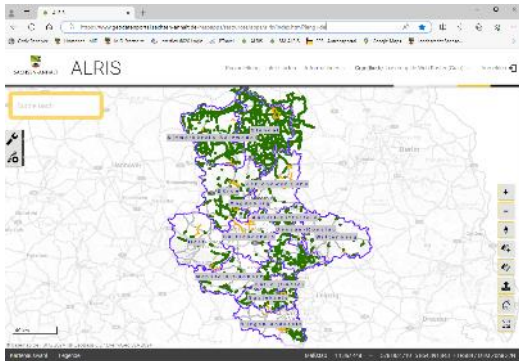
Außerdem sichtbar sind:

- Informationen zu Förderprogrammen
- Flurneuordnungsverfahren
- Daten aus Verkehrszählungen
- Straßendaten
- Zustandsdaten der Radwege (zeitnah)
- Bundesunfallatlas
- Schutzgebiete

Geplant sind außerdem die Integration eines Mängelmelders und eines Radschulwegplaners.

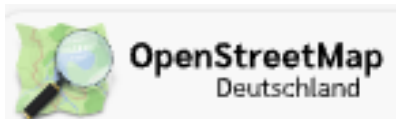
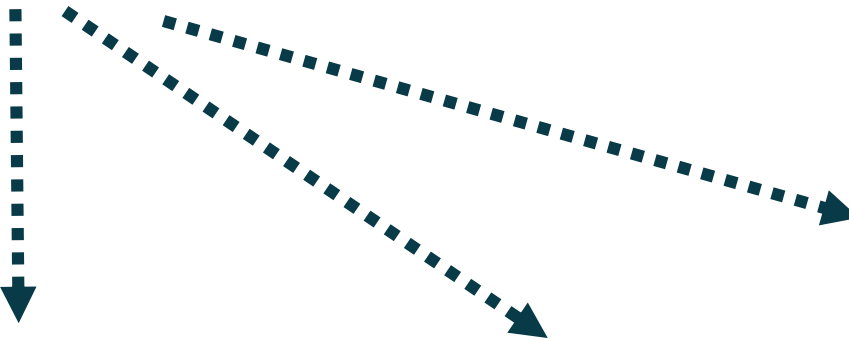
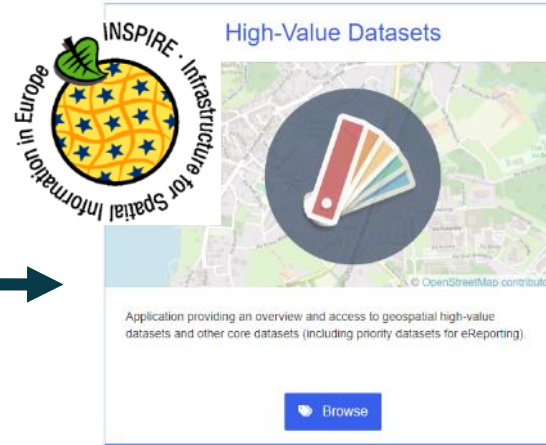
Datenaustausch der verschiedenen Plattformen?

Webanwendung ALRIS



bedient INSPIRE,
liefert Datendienste
(wms und wfs)
über METAVER

und den Nationalen
Zugangspunkt



Daten nicht vor
Änderung geschützt

outdooractive

Datenübernahme
einmal pro Jahr



TOP 4 || Wie kommt die Route in die Karte oder App?

Aktuelle Fragen

- Werden noch weitere Plattformen genutzt und bedient?
- Wo wollen wir künftig die Daten der regionalen und sonstigen Radrouten erfassen?
- Welche Datenquellen können wir noch nutzen?
- Welchen Schnittstellen müssen noch geschaffen werden?
- Wer pflegt die Daten?
- ...

TOP 4 || Wie kommt die Route in die Karte oder App?

Ergebnis der Diskussion

- Die Radrouten müssen vor unberechtigten Änderungen geschützt werden.
- Die festgelegten Trassenverläufe müssen digital mit dem Label „offizielle Route“ vermarktet werden.
- Die Verknüpfung mit bzw. die Ausspielung der Daten an Drittanbieter ist wichtig.

Fazit

Die Datenpflege bei ALRIS soll verstärkt werden.

Das MID wird stärker auf wichtige Drittanbieter zugehen und auf die Vorteile der ALRIS-Daten hinweisen.

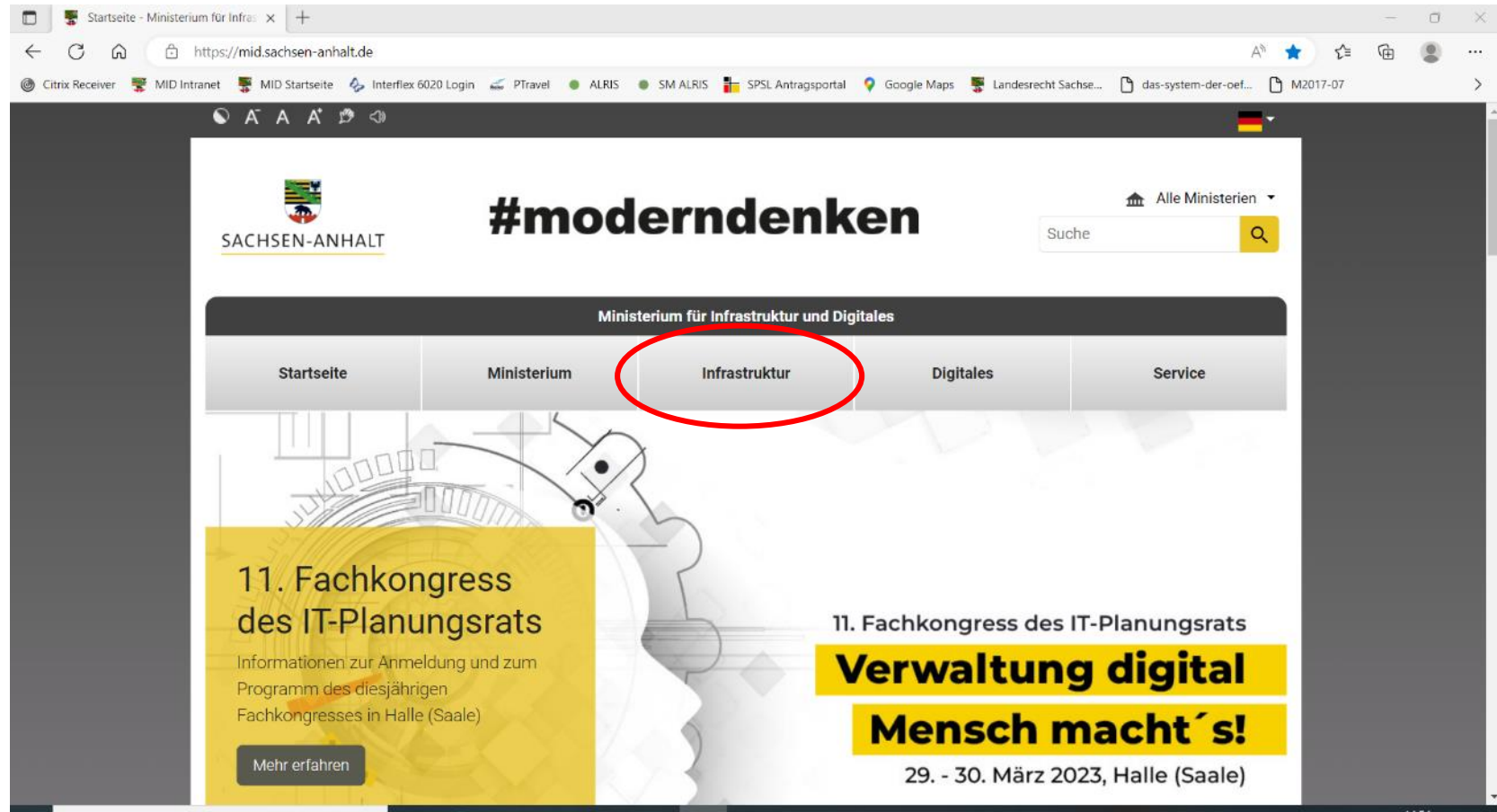
TOP 5 || Kurzer Überblick über aktuelle Fördermöglichkeiten

Stefanie Arnhold

Zentrale Informationsplattform

Webseite des MID: <https://mid.sachsen-anhalt.de>

Im Themenbereich „Infrastruktur“ finden Sie den Themenblock „Radverkehr“ mit allen wichtigen Informationen des Landes.



Aktuelle Fördermöglichkeiten

ALLTAGSRADVERKEHR (Tourismus nur als Synergieeffekt)

Sonderprogramm
Stadt und Land

ELER-RL LEADER
Teil D Nachhaltige,
multimodale Mobilität

EFRE-RL
Nachhaltige,
multimodale Mobilität

Schnittstellen-
programm

TOURISTISCHE INFRASTRUKTUR

GRW-RL (Nr. 2.1.3)
überregionale
touristische Radwege

EFRE-RL CLLD
Nr. 2.7 Aktiv- und
Naturtourismus

Richtlinie Sachsen-
Anhalt Revier 2038

KOOPERATIONEN

Finanzierung
Radwege an Bundes-
und Landes-Straßen

Modellprojekte,
Aktionen und
Kampagnen

Nicht aufgeführt: eigene Programme der EU, des Bundes oder Dritter
Achtung: Bundesprogramme laufen häufig im Wettbewerbsverfahren und
meist keine Förderung der Planungsleistungen

- Laufzeit 2021 – 2030
- Förderquote 90 % für finanzschwache Kommunen sowie für alle Kommunen im Mitteldeutschen Revier
- Förderung nach Landeshaushaltsordnung, keine Richtlinie
- Schwerpunkt Alltagsradverkehr, Tourismus nur untergeordnet
- Antragstellung wieder möglich!!!

- Neu-, Um- und grundhafter Ausbau von Radverkehrsanlagen, Radbrücken oder Radunterführungen und Anlagen für Fahrradparken sowie Umbau von Kreuzungen
- Radverkehrskonzepte nur im Zuge einer investiven Maßnahme
(Konzepte sind auch mit Landesprogramm Sachsen-Anhalt Regio förderfähig)
- seit 2024 keine Förderung mehr von gemeinsamen Geh-/Radwege innerorts

- Ansprechpartner: MID, Fr. Arnhold
- Bewilligungsbehörde: MID und NASA GmbH

- Kurzbezeichnung EFRE-RL Mobilität
- Laufzeit 2023 – 2027(+2)
- Förderquote 90 % für alle Kommunen
- Förderung nur für Städte einschließlich Pendlerraum auf der Grundlage eines Mobilitätsplans/-konzeptes (z.B. Verkehrsentwicklungsplan, Klimaschutzkonzept, ISEK usw.)
- Schwerpunkt Alltagsradverkehr, Tourismus nur untergeordnet

- Neu- und Ausbau von Radverkehrsanlagen auch in Kombination mit Fußwegen einschließlich Brücken und Unterführungen sowie Fahrradparken
- multimodale Umsteigepunkte = Umstieg vom Kfz auf umweltfreundliche Verkehrsträger oder innerhalb der umweltfreundlichen Verkehrsträger (z.B. Park&Ride, Park&Bike, Bike&Ride....)
- emissionsfreie Stadtlogistik, Lastenräder und nachhaltige Kleinstfahrzeuge
- Mobilitätspläne und -konzepte

- Ansprechpartner: MID, Fr. Arnhold
- Bewilligungsbehörde: LVwA

- LEADER Teil 2, Abschnitt 4 – Nachhaltige, multimodale Mobilität
- Laufzeit 2024 – 2028
- Förderquote wird von der LAG (Lokalen Aktionsgruppe) festgelegt
- Förderung nur, wenn das Vorhaben der LES (Lokale Entwicklungsstrategie) entspricht

- Neu- und Ausbau von Radverkehrsanlagen auch in Kombination mit Fußwegen einschließlich Brücken und Unterführungen sowie Fahrradparken
- multimodale Umsteigepunkte = Umstieg vom Kfz auf umweltfreundliche Verkehrsträger oder innerhalb der umweltfreundlichen Verkehrsträger (z.B. Park&Ride, Park&Bike, Bike&Ride....)
- Mobilitätspläne und -konzepte

- Ansprechpartner: MID, Fr. Arnhold und LAGs
- Bewilligungsbehörde: ÄLFF

- LEADER Teil 2, Abschnitt 1 – Ländliche Entwicklung
- Laufzeit 2024 – 2028
- Förderung bis zu 250.000 EUR, Förderquote wird von der LAG (Lokale Aktionsgruppe) festgelegt
- Förderung nur, wenn das Vorhaben der LES (Lokale Entwicklungsstrategie) entspricht

- Schaffung, Erhaltung und Verbesserung von Freizeit- und Naherholungseinrichtungen und öffentlich verwendeter touristischer Infrastruktur
- Verbesserung der Alltagsmobilität

- Ansprechpartner: MWL, Hr. Wöckener und LAGs
- Bewilligungsbehörde: ÄLFF

- fortlaufendes Landesprogramm
- Förderquote 80 %

- Fahrradabstellanlagen an Zugangsstellen zum SPNV (Bahnhöfe und Haltepunkte)
- und außerdem: Bahnhofsvorplätze, Busbahnhöfe und Bushaltestellen, Park&Ride-Anlagen, Taxi-Stellplätze, Fahrgastinformation

- Ansprechpartner und Bewilligungsbehörde: NASA GmbH

- fortlaufendes Programm
- Förderquote 60 %, bei Vorliegen der interkommunalen Kooperation bis zu 90 %
- Vorhaben muss regionalem touristischen Konzept entsprechen, wirtschaftlicher Nutzen muss nachgewiesen werden

- Förderbereich Nr. 2.1.3: Tourismus
- Nr. 2.1.3.2: Wander- und Reitwege sowie überregionale touristische Radwege (= 18 überregionale, touristische Radrouten gemäß Landesradverkehrsplan 2030)

- Ansprechpartner: MWL, Fr. Zawatzki
- Bewilligungsbehörde: IB

EFRE-Richtlinie CLLD für regionale Entwicklung

Alltagsradverkehr

touristischer
Radverkehr

- Kurzbezeichnung RL CLLD EFRE
- Laufzeit 2024 – 2028
- Förderquote 80 %
- Förderung nur, wenn das Vorhaben der LES entspricht

- Umsetzung alternativer Konzepte für nachhaltige Mobilität als regionale Pilotvorhaben, die die lokalen Bedarfe als auch die jeweiligen verkehrlichen, demographischen und wirtschaftlichen Bedingungen aufgreifen, einschließlich vorheriger Machbarkeitsstudien
- Entwicklung, Stärkung und Vernetzung von Aktiv- und Naturtourismus durch Verbesserung der touristischen Infrastruktur mit lokaler und regionaler Bedeutung einschließlich Kombinationsvorhaben Tourismus mit Naturschutz, Sport sowie mit Gewässerschutz

- Ansprechpartner: EU-Verwaltungsbehörde EFRE
- Bewilligungsbehörde: IB

- Laufzeit aktuelle Richtlinienfassung bis 2026 für Vorhaben mit einer Laufzeit bis 2038
- Förderquote bis zu 90 %
- kann nur von Kommunen im Mitteldeutschen Revier in Anspruch genommen werden

- touristische Infrastruktur

- Ansprechpartner: Staatskanzlei und Förderlotsen der IB bzw. die Strukturwandelgesellschaften der Landkreise
- Bewilligungsbehörde: IB

- Variante A) Planung und ggf. Bau der Maßnahme durch die Kommune
Kommunen können die LSBB unterstützen (z.B. beim Grunderwerb) oder die Planung/Umsetzung von straßenbegleitenden Radwegen an Bundes- und Landesstraßen übernehmen. Hierzu ist der Abschluss einer Verwaltungsvereinbarung erforderlich.
Je nach Priorität der Maßnahme werden von Bund bzw. Land bis zu 100 % der Kosten getragen.
- Variante B) Umsetzung einer Alternativführung
Als Ersatz für einen straßenbegleitenden Radweg an einer B-/L-Straße können die Kommunen geeignete alltagstaugliche – sogenannte „alternative Wegeführungen“ bauen oder ertüchtigen.
Je nach Priorität der Maßnahme werden von Bund bzw. Land bis zu 100 % der Kosten getragen.
Hierzu ist der Abschluss einer Verwaltungsvereinbarung erforderlich.
Der Bau eines straßenbegleitenden Radwegs an der B-/L-Straße entfällt dann.

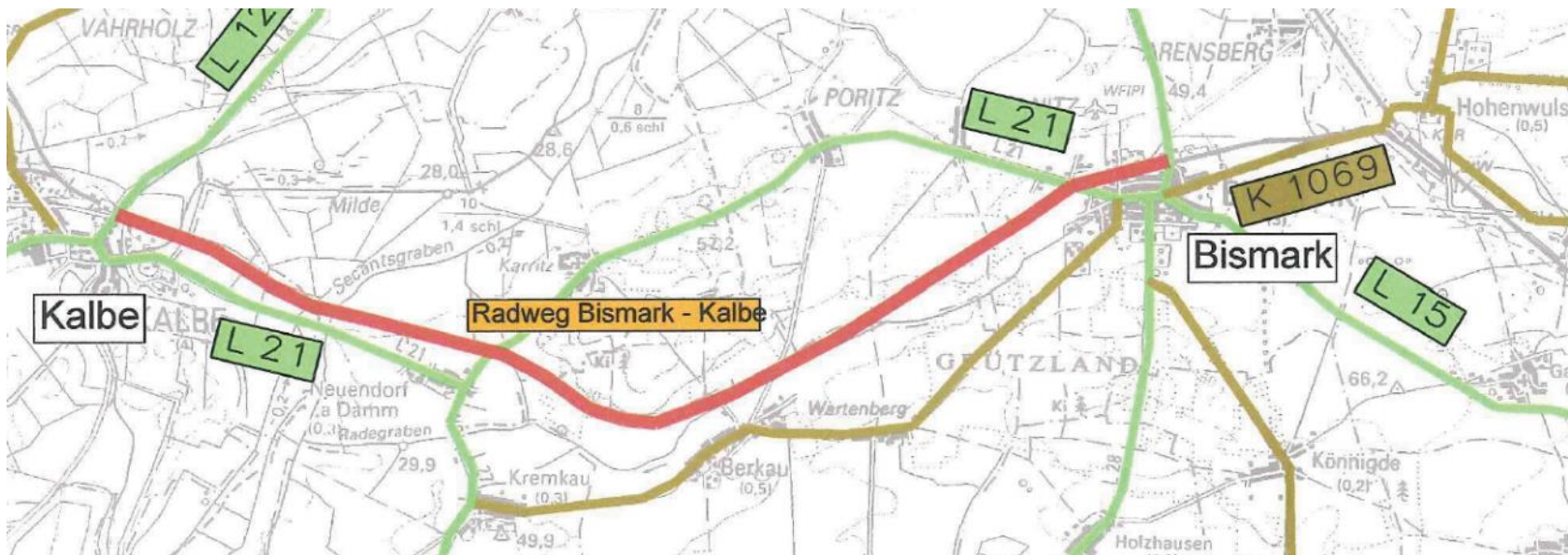
Ansprechpartner: der zuständige Regionalbereich der LSBB

mehr Informationen unter:

<https://mid.sachsen-anhalt.de/infrastruktur/verkehr/radverkehr/radverkehrsfoerderung-in-sachsen-anhalt/finanzierung-von-radwegen-an-bundes-und-landesstrassen>

Bahntrassenradweg Kalbe (Milde) – Bismark (Altmark)

- Kooperation der Städte Kalbe (Milde) im Altmarkkreis Salzwedel und der Stadt Bismark (Altmark) im Landkreis Stendal mit der LSBB Regionalbereich Nord
- 14,5 km Radweg und 6 Brückenbauwerke auf einer ehemaligen Bahntrasse
- verbindet die Stadt Kalbe (Milde) mit der Stadt Bismark und dem Bahnhof westlich von Bismark
- Finanzierung: 90 % Förderung mit dem Sonderprogramm Stadt und Land
+ 8 % per Verwaltungsvereinbarung mit dem Land
+ 2 % Eigenmittel der beiden Städte



- im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel, Gesamtbudget: bis zu 300.000 EUR
- keine Förderprogramm, Landesmittel für Kooperationsprojekte mit Kommunen
- Modellprojekte, die dazu beitragen neue Ideen auszuprobieren und im Rahmen des Projektes Erkenntnisse zu sammeln, die in aufbereiteter Form für andere Kommunen hilfreich sind
 - Lutherstadt Wittenberg: Baukasten für einen Radfahrlernparcours*
 - Landkreis Harz: Leitfaden für die Konzeption, Umsetzung und Unterhaltung einer Fahrradwegweisung und Aufbau eines digitalen Wegweisungskatasters*
- Aktionen und Kampagnen aus den Handlungsfeldern „Kommunikation, Zusammenarbeit und Information“ sowie „Verkehrssicherheit, Mobilitäts- und Verkehrserziehung“ des Landesradverkehrsplans (Broschüren, Handreichungen, Fach- und Öffentlichkeitsveranstaltungen uvm.)
 - Unterstützung der Kommunen bei der Aktion STADTRADELN und Cargobike-Roadshow*
 - Radaktionstag Landkreis Anhalt-Bitterfeld und Stadt Haldensleben*
- mehr Informationen unter:
<https://mid.sachsen-anhalt.de/infrastruktur/verkehr/radverkehr/radverkehrsfoerderung-in-sachsen-anhalt/modellprojekte-aktionen-und-kampagnen>

TOP 6 || Welche Qualität muss die Infrastruktur mitbringen?

Qualität vor Quantität

Impulse: Elke Zawatzki und Ralf Bucher

Ergebnisse der Prüfung des Saaleradweges in Halle (Saale) nach den Kriterien zur Klassifizierung von ADFC-Qualitätsradrouten



- Prüfung und Klassifizierung erfolgte im Auftrag des Saaleradweg e.V., in dem auch die Stadt Halle (Saale) Mitglied ist
- Erstprüfung erfolgte im Sommer 2023 durch speziell geschulte Prüfer des ADFC
- Nachprüfung erfolgte im September 2024
- Ziel ist eine Zertifizierung nach den Kriterien zur Klassifizierung von ADFC-Qualitätsradrouten (maximal 5 Sterne sind möglich für beste Qualität)



- Für eine differenzierte Auswertung wurde der gesamte Saaleradweg in seinem Verlauf von Quelle bis Mündung der Saale in **acht Etappen** aufgeteilt.
- Der Bereich Halle (Saale) ist Teil der Etappe 7 zwischen Merseburg und Rothenburg (Saale)
- Für **Etappe 7** gab es in den untersuchten Kategorien folgende Ergebnisse:
 - Nutzbare Breite: 50 von 100 Punkten
 - Oberflächenqualität: 40 von 100 Punkten
 - Wegweisung: 60 von 100 Punkten
 - Routenführung: 100 von 100 Punkten
 - Kfz-Verkehrsbelastung: 93 von 100 Punkten
 - Touristische Infrastruktur: 70 von 100 Punkten
 - Anbindung an den öffentlichen Verkehr: 100 von 100 Punkten
- In Kategorie „Marketing“ wurde keine Differenzierung in Etappen vorgenommen. Hier wurde der gesamte Saaleradweg mit 80 von 100 Punkten bewertet.

1. Kategorie Oberflächenqualität

- auf fast gesamter Länge als "gut befahrbar" oder "sehr gut befahrbar" eingestuft
- Ortsdurchfahrt Planena wird als „mäßig befahrbar“ eingestuft
- Negativ bewertet wird ein 3 cm hoher Bordstein bei der Überfahrt von der Äußeren Lettiner Straße zum Weg in Richtung Straße Zum Teich (Lettin).



2. Kategorie Breite

- größtenteils als „ausreichend breit“ eingestuft
- Negativ wurden insgesamt acht punktuelle Engstellen mit Pollern bewertet



3. Kategorie Kfz-Verkehrsbelastung

- Größtenteils autofrei oder wenig von Kfz befahren
- Lediglich der Abschnitt zwischen der Stadtgrenze bei Röpzig und der Hafenbahntrasse (Eierweg, Kaiserslauterer Straße und Böllberger Weg) wird stärker von Kfz befahren
- Hier sind größtenteils separate Radverkehrsanlagen vorhanden (Ausnahme Kaiserslauterer Straße zwischen Bremer Straße und Ortslage Wörmlitz)
- Bei der Erstprüfung wurde allerdings die ca. 1,5 km lange Strecke entlang des stark befahrenen Böllberger Weges aufgrund der dortigen Baumaßnahmen ausgespart. Die ausgeschilderte ca. 3,5 km lange Umleitung wurde nicht bewertet.

4. Kategorie Wegweisung

- Folgende vier Mängel werden benannt:
 1. zu hoch angebrachter Wegweiser im Bereich der Ochsenbrücke
 2. zu hoch angebrachter Wegweiser im Bereich Riveufer
 3. ein fehlender Wegweiser im Bereich Riveufer
 4. ein fehlender Wegweiser im Bereich Giebichensteinbrücke
- Als positiv wurde das Vorhandensein von mehreren Informationstafeln entlang der Route im Stadtgebiet Halle (Saale) erwähnt.



Gesamtbewertung für den Saaleradweg

- Für den gesamten Saaleradweg von der Quelle bis zur Mündung wurden 63,42 von möglichen 100 Punkten vergeben.
- Damit ergab sich eine Gesamtbewertung von 3 von 5 möglichen Sternen.



Danke für Ihre Aufmerksamkeit!

Ralf Bucher

Stadt Halle (Saale), Fuß- und Radverkehrsbeauftragter

Tel. (0345) 221 62 63

E-Mail: ralf.bucher@halle.de

Internet: www.radverkehr.halle.de

TOP 6 || Welche Qualität muss die Infrastruktur mitbringen?

Aktuelle Fragen

- Sind die Qualitätsstandards für die Infrastruktur bekannt und werden Sie beachtet?
- Brauchen wir einen Leitfaden zum wirtschaftlichen Mehrwert einer Radroute?
- Wie muss das Marketing gestaltet werden?
- Wer sind die Akteure?
- Ist eine Zertifizierung sinnvoll? ADFC, oder wollen wir stattdessen etwas eigenes entwickeln?
- Hilft uns das Knotenpunktsystem?
- ...

TOP 6 || Welche Qualität muss die Infrastruktur mitbringen?

Ergebnis der Diskussion

- Die ADFC-Zertifizierung ist für eine erfolgreiche Vermarktung von Radrouten nicht erforderlich.
- Sie kann aber als interne Hilfestellung zur Mängelbeseitigung dienen.
- Die positiven Effekte einer Zertifizierung in den Gemeinden sollten genutzt werden.
- Hinterfragt wird der Punkteabzug durch den ADFC für die Beschilderung nach dem touristischen Leitsystem. Herr Beyersdorfer erläutert die Geringfügigkeit der Unterschiede zur FGSV-Beschilderung. Das touristische Leitsystem sieht aufgrund der Kosten weniger Zielwegweiser vor, dafür aber Zwischenwegweiser mit Routenlogo.

Fazit

MID / MWL recherchieren die unterschiedlichen Zertifizierungsangebote und prüfen, ob ein Leitfaden für die Kommunen zur Selbstzertifizierung erstellt werden kann.

Routenneutrale Zwischenwegweiser nach FGSV sind auch in Sachsen-Anhalt zulässig. Bei geringer Beschilderungsdichte geben Zwischenwegweiser mit Routenlogo dem Radtouristen jedoch mehr Sicherheit, auf der richtigen Route unterwegs zu sein.

TOP 7 || Und wer trägt die Folgekosten?

Betrieb, Unterhaltung und Vandalismus

Impulse: Matthias Beyersdorfer und Sebastian Sommer

Und wer trägt die Folgekosten?

Ziele des Landes Sachsen-Anhalt u.a. (nach LRVP 2030):

- Erhöhung Anteil Radverkehr, Sachsen-Anhalt wird Fahrradpendlerland
- Verbesserung Verkehrssicherheit und Mobilitätserziehung
- Förderung Vernetzung mit dem ÖPNV
- Verknüpfung von Alltags- und touristischen Radverkehr
- Stärkung Fahrradtourismus
- Verbesserung der Kooperation und Zusammenarbeit aller Ebenen

Häufiges gehörtes Gegenargument:

„Sachsen-Anhalt ist doch nicht Holland oder Kopenhagen – Wir haben andere Bedingungen“

- Der Unterschied ist die hochwertige Infrastruktur!
- Es gibt weniger Autoverkehr. Dieser wird fließender und entspannter!
- **Der Unterhalt von Radwegen ist deutlich günstiger als der von Autostraßen!**

Mein persönlicher Eindruck ist:

- Das Interesse am Radverkehr hat deutlich zugenommen (v.a. durch Pedelec und E-Bike).
- In der Praxis findet in Sachsen-Anhalt eine flächendeckende Unterhaltung, selbst der überregionalen Radwege, nicht statt.
- Es gibt selbst überregionale Radwege ohne aktiven Kümmerer.
- Die Oberflächenqualität der überregionalen Radwege hat sich seit 2004 insgesamt deutlich verbessert. Aber es gibt noch überregionale Radwege die eigentlich nicht vermarktet gehören, weil die Qualitätsstandards nicht durchgängig eingehalten werden.
- Der überwiegende Teil der Kommunen hat kein festes Budget für die Unterhaltung und Pflege. Wegereparaturen werden aus der laufenden Straßenunterhaltung bestritten, Neuanschaffungen werden aus anderen Budgets bestritten ...
- Pflege und Unterhaltung erfolgt überwiegend durch kommunale Bauhöfe, beauftragte Firmen und Maßnahmen der Arbeitsförderung.
- Neubau von überregionalen Radwegen gibt es ohne Förderung durch Land/Bund/EU kaum.
- **Die Herstellungs-, Pflege- und Unterhaltskosten steigen!**

Ursachen für Folgekosten: Oberfläche (Auszug)

- **Alle:** Qualität der Bauausführung (Mischgut und -temperatur, Regen, Verdichtung, Gleichmäßigkeit der Schichtdicken)
- **Alle:** Freihalten Lichtraumprofil, Mähen der Wegeränder, Laubfall, Totholz, Scherben, Lage im Überflutungsgebiet
- **Asphalt:** Wurzelaufbrüche, thermische Risse, Ausmagerung/Versprödung (Materialverlust), Flickstellen, Kantenschäden/Ausbrüche, offene Nähte
- **Beton:** Radierung der Bankette und Mittelspuren, Hebungen/Senkungen, Längs- und Querrisse, Flickstellen, Kantenschäden/Ausbrüche, Abplatzungen
- **Pflaster:** Bewuchs, Hebungen/Senkungen, Flickstellen, Abplatzungen, Kantenschäden, Auswaschung Fugenmaterial
- **Wassergebunden:** Fahrspuren, Löcher, Bewuchs, Materialverlust
- **Ungebunden:** Fahrspuren, Löcher, Aufweichung bei Nässe, Bewuchs

Ursachen für Folgekosten: Begleitende Infrastruktur

- **Beschilderung:** Vandalismus, Verschmutzung, Verkehr, Ausbleichen, Vergang
- **Rastplätze:** Verschmutzung durch Abfälle, Laub ..., Vandalismus, fehlender Holzschutz
- **Schutzhütten:** Vandalismus, Verschmutzung, fehlender Holzschutz
- **Fahrradboxen:** Verschmutzung, Laub, Zerstörung Schließsystem/Schlüsselverlust
- **Infotafeln:** Vandalismus, Ausbleichen, Vergang, Verkehr
- **Ladestationen:** Vandalismus, Zerstörung Schließsystem/Schlüsselverlust
- **Reparaturstationen:** Vandalismus, Diebstahl



Ursachen für Folgekosten: Weitere Kosten (Auszug)

- **Personalkosten** für die Erhebung, Zusammenführung und Aktualisierung der verfügbaren Netz-, Bestands- und Verkehrsdaten als Grundlage für die Wartung
- **Personalkosten** für die notwendige Planung und Steuerung von Bau- und Unterhaltungsmaßnahmen
- **Personalkosten** für die Befahrung und Überprüfung der Radwege
- **Instandhaltung** von Brücken, Stützmauern, Regenbecken, Brückenprüfung
- **Beleuchtung:** Herstellung, Unterhaltung, Energie
- Beschaffung, Unterhaltung und Instandsetzung der **Verkehrssicherungsanlagen**
- **Einkauf** Verbrauchsmaterial, Deponiegebühren
- **Winter:** Räum- und Streudienste, Kauf und Unterhalt Winterdienstgeräte, Schneezäune stellen, Streuguthalle, Streustoffe, Schneeausfuhr

Modelle der Wegeunterhaltung (Auszug)

(ohne straßenbegleitende Radwege an Bundes- und Landesstraßen, Deichkronen- und Deichverteidigungswege, Wirtschaftswege an Bundeswasserstraßen ...)

- Die Baulastträger sind für die Erhaltung der Wege und der begleitenden Infrastruktur zuständig.
 - Die Kommunen tragen die Pflege und Instandhaltung weiterhin allein.
 - Die Kommunen verpflichten sich zu einem einzuhaltenden Qualitätsstandard Routen.
- Das Land unterstützt die Baulastträger bei der Erhaltung der Beschilderung.
- Der Landkreis baut, bezahlt und unterhält die wichtigsten touristischen Radrouten. (LK Wittenberg)
Hierzu hat er Vereinbarungen mit den Gemeinden abgeschlossen, die Leistung wird durch die Baulastträger geduldet.
- Der Landkreis unterhält die Beschilderung. (LK Stendal)
- Der Landkreis unterhält mit Umlage je Gemeinde das Netz und gibt Haushaltsmittel dazu. (Müritz)
- Regionalverband betreibt das Netz und schreibt Lose zur Unterhaltung aus. (Regionalverband Ruhr)
- Eine Wirtschaftsförderung GmbH ist Koordinierungsstelle, bearbeitet Wegweisungskataster und wartet die Beschilderung, finanziert aus Umlagen der Gemeinden und Kreise. (Radfernweg Sächsisches Mittelgebirge)

Beispiele für Vandalismus



Beispiele für Vandalismus



- Zyklische Kontrollen oder zufällig bzw. auf Zuruf?
- Unterhalt/Reparatur oder Rückbau?
- Reinigen oder überkleben oder Ersatzbeschaffung?
- Rahmenverträge für zwingend notwendige Leistungen?
- Wer trägt Kosten?
- Strafverfolgung?

Beispiele für Betrieb und Unterhalt



Beispiele für Betrieb und Unterhalt



- Zyklische Kontrollen oder zufällig bzw. auf Zuruf?
- Unterhalt/Reparatur oder Neubau?
- Unterhalt/Reparatur oder Rückbau?
- feste Grünschnitt- /Reinigungszyklen oder nach Erfordernis?
- Eigenleistung und/oder Fremdvergabe?
- Budget versus Erfordernis?
- Personalressourcen versus Netzlänge/Netzzustand?
- Verantwortlichkeiten eindeutig geklärt (z.B.: Verkehrssicherungspflicht)?
- reale Reaktionszeiten versus Erfordernis?
- Einbezug anderer Behörden (Naturschutz, Denkmalschutz,...)
- bei Einschränkungen, wie Information an Nutzer?

TOP 7 || Und wer trägt die Folgekosten?

Aktuelle Fragen

- Gibt es Lösungen gegen Vandalismus?
- Gibt es Lösungsansätze um die Kosten zu minimieren?
- Ist das Thema Verkehrssicherpflicht bekannt und wird es bei der Routenplanung berücksichtigt?
- Sollen wir eine Checkliste für die Planung und die Unterhaltung von Radrouten erarbeiten?
- Welche Finanzierungs- und Förderstrategien haben wir?
- Wer übernimmt das Routenmanagement?
- Pflichtaufgabe oder nicht?
- Wie gestaltet sich die Aufgabe in den Landkreisen? Können Radwegebeauftragte helfen?
- ...

TOP 7 || Und wer trägt die Folgekosten?

Ergebnis der Diskussion

- Die Maßnahmen des LHW zur Sicherstellung der Verkehrssicherungspflicht sind aufwendig und kostenintensiv.
- In Bezug auf die Radrouten fehlen die Informationen, wer welchen Weg unterhält und welche Kosten damit verbunden sind.
- Route, die nicht unterhalten werden können sollen notfalls aufgegeben und durch Entfernen der Routenbeschilderung „zurückgebaut“ werden.
- Es fehlt eine Checkliste für die Aufgaben der Unterhaltung.
- Die Kosten für die Unterhaltung müssen schon bei der Routenplanung bedacht werden.
- Ein Routenmanagement mit konkreten Ansprechpartnern ist erforderlich.
- Vandalismus ist ein großes Problem, das aufgrund des personellen und finanziellen Aufwands immer häufiger auch im Rückbau der Infrastruktur endet.
- Ein Mängelmelder und die Erweiterung von ALRIS um ein Mängelmanagement wird als sinnvoll erachtet.

Fazit

- Das MID wird eine Checkliste für die Aufgaben der Unterhaltung erarbeiten.
- Bei der Trassenfestlegung von regionalen Radrouten sollen Ansprechpartner hinterlegt werden.
- Das MID wird in Zusammenarbeit mit dem Landkreis Jerichower Land im ALRIS ein Mängelmanagement aufbauen.

TOP 8 || Wie geht es jetzt weiter?

Elmar Heisterkamp und Andy Lübke

KONTAKTDATEN



Ministerium für Infrastruktur und Digitales des Landes Sachsen-Anhalt
Referat 36 – Verkehrsstrategie, Alternative Mobilitätskonzepte
Turmschanzenstraße 30, 39114 Magdeburg

Web: <https://mid.sachsen-anhalt.de/> (siehe unter Infrastruktur / Radverkehr)

E-Mail: radverkehrscoordination-mid@sachsen-anhalt.de

Ministerium für Wirtschaft, Tourismus, Landwirtschaft und Forsten des Landes Sachsen-Anhalt
Referat 34 – Tourismus, Standortmarketing
Hasselbachstraße 4, 39104 Magdeburg

Web: <https://mw.sachsen-anhalt.de/> (siehe unter Tourismus)

E-Mail: tourismus@mw.sachsen-anhalt.de