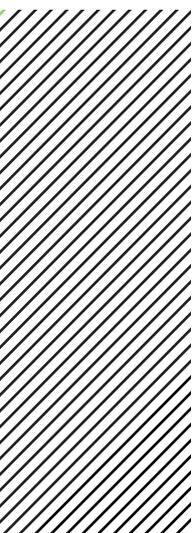


# Radverkehrskonzeption für die LEADER-Region Montanregion Sachsen-Anhalt Süd



EUROPÄISCHE UNION

**ELER**

Europäischer Landwirtschaftsfonds für  
die Entwicklung des ländlichen Raums



**HIER INVESTIERT EUROPA  
IN DIE LÄNDLICHEN GEBIETE.**

**LAG** Lokale Aktionsgruppe  
Montanregion Sachsen-Anhalt Süd



**StadtLabor**  
Stadt- / Regional- / Verkehrsplanung

März 2019



# Inhalt

1. Einführung .....	3
2. Bestandsanalyse .....	7
2.1 Untersuchungsgebiet .....	7
2.2 Planerische Grundlagen.....	12
2.3 Radverkehr im Bestand.....	20
3. Radverkehrskonzeption .....	32
3.1 Planung des Radnetzes .....	34
3.2 Attraktive Radverkehrsinfrastruktur .....	48
3.3 Service ausbauen .....	55
3.4 Öffentlichkeitsarbeit leisten .....	58
3.5 Rahmenbedingungen schaffen.....	61
4. Maßnahmenplan.....	65
4.1 Maßnahmen und Prioritäten .....	65
4.2 Grobkostenschätzung .....	68
5. Leitprojekte zur Steigerung der Radverkehrsnutzung in der Montanregion.....	72
5.1 Pendlerrouen als Direktverbindungen .....	72
5.2 Förderung Kombination ÖPNV/Fahrrad.....	74
5.3 Radfreundliche Verkehrsorganisation .....	76
5.4 Aufbau Erhaltungsmanagement.....	77
5.5 Sichere Verbindung Profen - Mondsee.....	78
5.6 Vorausschauende Gestaltung der Tagebaufolgelandschaft.....	80
5.7 Saaleradweg als touristisches Highlight.....	82
6. Empfehlungen.....	83
7. Quellen.....	84
8. Abkürzungsverzeichnis .....	86

## **Anlagenverzeichnis**

---

### **Schemapläne**

- Schemaplan 01: Untersuchungsgebiet - A3
- Schemaplan 02: Bestandsnetz touristischer Radrouten nach LRVP 2010 - A3
- Schemaplan 03: Zielverbindungen zwischen zentralen Orten - A3
- Schemaplan 04: Vorschlag Zielnetz Radrouten - A3
- Schemaplan 05: Vorschlag Zielnetz Radrouten, inkl. Hauptachsen - A3

### **Detailpläne**

- Plan 1: Zielnetz Radrouten - A0 (1:50.000)
- Plan 2: Oberflächen und Befahrungsqualität - A0 (1:50.000)
- Plan 3: Maßnahmenplan - A0 (1:50.000)
- Plan 4: Konfliktplan - A0 (1:50.000)

### **Weitere Anlagen**

- Anlage 1: Abwägungsprotokoll zur Beteiligung (TÖB, Kommunen, Zusätzliche Betroffene)
- Anlage 2: Zusammenfassung der vorgeschlagenen baulichen Maßnahmen

# 1. Einführung

Radfahren liegt im Trend. Ob auf dem täglichen Weg zur Arbeit, zur Schule, in der Freizeit oder im Urlaub - Radfahren erfreut sich wachsender Beliebtheit.

Steigende Kraftstoffpreise, geringere Betriebskosten im Vergleich zum Pkw, ein positiv entwickeltes Gesundheits- und Umweltbewusstsein oder schlicht und ergreifend die Freude am Radfahren überzeugen immer mehr Menschen umzusteigen, denn kurze bis mittellange Strecken können mit einem relativ geringen Zeit- und Kraftaufwand effizient bewältigt werden.

Neben allen praktischen Vorteilen wächst zunehmend auch die gesellschaftliche Wertschätzung des Radfahrens. Insbesondere in urbanen und suburbanen Räumen hat sich mittlerweile eine regelrechte „Fahrradkultur“ etabliert. Durch den geringeren Flächenbedarf des Radverkehrs wird das Straßennetz entlastet und der Landschaftsverbrauch reduziert. Aus ökologischer Sicht ist zudem die Vermeidung von Abgasemissionen begrüßenswert.

Darüber hinaus wächst auch die Bedeutung des Fahrradtourismus als regionaler Wirtschaftsfaktor. Die Zahl der Radtouristen in Sachsen-Anhalt konnte in den letzten Jahren insbesondere durch attraktive radtouristische Angebote wie z. B. den Saaleradweg oder die Radfernwege an Elster und Unstrut gesteigert werden. Radtouristen tragen hierbei einerseits durch die Zahl von gebuchten Übernachtungen als auch durch ihre sonstigen Ausgaben zur Belebung der regionalen Wirtschaft bei.

Auch im Saalekreis und Burgenlandkreis ist der Radverkehr ein wichtiger Teil der Mobilität im Alltag und in der Freizeit. Nicht zuletzt ist dies auch den innovativen Entwicklungen auf dem Radverkehrssektor der vergangenen Jahre wie z. B. E-Bikes und Pedelecs zu verdanken. Zudem wird auch in Sachsen-Anhalt neben einem leistungsfähigen Straßennetz vermehrt Augenmerk auf die Attraktivierung des Radverkehrs durch gut ausgebaute Wegeinfrastruktur und radspezifische Angebote gelegt. Für eine nachhaltige Steigerung des Radverkehrsaufkommens muss dieses zukünftig noch mehr als bisher als ein integriertes System betrachtet werden.

Bei der Erstellung der Radverkehrskonzeption für die Montanregion Sachsen-Anhalt-Süd wurden daher unterschiedliche Belange, wie z. B. Quellen und Ziele des Radverkehrs, Schließung von Netzlücken, Vernetzung bzw. Kombination des Radverkehrs mit anderen Verkehrsmitteln, Attraktivität der Wege, Fahrbahnbelag, Beschilderung oder Serviceangebote, sowohl im Bereich des Alltagsverkehrs als auch des touristischen Verkehrs berücksichtigt.

*Radverkehr gewinnt zunehmend an Attraktivität*

*Fahrradtourismus immer wichtiger*

*Radverkehr als System*

## Ziele des Projekts

---

Mit dem Ziel, die Entwicklung des Radverkehrs auf vielfältige Weise zu fördern und zu unterstützen, hat die Stadt Hohenmölsen, in Kooperation mit den anderen Kommunen der LEADER-Region, im November 2017 die Erstellung eines Radverkehrskonzeptes für die LEADER-Region „Montanregion Sachsen-Anhalt-Süd“ in Auftrag gegeben. Das Untersuchungsgebiet erstreckt sich über weite Teile des Burgenlandkreises und des Saalekreises im Süden des Bundeslandes Sachsen-Anhalt.

*Radverkehrskonzeption „Montanregion Sachsen-Anhalt-Süd“ Ende 2017 beauftragt*

Die Grundlage für die Konzeption bilden zum einen der beschlossene Radverkehrsplan des Landes Sachsen-Anhalt (LRVP) 2010 sowie dessen Evaluation von 2014 und zum anderen die bereits vorhandenen individuellen Planungen zum Radroutennetzen der Städte und Gemeinden. Dabei wurden aktuelle Regelwerke für den Radverkehr (ERA 2010, RIN 2008, StVO, VwV-StVO, RAS 06, RAL, FGSV-Empfehlungen und -Merkblätter), aber auch regionalplanerische Ziele und Konzepte sowie verkehrspolitische Zielsetzungen der Landkreise berücksichtigt. Ziel ist die Erhöhung des Radverkehrsanteils in der Region. Über den Freizeitradverkehr bzw. Radtourismus hinaus soll vor allem auch der Alltagsverkehr gestärkt werden.

*Stärkung Alltags- und Freizeitradverkehr*

Besonderes Augenmerk wurde auf die **Überprüfung, Optimierung und Vernetzung der bestehenden Radrouten** gelegt. Dabei wurden auch Anbindungen über die Grenzen der Region gezielt ausgewählt und gestärkt. Das Radroutennetz orientiert sich dabei vor allem an der bereits **bestehenden Straßen- und Wegeinfrastruktur**. Der **umsetzungsorientierte Maßnahmenplan und -katalog** soll die Handlungsgrundlage zur weiteren Entwicklung des Radverkehrs in der Montanregion bilden.

Die offizielle Verabschiedung des Radverkehrskonzeptes erfolgt durch die **Vorstellung in der LAG der LEADER-Region Montanregion Sachsen-Anhalt-Süd** im ersten Quartal 2019. Die bestätigte Radverkehrskonzeption soll künftig als Planungsgrundlage für die Beantragung finanzieller Förderung von baulichen als auch nicht investiven Maßnahmen für den Radverkehr in der Region genutzt werden.

## Vorgehensweise

---

- Grundlagenermittlung (bestehende Planungen und Konzepte, aktuelles Radroutennetz usw.)
- Überprüfung des bestehenden Netzes auf Aktualität, Sinnhaftigkeit und eventuelle Veränderungen im Straßen-/Wegenetz
- Qualitätserfassung des Radroutennetzes (keine umfassende Befahrung)
- Maßnahmenplan mit Prioritäten und grober Kostenschätzung
- Eruierung von Möglichkeiten zur Förderung des Radverkehrs
- Erarbeitung von Leitprojekten

## Abstimmungsprozesse

Für die Beteiligung der verschiedenen Akteure an der Entstehung des Radverkehrskonzeptes wurde zu Beginn der Projektbearbeitung eine „**Arbeitsgruppe Radverkehr**“ gegründet, in der neben amtlichen Vertretern auch Interessenverbände der beteiligten Regionen und verschiedene Tourismusverbände mitgewirkt haben. Insgesamt fanden drei Sitzungen der AG statt. In der Arbeitsgruppe konnten die unterschiedlichen Arbeitsstände diskutiert und weiterentwickelt werden. Es wird empfohlen, die AG Rad auch über die reine Projektbearbeitungszeit hinaus beizubehalten und damit den zukünftigen Umsetzungsprozess zu begleiten.

*Beteiligung verschiedener Akteure*

### Amtliche Vertreter:

- LSBB RB Süd (Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt), Regionalbereich Süd
- Landratsamt Saalekreis
  - Amt für Bildung, Kultur und Tourismus Saalekreis, SG Kultur und Tourismus
  - Amt für Bauordnung und Denkmalschutz, SG Städtebau/Raumordnung
  - Straßenverkehrsamt
- Landratsamt Burgenlandkreis
  - Wirtschaftsamt
  - Straßenverkehrsamt
- Stadt Hohenmölsen
  - Bürgermeister
  - Fachbereich Ordnung und Sicherheit, Sachgebiet Straßenverkehr
  - Fachbereich Technische Dienste, Sachgebiet Bauverwaltung

### Regionale Akteure:

- Lokale Aktionsgruppe Montanregion Sachsen-Anhalt Süd
- Geo-Naturpark Saale-Unstrut-Triasland
- Saale-Unstrut-Tourismus e. V.
- Fremdenverkehrsverein Weißenfelser Land e. V.
- Kulturstiftung Hohenmölsen
- Engagierte Privatperson

### Interessenverbände

- ADFC Sachsen-Anhalt e. V.

Neben der Arbeitsgruppe Radverkehr wurden im Rahmen der Zielnetzdiskussion **drei Regionalrunden** mit den beteiligten Kommunen, dem Wegewart des Geo-Naturparks Saale-Unstrut-Triasland sowie teilweise mit Vertretern des jeweiligen LRA, Tourismusverbänden und LSBB durchgeführt.

Hierbei wurden das bestehende Routennetz betrachtet und neue, geplante oder geänderte Routenführungen bzw. Prioritäten im Gespräch erfasst und diskutiert. Neben den touristischen Radrouten waren Alltagsradverbindungen, Routenqualitäten, Beschilderungsprobleme und allge-



*Ausschnitt einer in den Regionalrunden bearbeiteten Kartenskizze*

meine administrative Fragestellungen Themen in den Diskussionsrunden. Auch die angrenzenden Landkreise (LK Leipzig, LK Nordsachsen, Altenburger Land, Stadt Halle) wurden zu den regional passenden Workshops eingeladen, um auf die übergreifenden Anschlüsse und Befindlichkeiten eingehen zu können.



Übersicht zu den drei durchgeführten Regionalrunden im März und April 2018

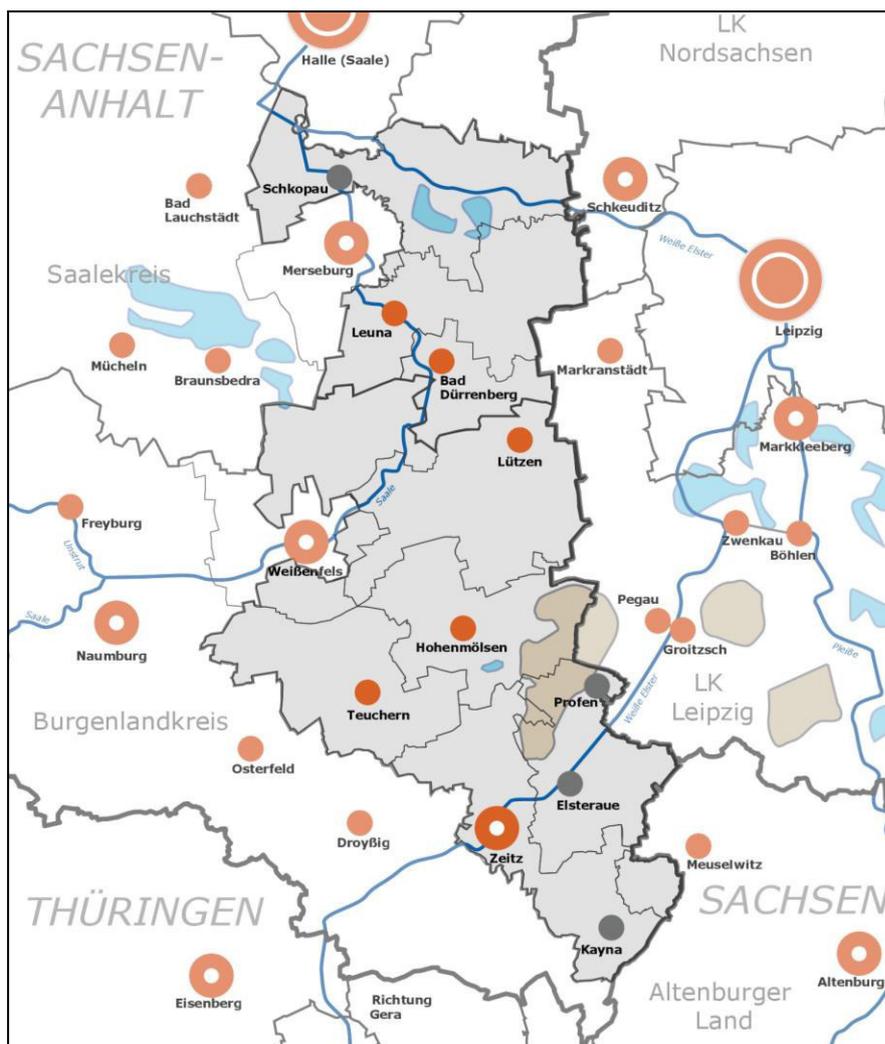
Im weiteren Planungsverlauf erfolgten zu den verschiedenen Themen **fortwährend individuelle Abstimmungen** mit den Fachämtern und Behörden aus den Landkreisen sowie den betroffenen Kommunen und weiteren regionalen Akteuren per E-Mail und Telefon.

Nach Fertigstellung der Entwurfsfassung im Dezember 2018 gab es eine **umfassende Beteiligung** der **Träger öffentlicher Belange und weiterer Betroffener**, welche im Rahmen einer Abwägung ausgewertet und ggf. in die Konzeption eingearbeitet wurden. Die Abwägungstabelle findet sich in *Anlage 1*.

## 2. Bestandsanalyse

### 2.1 Untersuchungsgebiet

Die Leader-Region „Montanregion Sachsen-Anhalt Süd“ befindet sich im Süden des Landes Sachsen-Anhalt, genauer in Teilen des Burgenlandkreises und des Saalekreises und umfasst (nach der Gebietserweiterung) eine Fläche von 713,77 km<sup>2</sup> mit 137.012 Einwohnern<sup>1</sup> (aktuelle Abfrage Einwohnermeldeämter Okt. 2018). Als Teil des mitteldeutschen Wirtschaftsraumes Halle-Leipzig grenzt die Montanregion im Norden an die Stadt Halle und im Nordosten an den Landkreis Nordsachsen. Im Osten der Region befinden sich der Landkreis Leipzig sowie die Stadt Leipzig. Hervorzuheben ist hier der Tagebau Profen, der zwischen Großgörschen und Bornitz einen landschaftlichen Bruch sowie eine Barriere für die Straßen- und Wegeinfrastruktur darstellt. Im Süden grenzt der Freistaat Thüringen mit dem Altenburger Land an. Im Westen der Region liegen die jeweiligen Teile der Landkreise Burgenlandkreis und Saalekreis außerhalb der LEADER-Region.



*Schemaplan 01:  
Untersuchungsgebiet  
LEADER-Region Montanregion Sachsen-Anhalt Süd*

<sup>1</sup> Quelle: LEADER-Management der LAG Montanregion Sachsen-Anhalt Süd

Das LEADER-Gebiet der Montanregion setzt sich aus den folgenden Städten und Gemeinden zusammen:

- Stadt Hohenmölsen mit Ortsteilen,
- Stadt Zeitz mit Ortsteilen,
- Gemeinde Elsteraue mit Ortsteilen,
- Stadt Lützen mit Ortsteilen,
- Stadt Teuchern mit Ortsteilen (außer Gröbitz und Prittitz),
- Stadt Weißenfels mit den Ortsteilen Borau, Langendorf, Markwerben, Burgwerben, Reichardtswerben, Tagewerben, Großkorbetha, Schkortleben, Wengelsdorf,
- Gemeinde Schkopau mit Ortsteilen,
- Ortsteil Trebnitz der Stadt Merseburg,
- Stadt Leuna mit Ortsteilen,
- Stadt Bad Dürrenberg mit Ortsteilen.

Die vor Allem für den Alltagsradverkehr wichtigen Ziele wie Bildungseinrichtungen, größere Arbeitsstätten (ab 100 Mitarbeiter) sowie Bahnstationen wurden erfasst und im Zielnetzplan verzeichnet. Als wichtige Anlaufpunkte für den fahrradtouristischen Verkehr finden sich in den Plänen ebenso punktuelle Sehenswürdigkeiten innerhalb der Montanregion. Dabei wurden aus plangrafischen Gesichtspunkten einzelne Sehenswürdigkeiten im Bereich größerer Stadtgebiete ausgelassen, da diese als eigenständige Destinationen mit vielfältigem touristischem Angebot betrachtet werden können.

Neben den einzeln verorteten touristischen Zielen sind aber auch die großräumigen Natur- und Erlebnisräume der Region in die Konzeption eingeflossen:

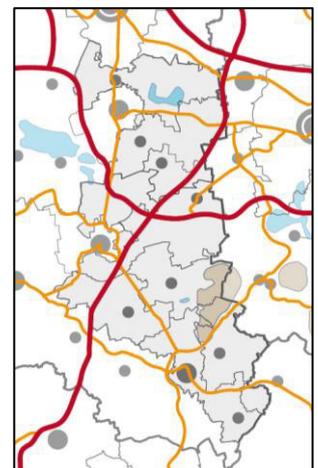
- Saale-Elster-Aue
- Elsteraue
- Elster-Luppe-Aue
- Kiesgruben Wallendorf/Schladebach
- Saaletal
- Braunkohletagebau Profen
- Elstertal
- Rippachtal
- Zeitzer Forst
- Bergbaufolgelandschaft Geiseltalsee
- Naturpark Saale-Unstrut-Triasland
- Leipziger Neuseenland

## **Verkehrsinfrastruktur**

---

### **Motorisierter Individualverkehr**

Das Untersuchungsgebiet wird durch ein dichtes Netz an klassifizierten Straßen erschlossen. Überregionale Verbindungen bestehen durch rund 85 km Autobahnen (A 9 und A 38) sowie 200 km Bundesstraßen. Des Weiteren existieren 200 km Landes- und 75 km Kreisstraßen.



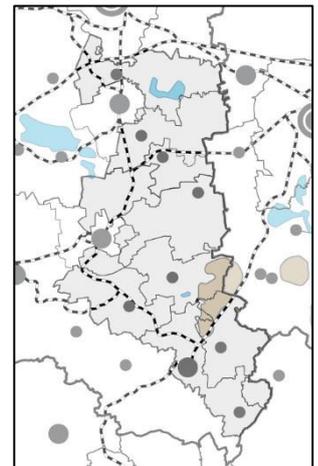
*Autobahnen und Bundesstraßen*

## **Bahnverkehr**

Die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt (NASA) GmbH plant, bestellt und finanziert im Auftrag des Landes Sachsen-Anhalt den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Land. Zusätzlich gestaltet die NASA GmbH im Rahmen des Bahn-Bus-Landesnetzes auch landesbedeutsame Busverbindungen.

Die Mittelzentren der Region (Zeitz, Weißenfels, Merseburg) verfügen über einen Anschluss an das Schienennetz des Regionalverkehrs. Neben verschiedenen Regionalbahnen und Regionalexpressen verkehrt auch die Erfurter Bahn. Anbindungen an die umliegenden Oberzentren Leipzig, Halle, Gera und Altenburg sind gegeben. Die weitere kleinteilige Vernetzung zwischen den Städten und Gemeinden der Montanregion wird weitestgehend durch den Busverkehr gewährleistet.

Eine Besonderheit der Region stellen die bereits stillgelegten Bahntrassen sowie die mit dem Ende des Tagebau Profen noch zu erwartenden Stilllegungen von Güterverkehrsstrecken dar. Weiterführende Überlegungen hierzu werden in Kapitel 3.1 Planung des Radnetzes - Bahntrassen vorgestellt.



*Bahnnetz SPNV*

## **Busverkehr**

Die LEADER-Region verfügt über ein dichtes Netz an regionalen Busverbindungen. Im regionalen Busverkehr gibt es als Besonderheit die Landesbuslinien und PlusBus-Linien, welche den regionalen öffentlichen Verkehr sicherstellen. Die Mindestkriterien dafür sehen neben dem Stundentakt montags bis freitags sechs vertaktete Fahrtenpaare samstags bzw. vier vertaktete Fahrtenpaare an Sonn- und Feiertagen vor. Sie dienen als Zubringer zu den Bahnhaltepunkten sowie zwischen den Mittelzentren und Grundzentren und bedienen die Verbindungen: Leipzig-Merseburg, Naumburg-Zeitz, Zeitz-Profen-Hohemölsen, Hohemölsen-Weißenfels, Zeitz-Meuselwitz-Altenburg.

Die PlusBus-Linien sowie weitere im 2-h-Takt angebotene Buslinien werden in Sachsen-Anhalt im Rahmen des ÖPNV-Landesnetzes unter der Dachmarke „Mein Takt <o>“ gemeinsam mit dem SPNV vermarktet.

In den Bussen der Landkreise Saalekreis und Burgenlandkreis ist eine kostenfreie Fahrradmitnahme bzw. eine Mitnahme von Fahrradanhängern möglich.

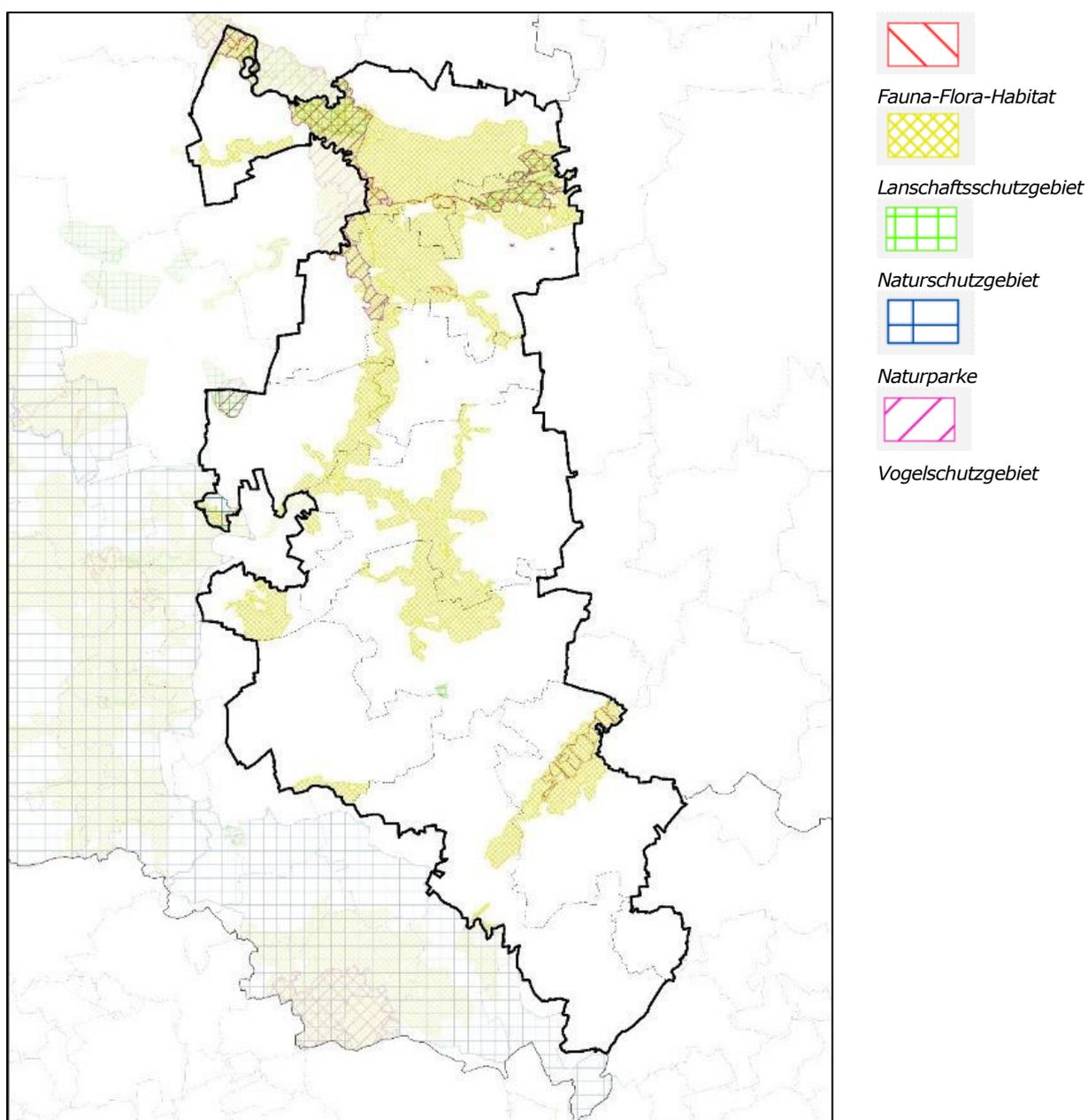
Als Besonderheit sind hier die Projekte „Rippach-/Saaletal mobil“ und „Clever unterwegs im Burgenlandkreis“ hervorzuheben, die das Ziel verfolgen den regionalen Busverkehr als attraktive Mobilitätsoption im Landkreis zu etablieren.

## Naturschutzrechtlich festgesetzte Schutzgebiete

In der LEADER-Region gibt es als Folge der historischen Gegebenheiten eine naturräumliche Homogenität. Neben Tagebaurestlöchern und Seen sind die Landschaft und Nachfolgelandschaften durch aktiven, rekultivierten und in Sanierung befindlichen Bergbau sowie durch alte Industriestandorte bestimmt. Es gibt sieben Landschaftsschutzgebiete (LSG), zwei Naturschutzgebiete (NSG), sechs Flora-und-Fauna-Habitate (FFH) sowie ein europäisches Vogelschutzgebiet (SPA) in der Region. Besonders hervorzuheben sind die schützenswerten landschaftlichen Gebiete der Saale und der Weißen Elster mit ihren Flusstälern. Bei der Planung und Ertüchtigung von Radverkehrsverbindungen müssen folglich naturschutzrechtliche Belange besonders in diesen Gebieten beachtet werden.



Radroute in Naturschutzgebiet



## **Bevölkerungsentwicklung in der Montanregion**

---

In der LEADER-Region leben aktuell 137.012 Einwohner (Stand 2012). Dem Demographietyp nach ist das Gebiet dem Typ 4 „schrumpfende und alternde Städte und Gemeinden mit hoher Abwanderung“ zuzuordnen.<sup>2</sup> Damit ist das Thema Demografischer Wandel in der Montanregion, wie in vielen Teilen Deutschlands, allgegenwärtig. Die Zahl der Familien mit Kindern ist in diesen Regionen gering und junge Menschen ziehen häufig aus schulischen oder beruflichen Gründen weg. Durch diese Auslöser wird der Alterungsprozess verstärkt und die finanzielle Situation der Kommunen ist durch fehlende Steuereinnahmen angespannt. Folgen sind neben Kürzungen im öffentlichen Haushalt für Wohnungs- und Städtebau, Gesundheit und Soziales nicht zuletzt auch Kürzungen in der Infrastruktur und damit einhergehenden Veränderungen des Mobilitätsverhalten und Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung.

Dem Radverkehr kommt dabei gerade für ältere Menschen wachsende Bedeutung zu, vor allem für kleinere Einkäufe, als Zubringer zum ÖPNV oder wenn Versorgungs- und medizinische Einrichtungen nicht mehr zu Fuß zu erreichen sind. In diesem Zusammenhang können Pedelecs und E-Bikes das bisherige Angebot auf dem Fahrradmarkt sinnvoll ergänzen und neue Zielgruppen für den Radverkehr erschließen. Größere Entfernungen, dauerhafte Geschwindigkeiten von 20 km/h, Steigungen oder auch Gegenwind stellen damit kein Problem mehr dar und ermöglichen gerade älteren Radfahrern und Menschen mit körperlichen Einschränkungen neue Möglichkeiten individueller Mobilität.

## **Strukturwandel**

---

Das Gebiet der Montanregion Sachsen-Anhalt Süd gehört zu den ältesten Revieren Mitteleuropas. Von der politisch angestrebten Abkehr von der Nutzung fossiler Energierohstoffe wird die Region direkt und indirekt betroffen sein. Gegenwärtig beschäftigen die Mitteldeutsche Braunkohlengesellschaft mbH (MIBRAG) und ihre Tochterunternehmen etwa 2.700 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Insgesamt stehen rund 8.000 Menschen direkt bzw. indirekt als Beschäftigte von Partnerunternehmen, als Kunden, Handwerker, Gewerbetreibende oder andere Dienstleister in wirtschaftlicher Beziehung zum Braunkohlenbergbau. Entsprechend den derzeitigen Planungen werden die zum Abbau genehmigten Lagerstättenvorräte in den Grenzen des genehmigten bergrechtlichen Rahmenbetriebsplanes für den Tagebau Profen um das Jahr 2035 erschöpft sein.

Der anstehende Strukturwandel in der LEADER-Region bedeutet damit auch, dass alternative und attraktive Arbeitsplätze geschaffen werden müssen und dass alternative Arbeitsplätze im Umland auf schnellen Wegen erreichbar sein sollten. Schneller und sicherer Alltagsradverkehr und qualitativ hochwertige Radtourismusangebote können ein Baustein sein, um diese Herausforderung ganzheitlich anzugehen.

---

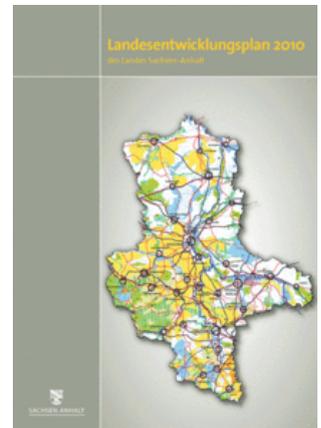
<sup>2</sup> Quelle: LES Montanregion Sachsen-Anhalt Süd, S. 22 und Zuarbeit LEADER-Management der LAG Montanregion Sachsen-Anhalt Süd

## 2.2 Planerische Grundlagen

### Radverkehrsrelevante Konzepte

#### Landesentwicklungsplan 2010 des Landes Sachsen-Anhalt

Mit dem Landesentwicklungsplan 2010 (LEP 2010) wird der als Rechtsverordnung beschlossene Landesentwicklungsplan von 2003 fortgeschrieben und ist seit dem 14.12.2010 verbindlich. Unter Punkt 3 „Ziele und Grundsätze zur Entwicklung der Standortpotentiale und der technischen Infrastruktur“ wird der Punkt 3.3.2 „Straßenverkehr“ behandelt. Im Zuge von Um- und Ausbau der Landesstraßen wird die **Erhaltung und Netzergänzung straßenbegleitender Radwege genannt und gefordert**. Darüber hinaus soll auch das Netz der Radwege entlang der Landesstraßen vervollständigt werden. Des Weiteren wird im Punkt 3.3.7 „Rad und fußläufiger Verkehr“ auf eine flächenhafte Erschließung der Teilräume des Landes durch funktionsgerechte, durchgängige Radwegenetze entsprechend den Anforderungen an örtliche, zwischen- und überörtliche sowie freizeitorientierte und touristische Wegeverbindungen verwiesen. In den Grundsätzen soll der **Radverkehr gleichwertig neben dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr berücksichtigt werden** und in die Verkehrsentwicklungsplanung integriert werden. In dem Punkt 4.2.5. „Tourismus und Erholung“ wird der Radtourismus als ein touristisches Geschäftsfeld benannt. Für den touristischen Radverkehr sind der Aufbau und Ausbau eines zusammenhängenden landesweiten Radwegenetzes und die **Verknüpfung mit dem regionalen und überregionalen Verkehr** von besonderer Bedeutung.



Landesentwicklungsplan 2010 des Landes Sachsen-Anhalt

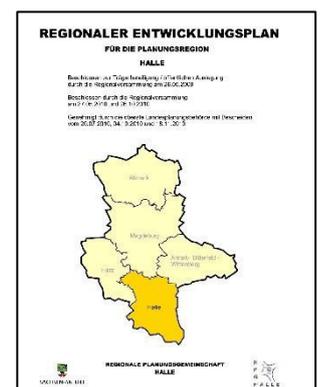
#### Regionaler Entwicklungsplan Planungsregion Halle 2010

Der regionale Entwicklungsplan für die Planungsregion Halle 2010 greift die Ziele und Grundsätze des LEP Sachsen-Anhalt 2010 auf und konkretisiert sie auf regionaler Ebene. Zusätzlich sind neben den auch im LEP Sachsen-Anhalt 2010 genannten Punkten, Grundsätze und Ziele für den Radverkehr festgelegt, welche eine Förderung bewirken sollen:

*„Der Anteil der Straßen mit **Straßen begleitenden Radwegen** soll im Sinne der Verbesserung der Verkehrssicherheit bedarfsorientiert erhöht werden.“ (5.9.3.11.Z)*

*„Zur Vermeidung motorisierten Verkehrs sollen die Voraussetzungen für eine stärkere Nutzung des Fahrrades sowie für den Fußverkehr verbessert werden. Dies gilt sowohl für eigenständige Wegebeziehungen als auch für die Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr.“ (5.9.4.1.G)*

*„Für die flächenhafte Erschließung der Teilräume des Landes sind in Abstimmung zwischen den Kommunen und sonstigen Straßenbaulastträgern, **funktionsgerechte, durchgängige Rad- (und Fuß-) wagenetze entsprechend den Anforderungen an örtliche, zwischen- und überörtliche sowie freizeitorientierte und touristische Wegeverbindungen** vorzusehen. Diese sollen eine sichere und durchgängige Führung der Nutzerinnen und Nutzer ermöglichen und*



Regionaler Entwicklungsplan Planungsregion Halle 2010

entsprechend den örtlichen Gegebenheiten realisiert werden." (5.9.4.2.Z)

**„Rad- (und Fuß-)wegeverbindungen sollen insbesondere auch nichtmotorisierte Verbindungsmöglichkeiten** zwischen Wohnsiedlungen und Standorten der Grundversorgung sowie die Anbindung und gute Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen, Naherholungsgebieten und sonstigen, punktuellen Verkehrserzeugern sowie von Übergangsstellen zum öffentlichen Personennahverkehr gewährleisten.“ (5.9.4.3.Z)

„Neben der **Verbesserung der Befahrbarkeit** der Radwege soll auch eine **angemessene Beschilderung** von Routen vorgenommen werden.“ (5.9.4.8G)

„Unabhängig von der Ausweisung überregional bzw. regional bedeutender Radwege sind in der Planungsregion weitere Voraussetzungen für eine stärkere Nutzung des Fahrrades und des Fußverkehrs zu schaffen. Besonderes Gewicht ist dabei der **Erhöhung der Verkehrssicherheit durch eine räumliche Trennung** des Radverkehrs vom motorisierten Verkehr beizumessen.“

Das Netz der straßenbegleitenden Radwege soll entsprechend dem Bedarf erweitert werden. Die **straßenunabhängigen Radwege für Freizeit und Naherholung sollen einen höheren Stellenwert erhalten.**“ (5.9.4.9.Z)

„An den Schnittstellen zwischen dem ÖPNV einerseits und dem Fuß- und Radwegeverkehr andererseits sollen die **Bedingungen für die Kombination** dieser Verkehrsmittel erheblich **verbessert werden.**“ (5.9.8.4.Z)

Es werden weiterhin die Herstellung und der Ausbau folgender Radwanderwege genannt:

Saale-Radwanderweg, Elster-Radweg, Salzstraße, Rippach-Radwanderweg, Rad-Acht, Nessa-Radwanderweg, Sole-Kohle-Geschichte-Radweg und weitere kleinräumige Verbindungen zur Vernetzung von Siedlungs- und Versorgungszentren

### **LES - LEADER-Interessengruppe Montanregion Sachsen-Anhalt Süd 2014 – 2020**

In der lokalen Entwicklungsstrategie der Interessengruppe findet der touristische Radverkehr eine starke Betonung, dessen Infrastruktur insgesamt als verbesserungswürdig beschrieben wird. Insbesondere die geringe Anzahl an Alternativrouten zu den vorhandenen überregionalen Radwanderwegen wird bemängelt. Als Schlüsselprojekt wird der Ausbau der touristischen Infrastruktur der Saale-Unstrut-Elster-Rad-Acht genannt, um so die Schwächen im Bereich Tourismus zu beheben. Zudem sind die folgenden Beispielprojekte aufgeführt:

- Beschilderung RECARBO-Kohleradweg
- Neubau eines Informationszentrums Mondsee mit Informationen zum Radwegverlauf, Ausflugszielen und zur Braunkohleregion
- Asphaltierung des Radweges Tollwitz/Ellerbach als Lückenschluss
- Ausweichbeschilderung für die Ortslage Trebnitz (Merseburg) als Ergänzungsrouten zum Saaleradweg
- Vor der Kirche Vesta soll ein Rastplatz und Ruheplatz mit Sitzgelegenheit und Fahrradständer geschaffen werden



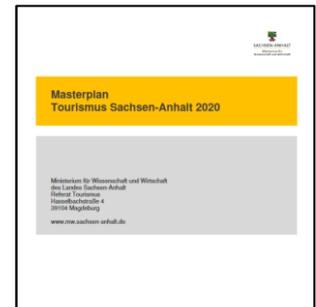
Lokale Entwicklungsstrategie 2014 – 2020 Montanregion Sachsen-Anhalt Süd

## **Masterplan Tourismus Sachsen-Anhalt 2020**

In Bezug auf Radverkehr wird im Masterplan Tourismus vor allem der Elberadweg als beliebtester Fernradweg Deutschlands hervorgehoben. Als besondere Maßnahmen mit Leitfunktion sind im Masterplan folgende Projekte beschrieben:

- Unterstützung der „Koordinierungsstelle Elberadweg“
- „Verbesserung der Infrastruktur und Angebot: Verzahnung mit Investitionsschwerpunkten der neuen Förderperiode.“
- Kontinuierliche Aktualisierung und Pflege des Radwegebestandes und der Beschilderung
- Schaffung von buchbaren Produkten sowie Vertriebsvorbereitung für ausgewählte eigene und Fremdkanäle
- Weiterentwicklung und stärkere Verzahnung von Angeboten in Kombination mit Rad & Kultur“

Darüber hinaus wird die Prüfung und Etablierung einer Romanik-Radrouten zur Vernetzung von Kultur und Aktivität angestrebt. Außerdem soll die Vernetzung von verschiedenen Verkehrsträgern grundsätzlich weiter gefördert werden.



*Masterplan Tourismus Sachsen-Anhalt 2020*

## **Nahverkehrsplan 2017 - Landkreis Saalekreis**

2017 wurde der Nahverkehrsplan des Saalekreises von 2009 fortgeschrieben. Anpassungen wurden in der Veränderung des Bevölkerungsstands sowie im Verkehrsangebot vorgenommen. Eine Besonderheit des Saalekreises stellt die Regelung zur Fahrradmitnahme im ÖPNV dar. Die Mitnahme von Fahrrädern in SPNV, sowie in Bussen und Straßenbahnen ist grundsätzlich kostenfrei. Auch bei Rufbussen soll die Fahrradmitnahme in Zukunft ermöglicht werden. Im Saalekreis bestehen Verknüpfungspunkte zwischen verschiedenen Verkehrsträgern. Umstiege vom Fahrrad zum ÖPNV werden durch Standorte für Bike+Ride (B+R) ermöglicht, die einen sicheren Parkplatz für eine längere Parkdauer bieten. Ein Ausbau dieser Standorte soll als genereller Grundsatz verfolgt werden und somit den Umweltverbund bzw. die Multimodalität stärken. Konkretere Angaben zu Anzahl und Standardbauweise dieser Anlagen werden jedoch nicht gemacht. Des Weiteren soll die erforderliche Kapazität für die Fahrradbeförderung verbessert werden.



*Nahverkehrsplan 2017  
Landkreis Saalekreis*

## **Nahverkehrsplan Burgenlandkreis 2009 – 2019 (mit Fortschreibung in 2014)**

Die Verbesserung der Verknüpfung des ÖPNV mit dem Radverkehr spielt auch im Nahverkehrsplan des Burgenlandkreises eine große Rolle. Dazu gehören sowohl das sichere Abstellen von Fahrrädern an den ÖPNV-Zugangsstellen als auch die Fahrradmitnahme. Ebenso wie im Saalekreis können auch im Burgenlandkreis Fahrräder bei ausreichender Kapazität im gesamten ÖPNV kostenfrei mitgenommen werden.

Im Burgenlandkreis bestehen schon viele Übergangsmöglichkeiten zwischen dem Radverkehr und dem ÖPNV (B+R). Der Burgenlandkreis als Aufgabenträger befürwortet solche Übergangsstellen und unterstützt die kommunalen Akteure nach verfügbaren Möglichkeiten hinsichtlich des



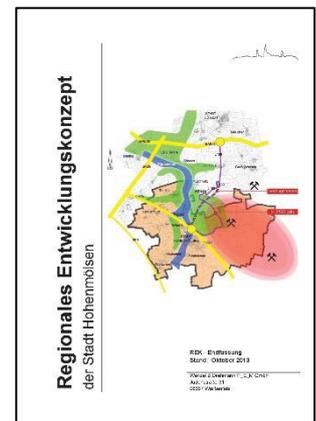
*Nahverkehrsplan Burgenlandkreis 2009 - 2019*

Ausbau, Erneuerung oder Modernisierung dieser Anlagen. Einer Förderung dafür in der Laufzeit des Nahverkehrsplans, ggf. in Kooperation mit der NASA GmbH, wird durch den Burgenlandkreis geprüft. Konkretere Angaben zu Anzahl und Standardbauweise von B+R - Anlagen werden nicht getroffen.

Grundsätzlich wird ein Ausbau sicherer Abstellanlagen an strategisch wichtigen Punkten sowie ausreichende Möglichkeiten zur Mitnahme von Fahrrädern, insbesondere auf touristisch oder für die Naherholung bedeutsamen Linienabschnitten, angestrebt.

### **Regionales Entwicklungskonzept (REK) Hohenmölsen**

Hauptsächlich wird im REK Hohenmölsen auf einen Ausbau des Radroutennetzes im Stadtgebiet und eine Anbindung an überregionale Radroutennetze verwiesen, um so eine Verbindungsfunktion zwischen den Naherholungsschwerpunkten aufzubauen. Eine Erweiterung des Recarbo-Kohleradwegs durch den Tagebau Profen zum Elster-Radweg wird angestrebt. Die Barriere Tagebau soll damit überwunden werden. Die RadAcht bietet durch eine steigende Zahl der Radwandertouristen ein ausbaufähiges touristisches Potential. Der Anschluss der vorhandenen Radrouten an den Saaleradweg und den Elsterradweg wird angestrebt. Derzeit ist eine solche Nutzung nur eingeschränkt möglich, da Anbindungen und Wegeabschnitte nicht vorhanden bzw. nicht befahrbar sind, Beschilderungen sowie zusätzliche Infrastruktur (z. B. Rastplätze, Fahrradstützpunkte, gastronomische Versorgungseinrichtungen u. a.) fehlen. Die Ausschilderung des Rippach-Radweges ist vorhanden, jedoch überholungsbedürftig. Das Wegenetz in der Region müsste entsprechend ausgebaut werden, wobei eine vollständige Versiegelung der Wege nicht zwingend erforderlich ist.



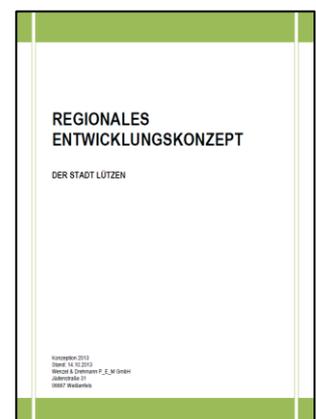
*Regionales Entwicklungskonzept Hohenmölsen*

### **INSEK Merseburg 2030**

Im INSEK werden Alltags- und touristischer Radverkehr behandelt. Hervorzuheben sind dabei der Saaleradweg und die Salzstraße sowie die Verbindung zum Geiseltal. Das Radroutennetz soll weiterhin kontinuierlich ausgebaut werden, insbesondere das touristische Netz. Ein wichtiger Punkt ist die Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV.

### **REK Lützen 2013**

Mit dem REK Lützen wurde 2013 ein Leitbild als Grundlage für die weitere strategische Entwicklung von Lützen mitsamt den Ortsteilen erstellt. Dem Radverkehr kommen dabei Aufgaben zur Verknüpfung der Schwerpunktthemen Kultur, Wirtschaft und Natur zu. Die kulturhistorischen Potentiale sollen touristisch aufgewertet und entwickelt werden und insbesondere das Rippachtal als Naherholungsraum und Verbindung zwischen Saale- und Elstertal gestärkt werden. Hierfür steht die nachhaltige Entwicklung des Radtourismus im Vordergrund, wobei Verbesserungsmöglichkeiten bei der Beschilderung und des Zustands der Wege bestehen. Weitere Potentiale liegen in der stillgelegten Bahntrasse



*Regionales Entwicklungskonzept der Stadt Lützen*

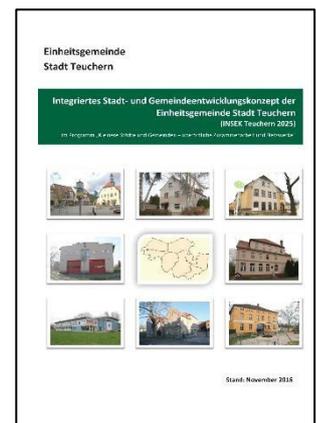
Leipzig-Pörsten sowie in der Einrichtung bisher in Lützen fehlender Radverleih- und Servicestationen.

### **IEK Lützen 2016**

2016 wurde das Integrierte Entwicklungskonzept Lützen beschlossen. Die beiden wesentlichen darin formulierten Zielstellungen sind zum einen der Erhalt des Status Grundzentrum sowie die Gewährleistung der öffentlichen Daseinsvorsorge für die gesamte Einheitsgemeinde und zum anderen die Stärkung der historisch-touristischen Anziehungspunkte.

### **INSEK Teuchern 2025**

Sowohl Alltagsradverkehr als auch touristischer Radverkehr sind im INSEK Teuchern thematisiert. Neben überregional bedeutsamen Radrouten sind insbesondere der regional bedeutsame Rippach-Radwanderweg, die Rad-Acht und der Nessa-Radwanderweg herzustellen bzw. auszubauen. Die Routen sollen durch kleinräumige Verbindungen weiter vernetzt werden. Die Verbindungen zwischen den Gemeinden und den Siedlungs- und Versorgungskernen sollen verbessert werden. Bei den bestehenden überregionalen und regionalen Radrouten bestehen Defizite bei der Instandhaltung sowie der Beschilderung. Das Fehlen kombinierter Geh- und Radwege entlang stark befahrener Straßen (Landes- und Kreisstraßen), insbesondere zwischen Nessa und Teuchern, Teuchern und Trebnitz sowie Gröbitz und Prittitz stellt ein Problem in der Einheitsgemeinde dar. Deren Herstellung ist eine wichtige Voraussetzung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer, zur stärkeren Vernetzung der einzelnen Ortschaften untereinander und mit der Kernstadt Teuchern (Grundzentrum) sowie zur besseren Anbindung der Ortsmitten an das überörtliche Radroutennetz.



*Integriertes Stadt- und Gemeindeentwicklungskonzept Stadt Teuchern*

### **ILEK Merseburg-Querfurt-Saalkreis 2006**

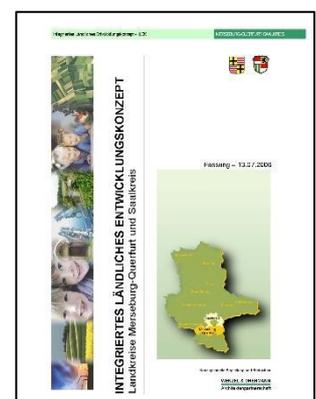
Das Radroutennetz dient zur räumlichen Vernetzung wichtiger Ziele mit Erholungsfunktion in der Region. Allerdings fehlt es in Teilbereichen an Wegen, die als Zubringer zu den überregionalen Routen fungieren können und eine kleinräumige Vernetzung ermöglichen. Von besonderer Bedeutung ist ein überregionaler Radwanderweg vom Fundort der „Himmelscheibe von Nebra“ zum Aufbewahrungsort (Landesmuseum Halle).

### **ILEK Region Burgenland-Weißenfels 2006**

Das im März 2006 aufgestellte ILEK enthält keine Aussagen zum Thema Radverkehr.

### **IGEKE Elsteraue 2017**

Zum Thema Radverkehr werden im IGEK der Gemeinde Elsteraue folgende Aussagen getroffen: Mit dem Um- und Ausbau der Bundesstraße



*Integriertes ländliches Entwicklungskonzept LK Merseburg-Querfurt und Saalkreis 2006*

2 zwischen den Ortslagen Reuden und Bornitz sind eine grundhafte Erneuerung der Fahrbahn sowie das Anlegen eines durchgehenden Fuß- und Radweges vorgesehen. Ein bedarfsgerechtes dimensioniertes Radroutennetz für Alltag und Freizeit ist das Leitziel. Bei den überregionalen Fahrradrouten ist vor allem der Elsterradweg hervorzuheben, welcher durch geeignete Wegeführungen erschlossen werden sollte.

Außerdem ist zu berücksichtigen, dass im IGEK das *Leitprojekt A: Optimierung und Erweiterung des Radwegenetzes* verankert ist, welches die Optimierung und Erweiterung der lokalen Vernetzung sowie die Sicherheit überregionaler Anbindungen thematisiert.

### **Ländliches Wegekonzept Sachsen-Anhalt**

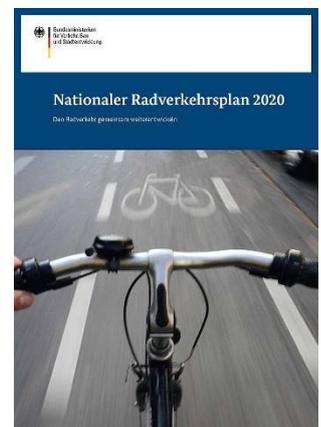
Durch das ländliche Wegekonzept wurde ein durchgehendes Streckennetz im ländlichen Raum und die Verbindung mit dem öffentlichen Personennahverkehr und Wasserstraßenverkehr geplant. Damit wird das Ziel einer Mehrfachnutzung des ländlichen Wegenetzes verfolgt, das heißt landwirtschaftliche und forstwirtschaftliche Wege, Radwege und Wanderwege nach Möglichkeit in einer Trasse verlaufen zu lassen. Seit 2014 wurde das Konzept jedoch nicht mehr aktualisiert.

## **Fachliche Rahmenplanung für den Radverkehr**

### **Nationaler Radverkehrsplan 2020 (NRVP)**

Das **Radfernwegenetz Deutschland** besteht aus 12 Radfernwegen und basiert auf der Grundlage des Nationalen Radverkehrsplans. Die D-Routen verknüpfen landesweite Flussradwege und Themenrouten und verlaufen auf bestehenden Radfernwegen. Somit entsteht ein zusammenhängendes touristisches Radroutennetz. Der Saaleradweg (D11), der durch die Montanregion führt, ist Teil dieses Radfernwegenetzes Deutschland.

Der Bund hat mit dem **Nationalen Radverkehrsplan 2020** eine wichtige Rolle als Moderator, Koordinator und Impulsgeber der Radverkehrsförderung übernommen. Der seit 2013 geltende „Nationale Radverkehrsplan 2020“ schließt sich nahtlos an den alten Radverkehrsplan von 2002 an. Ziel des NRVP ist es, den Radverkehr als Fortbewegungsmittel attraktiver und sicherer zu gestalten, sowie den sogenannten Umweltverbund aus ÖPNV, Fuß- und Radverkehr zu stärken. Aufbauend auf diesen Beobachtungen setzt der NRVP 2020 auf die drei Handlungsfelder fahrradfreundliche Infrastruktur, intensive Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit sowie Service und Dienstleistungen.



*Nationaler Radverkehrsplan 2020*

## **Radverkehrsplan für Sachsen-Anhalt 2010**

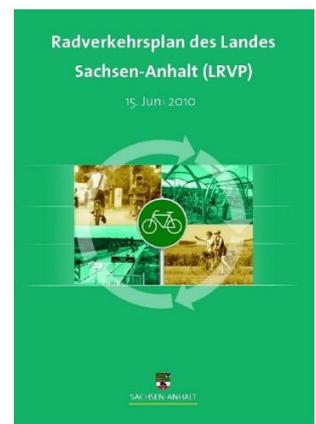
Die wesentliche Grundlage für das landesweite Radverkehrsnetz bilden die vorhandenen 16 überregionalen Radrouten, die von landesweiter Bedeutung sind und mit einer Gesamtlänge von 2.407 km das Land radverkehrsseitig erschließen. Darunter sind der Europaradweg R1 (E2 bzw. D3), der Elberadweg (D10) und der Saaleradweg (D11) von europaweiter bzw. deutschlandweiter Bedeutung. Innerhalb des Radverkehr-Gesamtsystems wird ein Landesradverkehrsnetz entwickelt.

- Klasse 1: Radrouten von europa- und bundesweiter Bedeutung (Euro-Velo-Routen, D-Routen)
- Klasse 2: Radrouten mit landesweiter Bedeutung, werden in Abstimmung mit betroffenen Gebietskörperschaften durch das Land definiert
- Klasse 3: Radrouten von regionaler, vornehmlich auf einen Landkreis bezogen bzw. von landkreisübergreifender Bedeutung und Vernetzung mit den Radrouten der Klassen 1 und 2
- Klasse 4: Radrouten von lokaler Bedeutung und straßenbegleitende Radwege innerhalb von Ortschaft. Sie bilden das Grundgerüst für die lokale Erschließung und haben vorrangig die Funktion der Gewährleistung der Nahmobilität im alltags- und freizeitrelevanten Radverkehr

Die Situation der weiteren Radrouten im Land stellt sich unterschiedlich dar. Die Bandbreite reicht von feststehender Routenführung und guter Qualität (größtenteils aber nicht erfasst) und Vermarktung (z. B. Flyer, Darstellung in Radwanderführern) bis hin zu geplanter Routenführung bzw. rein namentlicher Nennung (z. B. in den Regionalen Entwicklungsplänen). Ein landesweiter Überblick über Qualität und begleitende Weginfrastruktur der bestehenden und geplanten Radrouten liegt nicht vor.

2014 wurde eine umfassende Evaluation des Landesradverkehrsplans veröffentlicht, in welcher die bisher durchgeführten Maßnahmen analysiert sowie Empfehlungen zur weiteren Umsetzung des LRVP gegeben.

Im Herbst 2018 startet die Fortschreibung des Landesradverkehrsplans.



*RVP Sachsen-Anhalt 2010*

## **Radverkehrskonzept 2.0 für den Freistaat Thüringen 2018**

Im angrenzenden Freistaat Thüringen wurde die Radverkehrskonzeption 2018 neu formuliert. Folgende angrenzende Radrouten sind im Rahmen der Erstellung der RVK für die Montanregion zu berücksichtigen:

- I -08 Elster-Radweg (ELS)
- II-36 Meuselwitz – Lucka
- II-38 Altenburg – Meuselwitz
- Radroute Rund um die Braunkohle
- Rundtour von Altenburg ins Schnaudertal
- Rundtour Altenburger Obstland
- Landpartie-Route

Im Vergleich zum 2008 herausgegebenen Radverkehrskonzept des Freistaats ist der Bahnhistorische Erlebnisradweg Gera - Mumsdorf (II-34) nun nicht mehr Teil des Zielkonzeptes. Als langfristiges Entwicklungsziel wird dieser dennoch in den Zielplan der Montanregion aufgenommen.

## **Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen 2014**

Die RVK für den Freistaat Sachsen des Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr setzt auf eine gezielte Förderung des Alltagsradverkehrs und Radtourismus durch eine Verbesserung der Infrastruktur, des Services und der Information/Kommunikation. Unter der Bezeichnung SachsenNetz Rad soll der Radtourismus weiter gefördert werden, sowie eine einheitliche Wegweisung erfolgen. Im Rahmen der Erarbeitung der Radverkehrskonzeption für die Montanregion sind vor allem folgende angrenzenden Radrouten interessant:

- I-10 Elsterradweg (ELS)
- II-02 Neuseenlandradroute (NSL)
- II-28 Elster-Saale-Radwanderweg (ESR)
- II-65 Elster-Saale-Kanal
- Äußerer Grüner Ring (ÄGR)

Die Radverkehrskonzeption des Freistaates Sachsen soll ab Ende 2018 fortgeschrieben werden.

## **Radverkehrskonzepte der Landkreise**

Zusätzlich sind auch die **Radverkehrskonzeptionen des Landkreises Leipzig (2017)**, des **Landkreises Nordsachsen (2013, aktuell in Fortschreibung)** sowie **weitere aktuelle radverkehrsrelevante Planungen aus den beiden angrenzenden Landkreisen** als Grundlage zu berücksichtigen.



*RVK Thüringen 2018*



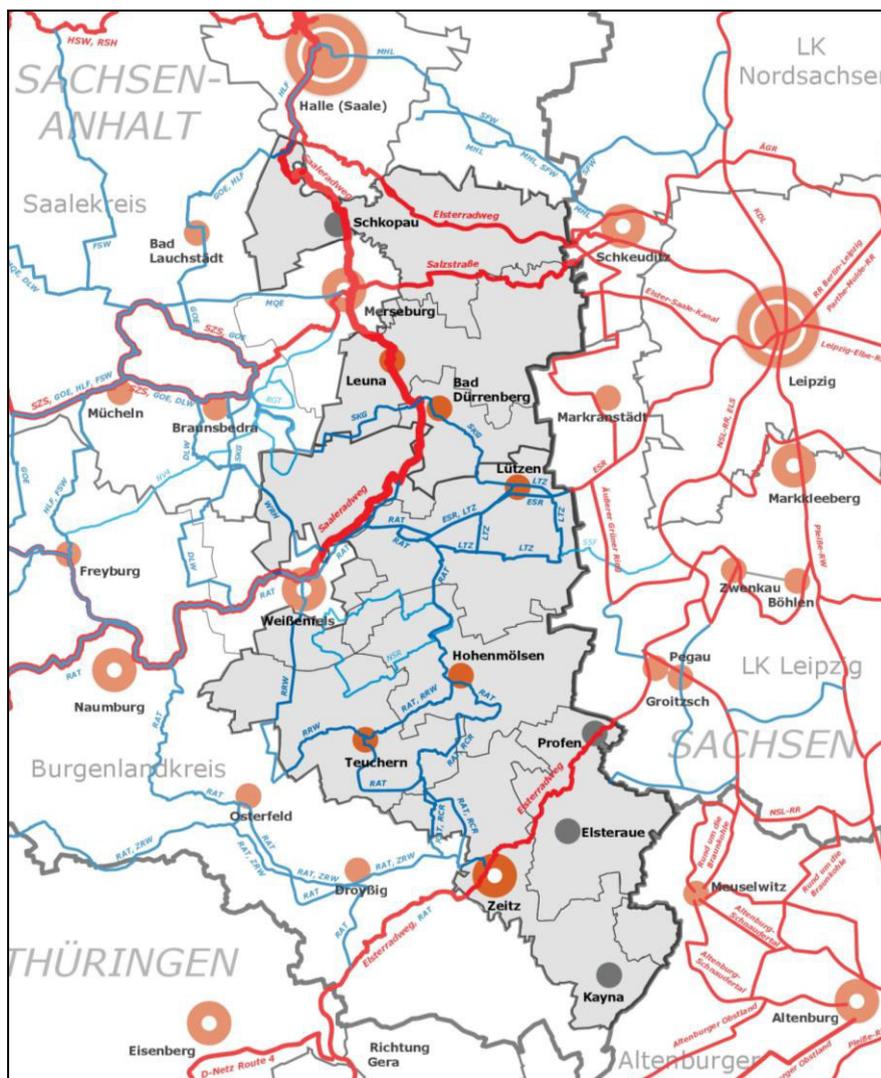
*RVK Sachsen 2014*

## 2.3 Radverkehr im Bestand

### Routennetz

Das Landesradverkehrsnetz untergliedert sich aktuell in vier Klassen mit unterschiedlicher Bedeutung:

- **Klasse 1:** Radrouten von europa- und bundesweiter Bedeutung (Euro-Velo-Routen, D-Routen)
- **Klasse 2:** Radrouten mit landesweiter Bedeutung
- **Klasse 3:** Radrouten von regionaler, vornehmlich auf einen Landkreis bezogen bzw. von landkreisübergreifender Bedeutung und Vernetzung mit den Radrouten der Klassen 1 und 2
- **Klasse 4:** Radrouten von lokaler Bedeutung und straßenbegleitende Radwege innerhalb von Ortschaften. Sie haben vorrangig die Funktion für die Gewährleistung der Nahmobilität im Alltags und freizeitrelevanten Radverkehr und bilden das Grundgerüst für die lokale Erschließung



*Schemaplan 02:  
Bestehendes touristisches  
Radroutennetz  
nach LRVP 2010*

Die existierenden Radrouten in der Montanregion Sachsen-Anhalt Süd können den Klassen wie folgt zugeordnet werden:

**Radrouten Klasse 1:**

- Saaleradweg (SRW)

**Radrouten Klasse 2:**

- Elsterradweg (ELS)
- Salzstraße (SZS)

**Radrouten Klasse 3:**

- Elster-Saale-Radweg (ESR)
- Saale-Unstrut-Elster-Rad-Acht (RAT)
- Sole-Kohle-Geschichte-Radroute (SKG)
- Lützen (LTZ)
- Rippach-Radwanderweg (RRW)
- Weißenfels - Rossbach/„Hasse“ (WRH)
- RECARBO-Kohleradweg (RCR)
- Lauchgrund-Schwarzeiche-Radweg (LGS)
- Goetheradweg (GOE)
- Zuckerbahnradweg Zeitz-Camburg (ZRW)

**Radrouten Klasse 4:**

- Nessa-Radweg (NSR)
- Südliche Schlachtfelder (SSF)

**Lokale touristische Routen und Routen aus anderen Konzepten in der Region:**

- Verbindung Weißenfels - Großkaynaer See
- Radweit Leipzig - Erfurt
- Floßgrabenradweg (Wüsteneutzsch - Schladebach - Nempitz)
- Gellert- und Schellbach- Rad- und Wanderweg (Meineweh-Bonau-Schelkewitz-Lagnitz-Teuchern)



Die wesentlichen **Kriterien des Alltagsradverkehrs** sind:

- Umwegarme, direkte Linienführung
- Zügige Befahrbarkeit der Route
- Gute Oberflächenqualität
- Sichere Führung des Radverkehrs
- Verbindung von wichtigen Quell- und Zielorten, wie Schulen, Arbeitsstätten, Einkaufsmöglichkeiten, Sport- und Bildungseinrichtungen und ÖPNV-Haltepunkte
- Sichere Abstellanlagen an Quell- und Zielpunkten

### **Pendlerströme in der Region**

Nach dem Pendleratlas der Bundesagentur für Arbeit (Stand 2017) können in der Region wesentliche Pendlerströme betrachtet werden. Für die Region Saalekreis beläuft sich der Anteil der Auspendler in die Nachbarlandkreise auf insgesamt 41.000 Personen täglich, was ca. 54 % der Arbeitnehmer des Kreises entspricht. Der Fokus liegt dabei auf der Stadt Halle mit täglich über 18.000 Personen, gefolgt von der Stadt Leipzig mit ca. 5.500 Personen täglich. Die Anzahl der Einpendler in den Saalekreis beträgt rund 33.000 Personen, was einem Anteil von 48 % aller Arbeitnehmer des Kreises entspricht. Auch hier liegt der **Fokus** auf dem **Oberzentrum Halle**, da von dort täglich über 10.000 Menschen einpendeln.

Für den Burgenlandkreis sind etwa 26.000 Auspendler in die Nachbarreise zu verzeichnen, dies entspricht ca. 36 % der Arbeitnehmer. Davon pendeln ca. 5.000 Menschen in den Saalekreis und 3.000 in die **Stadt Leipzig**. Die Zahl der Einpendler aus anderen Kreisen beträgt etwa 13.000 Beschäftigte. Hier kommen mit über 3.100 Arbeitnehmern die meisten Einpendler aus dem Saalekreis.

Die Oberzentren Halle (Saale) und Leipzig sind als die wichtigsten Ziel- und Quellorte für Pendler der Montanregion anzusehen. Die Anbindung dieser an die Zentren der Region sollte damit ein wesentliches Netzziel darstellen. Darüber hinaus sind die **S-Bahn- und Zughaltepunkte** sowie die **Haltepunkte der PlusBus-Linien** wichtige Anknüpfungspunkte für Fahrradpendler. Im Sinne eines **multimodalen Pendlerverkehrs** bilden sie wichtige Ziele und sind in den Planungen zur berücksichtigen.

Neben den Schwerpunkten *Anbindung an die Oberzentren* sowie die *Verknüpfung mit Haltepunkten des ÖPNV* ist die **Verbindung der Zentren in der Montanregion untereinander** ein grundlegendes Ziel der Radverkehrskonzeption.

Eine besondere Stellung nehmen außerdem die Radverbindungen zu **Schulen** ein, da es sich hier um besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmer handelt. Insgesamt finden sich in der Montanregion 6 Gymnasien, 14 Sekundarschulen und 3 Berufsbildende Schulen.

Im Themenbereich der für den täglichen Pendlerverkehr so wichtigen Direktverbindungen zwischen den Ziel- und Quellorten besteht in der Montanregion noch großes Steigerungspotential, welches in Kapitel 5.1 – Leitprojekte „Direktverbindungen als Pendler Routen ausbauen“ noch einmal untersetzt wird.

### **Radverkehrsanlagen an klassifizierten Straßen**

Zur direkten Verbindung von Zielen in der Region stellen die klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) meist die kürzeste aber manchmal auch die einzige Verbindung dar. Grundsätzlich ist die **Nutzung des vorhandenen Straßennetzes** durch den Radverkehr – eine Führung im sogenannten **Mischverkehr** – durchaus möglich. Jedoch wird dies durch das Verkehrsaufkommen (insbesondere Schwerlastverkehr), die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit, den Querschnitt sowie den Zustand der Straße häufig limitiert. Gerade außerorts ereignen sich häufig Unfälle mit Radverkehrsbezug bei Überholmanövern durch Kraftfahrzeuge.

Durch die **Anlage von straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen** (RVA) kann Radfahrern eine **sichere und komfortable Alternative zum Mischverkehr** geboten werden. Die Planung und der Bau von straßenbegleitenden Radwegen an Bundes- und Landesstraßen außerhalb von Ortslagen obliegen der Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt (LSBB). Im Rahmen des 2010 aufgestellten Landesradverkehrsplanes erfolgte eine umfangreiche Bedarfsermittlung, welche 2016 noch einmal aktualisiert wurde. Mittels einer **Multikriterienanalyse** wurden entsprechende Bedarfsmeldungen aus den Gemeinden und Landkreisen hinsichtlich des Maßes der Gefährdung (z. B. die vorhandene und prognostizierte Verkehrsbelastung) und auf der anderen Seite des Maßes der Betroffenheit (z. B. die Bedeutung der Strecke als Schulweg oder das Erreichen von Ortschaften) bewertet und in eine Prioritätenreihung überführt.

Die **Priorisierung** der Bedarfe erfolgte in einen „**vordringlichen Bedarf**“, dessen Umsetzung innerhalb der Gültigkeit der Radwegebedarfspläne (2015 – 2030) vorgesehen ist, und einen „**weiteren Bedarf**“.

Für Planung, Bau und Unterhalt von Radverkehrsanlagen an Kreisstraßen sind in Sachsen-Anhalt die Straßenverkehrsämter bzw. die Bauämter der Landkreise zuständig. Konkrete Bedarfspläne oder Planungen für Radverkehrsanlagen an Kreisstraßen lagen bei der Erarbeitung der Radverkehrskonzeption nicht vor.

Die in den Radwegebedarfsplänen des LSBB festgesetzten Bedarfe an Bundes- und Landesstraßen wurden für die Radverkehrskonzeption der Montanregion nachrichtlich übernommen. Im Rahmen der Bearbeitung wurden bei den Gemeinden und den beiden Landkreisen neue Bedarfe für Radverkehrsanlagen abgefragt. Dabei wurden auch Bedarfsmeldungen für Kreisstraßen aufgenommen, welche nicht durch das LSBB betreut werden, sondern im Aufgabenbereich des Landkreises liegen.



*Radfahrer im Mischverkehr*



*RVA an K2176 zwischen Leuna und Bad Dürrenberg, Teil des Saaleradwegs*

Insgesamt besteht in der Region ein klassifiziertes Straßennetz von rund 480 km (Bundesstraßen: 202 km / Landesstraße: 204 km / Kreisstraßen: 73 km). Im **Bestand** finden sich aktuell **83 km Radverkehrsanlagen** im Zuge des klassifizierten Straßennetzes (außerorts).

Auf der anderen Seite ergibt sich für die Region insgesamt ein **Bedarf von 119 km Radverkehrsanlagen an klassifizierten Straßen (außerorts)**. Dieser setzt sich zusammen aus:

<b>Radverkehrsanlagen Bestand</b>	<b>83 km</b>
<b>Radverkehrsanlagen Bedarf</b>	<b>119 km</b>
Vordringlicher Bedarf (Quelle: LRVP)	22 km
Weiterer Bedarf (Quelle: LRVP)	70 km
Neue Bedarfsmeldungen aus RVK Montanregion	27 km

Insgesamt ist **der Bedarf an neuen Radverkehrsanlagen** entlang von klassifizierten Straßen in der LEADER-Region also noch **deutlich größer als** die Kilometeranzahl der **bereits vorhandenen Anlagen**. Hier besteht **Handlungsbedarf** seitens des LSBB und den jeweils zuständigen Ämtern der Landkreise.

## Qualität der Radverkehrsinfrastruktur

Aufbauend auf eigenen Recherchen, abschnittswisen Befahrungen sowie durch Gespräche mit den Kommunen konnte eine Einschätzung des Radverkehrsnetzes hinsichtlich Oberflächenqualität und Befahrbarkeit ermittelt werden (*siehe Plan 2: Oberflächen und Befahrungsqualität*).

Zusammengefasst sind folgende Qualitäten der Radverbindungen auffällig:

- Abschnittsweise qualitativ gute Infrastruktur in Form von separat geführten Radwegen an hauptsächlich touristischen Routen, aber auch im Verlauf von klassifizierten Straßen
- Erhebliche Mängel an Wegeverbindungen in kommunaler Baulast mit Schwachstellen wie Schlaglöcher, durchgängig minderwertiger Belag aus wassergebundener Decke, schlechte Entwässerung oder unebene Feld- und Wiesenwege
- Ungesicherte Benutzung von klassifizierten Straßen mit hohem Kfz- und Schwerlastverkehrsaufkommen im Mischverkehr ohne Radverkehrsanlagen
- Radverkehrsanlagen an klassifizierten Straßen häufig nur „Stückwerk“, durchgängige Befahrung von längeren Abschnitten selten möglich
- Punktuelle Gefahrenstellen, wie z. B. ungesicherte Querungsstellen, fehlende Aufstellflächen am Ende von straßenbegleitenden Radwegen oder Querungsstellen, schlecht sichtbare und teilweise überflüssige Poller und Umlaufsperrn
- Teilweise umwegige Linienführung v. a. für den Alltagsverkehr
- Fehlende bzw. mangelhafte Infrastruktur auf touristischen Routen (Rastplätze, Informationsangebote, Müllentsorgung usw.)



*Beispiele straßenbegleitender Geh- und Radweg (links) und Straße ohne Radverkehrsanlage (rechts)*



*Beispiele schlechte Belagsqualität (links), gefährliche Umlaufsperrn (rechts)*

## Qualität der Radverkehrswegweisung

Die Radverkehrswegweisung in der Montanregion beschränkt sich ausschließlich auf touristische Radrouten. Sie ist in unterschiedlicher Qualität von sehr gut bis hin zu ganz schlecht vorzufinden. Zu bestehenden Wegweisern und Informationstafeln wurden folgende Probleme festgestellt:

- Flächendeckende Wegweisung nicht vorhanden
- Nur vereinzelte Routen weisen einen einheitlichen Standard in der Wegweisung nach den Vorgaben des „Touristischen Leitsystems in Sachsen-Anhalt“ (2005) oder dem FGSV „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ (FGSV-Nr. 245) auf
- Fernziele teilweise nicht kontinuierlich verfolgt
- Teilweise private/gastgewerbliche Ziele auf den Wegweisern
- Wegweiser teilweise aus Holz, durch Verwitterung kaum oder nicht mehr lesbar
- Teilweise veraltete, beschädigte und nicht lesbare und andererseits neue und aktualisierte Informationstafeln
- Kein einheitliches Design der Informationstafeln und deren Halterungssysteme



*Verwitterter Holzwegweiser (links) und gutes Beispiel für Wegweiser (rechts)*

*Bildquelle links: Sandra Kittler*



*Ausgeblichene und beschmierte Infotafel am Elsterradweg in Zeitz (links) und Infotafel an der Recarbo-Radroute in Trebnitz (rechts)*

Die folgende Tabelle gibt einen groben Überblick über den jeweiligen Zustand der Wegweisung der einzelnen Routen im Bereich der LEADER-Region:

Saaleradweg	Größtenteils beschildert; nicht konsequent nach Touristischem Leitsystem in Sachsen-Anhalt (TLS) bzw. FGSV 245
Salzstraße	Nicht durchgängig beschildert; nicht konsequent nach TLS bzw. FGSV 245
Elsterradweg	Saalekreis: durchgängig beschildert nach TLS bzw. FGSV 245 Burgenlandkreis: überwiegend Zwischenwegweiser, auf Vollwegweisern fehlt abschnittsweise „Zeit“ als Fernziel
Saale-Unstrut-Elster-Rad-Acht	Durchgängig beschildert; nicht konsequent nach TLS bzw. FGSV 245; zwischen Mondsee und Kretzschau nur Zwischenwegweiser
Zuckerbahnradweg	Durchgängig beschildert nach TLS bzw. FGSV 245
Lauchgrund - Schwarzeiche	Nicht durchgängig beschildert; nicht konsequent nach TLS bzw. FGSV 245; Systematik der Haupt- und Unterziele nicht konsequent verfolgt
RECARBO	Durchgängig beschildert; nicht konsequent nach TLS bzw. FGSV 245; zwischen Mondsee und Kretzschau nur Zwischenwegweiser
Elster-Saale-Radweg	Nicht durchgängig beschildert; nicht konsequent nach TLS bzw. FGSV 245; im Bereich Dehlitz lückenhaft; teilweise fehlen die ELS-Routenpiktogramme an Vollwegweisern
3-Städte-Tour (Merseburg – Querfurt - Erfurt)	Nicht durchgängig beschildert, nicht konsequent nach TLS bzw. FGSV 245
Goetheradweg	durchgängig beschildert nach TLS bzw. FGSV 245; Haupt- und Unterziele müssten teilweise überarbeitet werden
Sole-Kohle-Geschichte	Saalekreis: durchgängig beschildert; nicht konsequent nach TLS bzw. FGSV 245 Burgenlandkreis: nicht beschildert
Rippach-Radweg	Nicht durchgängig beschildert; überwiegend Zwischenwegweiser, kaum Vollwegweiser; Wegweiser in unterschiedlicher Qualität, teilweise verwittert
Nessa-Radrouten	Nicht durchgängig beschildert; nur Zwischenwegweiser; Wegweiser nur aus Holz, verwittert
Weißenfels - Großkaynaer See	Durchgängig beschildert nach TLS bzw. FGSV 245
Lützen	Keine Wegweisung
Südliche Schlachtfelder	Keine Wegweisung

## Kombination von Radverkehr und ÖPNV

Die Benutzung eines einzelnen Verkehrsmittels zum Zielort war gestern, heute und zukünftig steht die direkte (intermodale) Verknüpfung im Vordergrund. Die „flexible Arbeitswelt“ und das stetig steigende Bedürfnis der Ortsveränderung im Alltagsverkehr sowie im Freizeit- und Tourismusverkehr bedürfen einer in sich kompatiblen und umweltverträglichen Wegekette. Die Verknüpfung des Radverkehrs mit öffentlichen Verkehrsmitteln spart CO<sub>2</sub> ein, trägt zur Erhaltung und Verbesserung der Gesundheit bei, stärkt den Umweltverbund und verringert die Abhängigkeit vom Auto.

Für eine erfolgreiche Umsetzung muss die Integration des Fahrrads in den Nahverkehr mit den Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr sinnvoll, praktisch und attraktiv gestaltet werden. Dazu gehören **B+R-Stationen** mit **witterungsfesten und diebstahlsicheren Fahrradabstellmöglichkeiten** an Mobilitätspunkten, eine **unkomplizierte und preiswerte Mitnahme des Fahrrads** mit Bus und Bahn und ein gutes Angebot an **Fahrradverleihsystemen**.

### Fahrradmitnahme im ÖPNV

Im **schienengebundenen ÖPNV** können im Gebiet des MDV Fahrräder kostenlos mitgenommen werden. Dieses Angebot wird rege genutzt und auf einzelnen Verbindungen wie z. B. Leipzig – Weißenfels – Naumburg sind die Züge in den Spitzenzeiten vollständig ausgelastet.

Weniger bekannt ist die Möglichkeit, auch in den **Bussen und Straßenbahnen** des Saalekreises und Burgenlandkreises Fahrräder kostenfrei mitzunehmen. Spezielle Angebote hierfür, wie beispielsweise Fahrradanhänger oder angebaute Busträgersysteme bestehen aktuell nicht. Komfortable Aus- und Umsteigemöglichkeiten sind an den Bahnhaltspunkten größtenteils vorhanden.

### Bike+Ride

Das Abstellen des Fahrrads an Bahnhaltspunkten ist für eine einfache und komfortable Verknüpfung zwischen den Verkehrsmitteln essenziell. Grundsätzlich sind geeignete Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an entsprechend frequentierten Zugangsstellen des ÖPNV eine gute Möglichkeit, um den Umweltverbund zu stärken und neue Kunden für öffentliche Verkehrsmittel zu gewinnen.



*Fahrradboxen und barrierefreie, überdachte Abstellanlage am Bahnhof Bad Dürrenberg*

Hinsichtlich der Qualität von Bike+Ride-Anlagen gilt es folgende Mindeststandards beizubehalten bzw. zu erreichen:

- Leichte Auffindbarkeit am Haltepunkt
- Überdachung der Anlage zum Witterungsschutz der Räder
- Abstellanlagen als Anlehnbügel, um Rahmen sicher anzuschließen
- Ausreichende Dimensionierung der Anlagen

Als **Grundausrüstung** sollten an SPNV-Zugangs- und Verknüpfungstellen **mindestens fünf überdachte B+R-Abstellplätze bzw. Rahmenhalterungen** vorhanden sein. Laut den Nahverkehrsplänen des Burgenlandkreises und des Saalekreises sind die meisten Bahnhöfe und Bahnhaltepunkte mit ausreichend Fahrradabstellanlagen ausgestattet (siehe Tabelle unten). Allerdings sind diese nicht standardmäßig wettergeschützt. Verschließbare Fahrradboxen kommen bisher nur in Bad Dürrenberg zum Einsatz.

Haltepunkte	bestehende B+R-Stellplätze
Kötzschau	1
Bad Dürrenberg Bahnhof	9
Schkopau Bahnhof	2
Merseburg Bahnhof/Zentrum	63
Buna-Werke	5
Bf Weißenfels	25
Bf Zeitz	11
Bf Großkorbetha	24
Bf Teuchern	keine Vorhanden/ Bedarfmeldung
Deuben (b. Zeitz)	10
Krauschwitz	keine Angabe
Langendorf (b. Weißenfels)	14
Leißling	16
Luckenau	keine Angabe
Prittitz	6
Profen	10
Theißen (Bus)	10
Zeitz, Schützenplatz (Bus)	18
Hohenmölsen Busbahnhof	160



Abstellanlagen an Bahnhaltepunkt in unterschiedlicher Qualität  
1) Zeitz  
2) Schkopau

Quelle: Nahverkehrsplan Saalekreis (2017) und Burgenlandkreis (2018) sowie Hinweise im Rahmen des Umlaufs

## Aktuelle öffentlichkeitswirksame Projekte zur Förderung des Radverkehrs

Unterschiedliche Projekte und Veranstaltungen bieten eine gute Möglichkeit, das Fahrrad in den Fokus der Öffentlichkeit zu rücken.

Derzeit gibt es sowohl privat organisierte als auch durch den Landkreis bzw. von Tourismusverbänden und Städten durchgeführte Veranstaltungen und Aktionen:

- Anradeln & Abradeln an der Weißen Elster auf der Weinroute
- Recarbo-Radtour durch die Recarbo-Erlebnisregion, 2018 gab es in diesem Zusammenhang eine Führung durch das Museum Brikettfabrik Herrmannschacht Zeitz sowie eine Besichtigung der Bergbaufolgelandschaft Pirkau
- Granschützer Radquerfeldein: „Rund um den Auensee“
- Silvesterradtour in Weißenfels
- verschiedene geführte Touren des ADFC Sachsen-Anhalt, z. B. auf der Saale-Unstrut-Elster-Rad-Acht im Burgendlandkreis
- internationales Cross-Country-Rennen (XCO - olympische Variante vom Mountainbike-Rennen) in Weißenfels (September 2019)
- „Sicher mit dem Rad zur Schule“ - in der Regel Durchführung von Projekttagen zur Verkehrssicherheit zu Schuljahresbeginn
- Projekttag im Verkehrsgarten Teuchern: verkehrserzieherische Schulungen und Projekte für Kita- und Grundschulgruppen des Burgendlandkreises
- Radprüfung mit Preisverleihung wird von allen Viertklässlern absolviert
- NASA wirbt für Schülerferienticket und informiert über kostenlose Fahrradmitnahme

Einen wichtigen Beitrag im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit leistet auch der ADFC Sachsen-Anhalt mit seinem Projekt „**Fahrradstadt Magazin**“. Neben verschiedenen Social-Media-Kanälen wird hier vor allem der wöchentlich erscheinende Fahrrad-Podcast „**RadPod**“ produziert. Dabei dreht sich alles um Neuigkeiten aus der Radverkehrspolitik und den Fahrradalltag in Sachsen-Anhalt.



Werbeplakat zum jährlichen Anradeln & Abradeln am Elsterradweg in Zeitz



Flyer zur 10. RECARBO-Radtour im September 2018



Fahrradstadt Magazin des ADFC Sachsen-Anhalt

# 3. Radverkehrskonzeption

## Radverkehr als System



Schemadarstellung Radverkehr als System

Radverkehrsförderung ist weit mehr als nur die Schaffung der benötigten verkehrstechnischen Infrastruktur. Auch die Themen Service und Öffentlichkeitsarbeit spielen eine wichtige Rolle, um das Radverkehrsaufkommen nachhaltig positiv zu beeinflussen. Insgesamt ermöglicht es die integrierte Systembetrachtung, die unterschiedlichen Aspekte der Fahrradnutzung ganzheitlich anzugehen, um damit einen aufeinander abgestimmten Ausbau voranzubringen.

*Infrastruktur, Service, Öffentlichkeitsarbeit – die Grundpfeiler des Systems Radverkehr*

Die **Infrastruktur** soll direkte, sichere und komfortable Fahrten mit dem Fahrrad ermöglichen. Dazu gehören neben einem **lückenlosen und unwegarmen Radverkehrsnetz** auch **Radverkehrsanlagen** entsprechend den geltenden Richtlinien.

Radrouten sollten flächendeckend eine hohe Qualität aufweisen. Hierbei sind die Ausbaustandards gemäß dem Landesradverkehrsplan anzustreben. Auch sind die geltenden Richtlinien der ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, 2010) und der StVO (letzte Anpassungen 2017) auf den Abschnitten zu prüfen und umzusetzen. Ausreichende Mindestbreiten auf den Anlagen sind dabei unbedingt einzuhalten.

Neben den Wegen sind die Themen **Wegweisung** und **Abstellanlagen** wichtige Elemente zur effektiven Förderung des Radverkehrs. Eingebunden in ein **Zielnetz** bauen die einzelnen Elemente sinnvoll aufeinander auf.

Die **Koordination** der entsprechenden Aktivitäten durch ein Management sowie die Unterstützung der Kommunen und Gemeinden durch Radverkehrsbeauftragte und Arbeitskreise wie eine Landesarbeitsgemeinschaft Radverkehr und Arbeitsgemeinschaften auf Ebene der Kommunen sowie der Landkreise sind darüber hinaus wichtige Stützpfiler der Infrastrukturentwicklung für den Radverkehr.

Ein stabiler und gut ausgebauter **Servicebereich** macht das Radfahren attraktiv und kann dessen Image in der Öffentlichkeit positiv beeinflussen. Dazu gehören z. B. die Verknüpfung des Radverkehrs mit dem öffentlichen Verkehr, Fahrradverleihsysteme, Fahrrad- und Gepäckaufbewahrungsmöglichkeiten sowie unkomplizierte und schnelle Reparaturen und Informationen für Radtouristen. Zudem wird auch das Thema **Lademöglichkeiten für Pedelecs und E-Bikes** mit steigender Anzahl dieser Radtypen auch im Burgenlandkreis und Saalekreis immer wichtiger werden.

Durch Informationen und imageverbessernde **Öffentlichkeitsarbeit** kann die Verkehrsmittelwahl zum Fahrrad hin positiv beeinflusst werden. Dies beinhaltet beispielsweise Informationskampagnen oder Motivationsveranstaltung zur Fahrradnutzung.

Diese integrierte Systembetrachtung ermöglicht es, die unterschiedlichen Aspekte der Fahrradnutzung ganzheitlich anzugehen, um damit einen aufeinander abgestimmten Ausbau voranzubringen.

Auf die verschiedenen strategischen Punkte der Radverkehrsförderung sowie auf die entsprechenden Rahmenbedingungen wird folgend eingegangen.

## 3.1 Planung des Radnetzes

Als Entwicklungsziel werden **qualitativ hochwertige Routen und Verbindungen** angestrebt, welche die Montanregion in ausreichender Dichte erschließen und damit für **Alltagsradverkehr und Freizeitradverkehr** ein **attraktives Angebot** bieten. Das Radverkehrsnetz ist damit wichtiger Bestandteil und Grundlage der Radverkehrsförderung.

*Routennetz als Planungsgrundlage*

Die hierbei genutzte Infrastruktur kann vielfältig sein und bedarf nicht immer einer neuen separat geführten Radverkehrsanlage, sondern kann auch auf bestehenden Straßen, landwirtschaftlichen Wegen etc. verlaufen. In Verbindung mit einer flächendeckenden Wegweisung soll sich der Alltags- und Freizeitradverkehr auf diesen Routen sicher und komfortabel bewegen können. Das überarbeitete Netz wurde unter Berücksichtigung des Landesradverkehrsplans Sachsen-Anhalt, der Entwicklungsziele regionaler Konzeptionen sowie in enger Kooperation und Abstimmung mit den betroffenen Städten, Gemeinden und angrenzenden Landkreisen abgestimmt.

Es wird darauf hingewiesen, dass Trassenänderungen der überregionalen Radwege (Klasse 1 und 2) durch die Kommunen bzw. Landkreise offiziell beim Landesverwaltungsamt zu beantragen sind.

### Netzstruktur

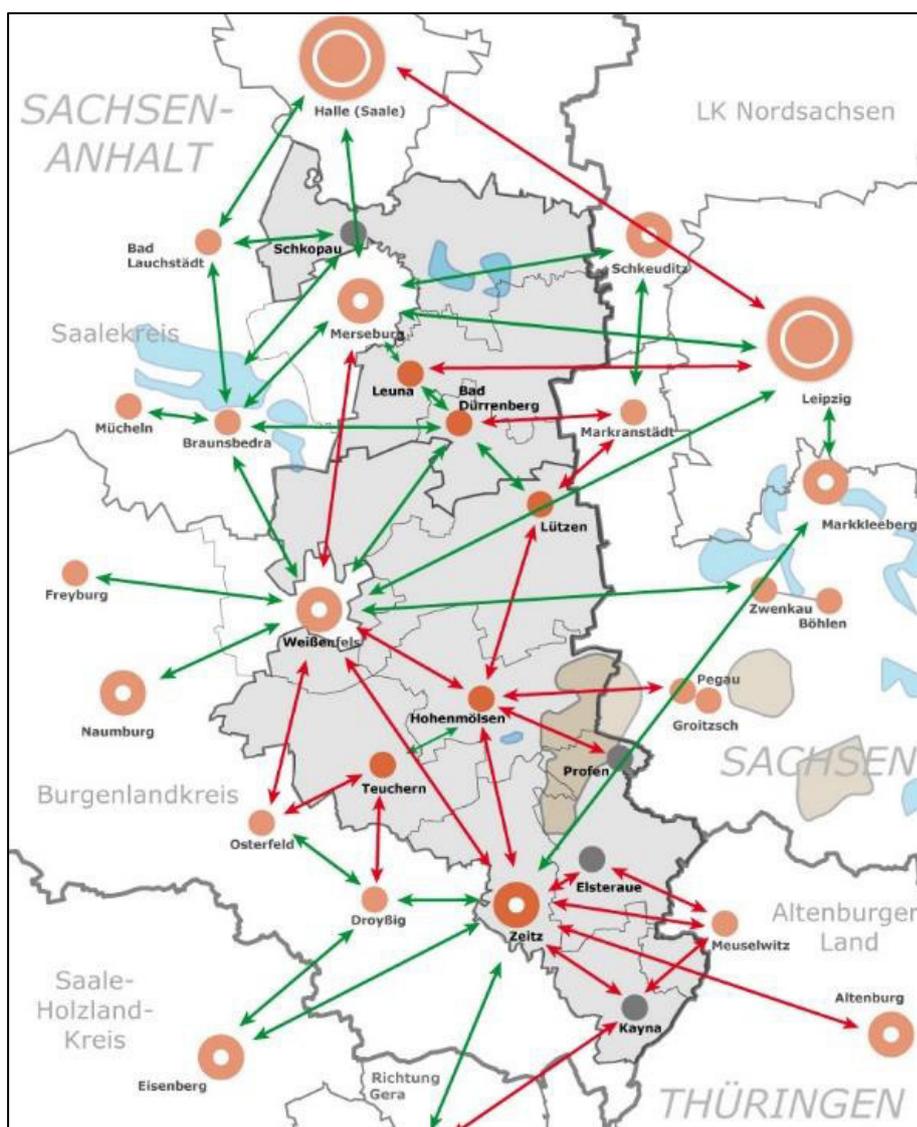
Aktuell findet sich in der Region ein gewachsenes, kleinteiliges Radroustennetz mit einem Fokus auf Rundkursen und Routen für Naherholung und Freizeit. Das Thema Alltagsradverkehr stand bisher nicht im Vordergrund der Planungen. Zudem fällt auf, dass Radverkehrsanlagen an klassifizierten Straßen aktuell immer nur auf kurzen Abschnitten vorhanden sind, was eine durchgängige Fahrt zwischen den zentralen Orten der Region (abseits von touristischen Radrouten) erschwert oder schlicht unmöglich macht.

Durch die Überlagerung der verschiedenen Radrouten besteht aktuell zwar schon ein Radverkehrsnetz, welches Ziele jedoch nicht flächenhaft und über die Grenzen hinaus verbindet.

Ausgehend vom bestehenden Routennetz des Landesradverkehrsplans Sachsen-Anhalt sind in der Montanregion noch mehrere Verbindungen zwischen den zentralen Orten ohne eine direkte Radverkehrsverbindung.

Konkret betrifft dies die Relationen:

- Merseburg – Weißenfels
- Merseburg – Leipzig
- Bad-Dürrenberg – Markranstädt
- Weißenfels – Freyburg
- Zeitz – Weißenfels
- Zeitz – Altenburg/Meuselwitz
- Zeitz – Kayna
- Zeitz – Elsteraue
- Elsteraue – Meuselwitz
- Meuselwitz – Kayna – Gera
- Teuchern–Zeitz
- Teuchern – Osterfeld
- Teuchern – Droyßig
- Hohenmölsen – Zeitz
- Hohenmölsen– Profen/Pegau
- Hohenmölsen – Lützen
- Hohenmölsen – Weißenfels



Schemaplan 03:  
Zielverbindungen zwischen zentralen Orten

*grün:* Radroute vorhanden

*rot:* bisher keine direkte Radroute vorhanden

Diese Routen gilt es zukünftig zu entwickeln und sowohl hinsichtlich Routenqualität als auch Beschilderung umzusetzen. Des Weiteren wurden im Zuge dieser Radverkehrskonzeption für einige bestehende Zielverbindungen Optimierungsvorschläge erarbeitet.

Im Zuge dieser ersten Radverkehrskonzeption für die LEADER-Region stand vor allem die überregionale Verbindungsfunktion des Netzes im

Fokus, weshalb innergemeindliche Verbindungen nicht detailliert berücksichtigt werden konnten.

Um ein verdichtetes Radverkehrsnetz in der Montanregion aufzubauen, wird im **Ergebnis des Planungsprozesses** und **aufbauend auf dem LRVP** ein mehrstufiges System von Radrouten vorgeschlagen:

1. Radrouten der **Klasse 1 und 2** (Radfernwege, Routen mit bundes- und landesweiter Bedeutung)
  2. Radrouten der **Klasse 3** (regionale Radrouten)
  3. ergänzende Radrouten der **Klasse 4** (lokale Radrouten)
  4. **Prioritäre Hauptachsen**, die unabhängig von Routenkategorien die Hauptziele der Region als flächenhaftes Netz verbinden
- *Im Anschluss an die im Jahr 2018 beginnende Fortschreibung des Landesradverkehrsplanes Sachsen-Anhalt sind ggf. Anpassung an dieser Systematik notwendig, um eine Stringenz zu erreichen.*

Im *Plan 1 – Vorschlag Zielnetz Radrouten* ist das Zielnetz dargestellt, *Plan 2 – Oberflächen und Befahrungsqualität* zeigt auf der Grundlage des Zielnetzes eine aktuelle Qualitätseinschätzung der Verbindungen. Die zur Umsetzung des Zielnetzes nötigen Maßnahmen werden im *Plan 3 – Maßnahmenplan* dargestellt sowie in der *Anlage 2 – Zusammenfassung baulicher Maßnahmen* beschrieben und in Prioritäten eingeteilt.

Für das Zielnetz wurden mehrere Unterkategorien gebildet, um Planungsstände und Einsatzmöglichkeiten der Radrouten konkreter zu definieren:

#### Radroutennetz

	Prioritäre Zielverbindungen			
				Bestand / Heraufstufung Klasse 3 zu Klasse 2
				Routenvorschlag - mit konkretem Verlauf
				Routenvorschlag - Verlauf noch zu bestimmen
				Optimierungspotential / Potential Führung Bahntrasse
				Route verlegt/aufgelöst
				Ergänzungsrouten

#### Übersicht Einteilung Zielnetz

**Prioritäre Zielverbindung:** Die vorgeschlagenen Achsen bilden ein flächenhaftes und überregionales Netz zur Verbindung der zentralen Orte der Region. Durch sie wird, unabhängig von den definierten Routenklassen, hervorgehoben welche Radrouten prioritär verfolgt werden sollten.

**Routenvorschläge:** Es erfolgt eine Unterscheidung in Routenvorschläge mit konkretem Verlauf und in Routenvorschläge, deren Verlauf noch genauer definiert werden muss. Die zweite Kategorie betrifft vor allem Verbindungen, die im Rahmen zukünftiger Planungen und Baumaßnahmen beachtet und realisiert werden sollten.

**Optimierungspotenzial:** Die vorgeschlagenen Routen stellen Streckenabschnitte in einer optimierten Führung dar. Die Ertüchtigung dieser

Strecken würde eine Attraktivierung oder Verbesserung der Verkehrssicherheit der Verbindung bedeuten.

Zusätzlich sind in dieser Kategorie auch stillgelegte Bahntrassen und derzeit noch aktive Werksbahntrassen gekennzeichnet, die als potentielle und attraktive Strecken für Bahnradwege gesehen werden.

**Route verlegt/gestrichen:** Auf Grund verschiedener Gründe wurden einige Routen verlegt bzw. gestrichen.

**Heraufstufen:** Routen, die aufgrund ihrer Relevanz und Verbindungsfunktion heraufgestuft werden sollten.

**Ergänzungsrouten:** In dieser Kategorie finden sich innerörtliche/untergeordnete Verbindungen, die für die Radverkehrskonzeption der Region wenig Relevanz besitzen, jedoch der Vollständigkeit halber dargestellt werden.

## **Klasse 1+2: Routenoptimierungen und Überlegungen**

Für die bestehenden Routen der Klassen 1 und 2, also den Routen mit europa-, bundes- oder landesweiter Bedeutung, ergaben sich im Laufe der Bearbeitung mehrere kleinere Optimierungsvorschläge, die mit der projektbegleitenden Arbeitsgruppe Radverkehr und den jeweils betroffenen Kommunen abgestimmt wurden. Zudem werden auch neue Verbindungen für die Klassen 1 und 2 vorgeschlagen.

### **1. Optimierungen mit unmittelbarer Umsetzungsmöglichkeit**

#### **Elster-Saale-Radweg**

- Heraufstufung von aktuell Route Klasse 3 zu Route der Klasse 2
  - Gründe: wichtige Verbindung zwischen Weißenfels und Leipzig, fast durchgängig in guter Qualität vorhanden, in Sachsen bereits Teil des Sachsen-Netz-Rad (entspricht Klasse 2)
  - Thema sollte bei der Fortschreibung des LRVP Sachsen-Anhalt eingebracht werden
- Streckenoptimierung im Bereich Lützen
- Streckenoptimierung im Bereich Rippach/Großgöhrn

### **2. Optimierungen mit mittelfristiger Umsetzungsmöglichkeit**

#### **Salzstraße**

- Ertüchtigung der zahlreichen Schwachstellen (siehe Maßnahmenplan), damit die Route ihrer Funktion einer Direktverbindung von Merseburg nach Schkeuditz bzw. Leipzig in Klasse 2 gerecht werden kann

#### **Elsterradweg**

- Optimierungspotential in Predel: Nutzung des neuen Deichverteidigungsweges als alternatives Angebot zur gepflasterten Ortsdurchfahrt. Zusätzliches Angebot, keine Streichung der bisherigen Ortsdurchfahrt.

- Zwei Optimierungsstellen im Bereich Zeitz, zur Realisierung wäre teilweise Wegeausbau und Wegeneubau notwendig
- Auf Grund mehrere Hinweise im Rahmen des TÖB-Umlaufs bzgl. einer unzureichenden Ausbaubreite des Elsterradweges und bestehender Nutzungskonflikte wird empfohlen, in einem eigenständigen Projekt zu prüfen, inwieweit ein Ausbau des Elsterradweges im Abschnitt zwischen Zeitz und der Landesgrenze zu Sachsen erforderlich ist.

### **3. Neue Routen in Planung**

#### **Saale-Elster-Kanal**

- Projekt befindet sich aktuell in der Planung, geplante Verbindung wird als Route der Klasse 2 in das RVK aufgenommen
- geplante weitere Einbindungen des Kanals in das Radroutennetz werden im folgenden Abschnitt behandelt (Klassen 3 und 4)

#### **Saaleradweg**

- Im Zuge des in Planung befindlichen Ausbaus des Saale-Elster-Kanals könnte durch den Ausbau der Deichanlagen und Deichverteidigungswege ein zusätzlicher Routenverlauf des Saaleradweges östlich der Saale zwischen Bad Dürrenberg und Leuna angeboten werden

### **Klasse 3+4: Routenoptimierungen und Überlegungen**

Die verdichtenden regionalen und lokalen Routen der Klasse 3 und 4 haben das Ziel, wichtige Zielpunkte miteinander zu verknüpfen, für das Alltagsnetz zusätzliche Routen anzubieten sowie Netzlücken zu schließen.

Ausgehend von dem im Jahr 2010 beschlossenen Radverkehrsnetz und den zwischenzeitlich schon vorgenommenen Änderungen wurde ein optimiertes Zielnetz entwickelt. Durch die Auflösung paralleler Routenführungen und nicht zielführender Verbindungen konnte das Netz gestrafft werden. Andererseits wurden auch zahlreiche neue Verbindungen in das Zielnetz aufgenommen, um bisher noch nicht berücksichtigte Ziele einzubinden und somit ein flächenhaftes und grenzübergreifendes Radroutennetz zu schaffen.

Die Verknüpfung von Radrouten mit dem SPNV wurde im Rahmen des bestehenden Radverkehrsnetzes bereits gut berücksichtigt. An ausgewählten und bisher unterversorgten Abschnitten erfolgte im Rahmen der Konzeption eine zusätzliche Anbindung an Haltepunkte, z. B. durch neue Routenvorschläge oder auch durch neue Bedarfsmeldungen für Radverkehrsanlagen an klassifizierten Straßen.

Insgesamt entsteht durch die Überarbeitungen ein Netz, das den Zielstellungen eines gesamtheitlichen Radverkehrskonzeptes entspricht.

**Alle zentralen Orte** der Region und ihrer Umgebung sind **mit konkre-**

*Straffung und Verdichtung des Routennetzes*

*Gute Verknüpfung des Radnetzes mit ÖPNV*

**ten Streckenempfehlungen miteinander verbunden.** Darüber hinaus ergänzen die untergeordneten Strecken dieses Netz so, dass die **touristisch relevanten Ziele, Sehenswürdigkeiten und Alltagsziele** der Montanregion **gut erschlossen** werden.

### **1. Optimierungen mit unmittelbarer Umsetzungsmöglichkeit**

#### **Rippach-Radroute**

- Rippach-Radroute ist aktuell nicht komplett im GeoFachDatenServer hinterlegt, dies sollte nachgeholt werden
- Prüfen, ob Einbahnstraßen im Stadtgebiet Teuchern (v.a. Grüner Weg) unter Berücksichtigung der Vorgaben der VwV-StVO für Radfahrer in Gegenrichtung geöffnet werden können. Ziel Radroutenführung vereinfachen
- Mittelfristig: Streckenoptimierung zwischen Trebnitz und Tackau bei der Neugestaltung im Rahmen der Renaturierung der ehemaligen „Grube Siegfried“ beachten

#### **Saale-Unstrut-Elster-Rad-Acht, Rippach-Radweg, Elster-Saale-Radweg**

- Streckenoptimierung im Bereich Rippach/Großgöhrn: Auflösung von Parallelführungen mehrerer Routen

#### **Lützen-Radroute**

- Auflösung der Lützen-Radroute und Verflechtung der Verbindungen mit vorhandenen und geplanten Routen:
  - Parallele Routenführung der Lützen-Radroute mit Elster-Saale-Radweg östlich der Stadtlage Lützen auflösen
  - Streckenoptimierung im Stadtgebiet Lützen
  - Nord-Süd-Verbindung zwischen Röcken und Gostau entfällt
  - Streckenoptimierung in Starsiedel
  - Abschnitt zwischen Kleingöhrn und Kleingörschen als Teil der Achse Weißenfels- Zwenkau (ggf. als Fortführung der Radroute Südliche Schlachtfelder)

*Siehe hierzu auch Hinweise zu „Südliche Schlachtfelder“ und „Sole-Kohle-Geschichte-Radroute“.*

#### **Südliche Schlachtfelder**

- Empfehlung: Heraufstufen von Route der Klasse 4 zu Klasse 3, da die Route ein Teil der vorgeschlagenen Hauptverbindung von Weißenfels nach Zwenkau ist
  - Anbinden/Verschmelzen mit Radroute Sole-Kohle-Geschichte
- Siehe hierzu auch Hinweise zu „Lützen-Radroute“ und „Sole-Kohle-Geschichte-Radroute“.*

#### **Sole-Kohle-Geschichte-Radroute**

- östliches Ende der Route aktuell in Lützen → Weiterführung über ESR bis Meuchen und dann als Ersatz für (bisherige) Lützen-Route bis Kleingörschen; Anschließend Anbinden/Verschmelzen mit Radroute Südliche Schlachtfelder

*Siehe hierzu auch Hinweise zu „Lützen-Radroute“ und „Südliche Schlachtfelder“.*

→ Eine zeitnahe Abstimmung zwischen den Akteuren aus Burgenlandkreis, Saalekreis und LK Leipzig bzgl. einer sinnvollen Verknüpfung der Radrouten Lützen, Südliche Schlachtfelder und Sole-Kohle-Geschichte wird dringend empfohlen.

### **recarbo-Radroute, Saale-Unstrut-Elster-Rad-Acht**

- Anbindung beider Radrouten an den Bahnhof Zeitz

### **Nessa-Radroute**

- Auflösung der Radroute
- Begründung:
  - bisher Route der untersten Netzkategorie (Klasse 4)
  - Fehlende Verbindungsfunktion
  - Fehlende Ziele
  - Wegequalität abschnittsweise sehr schlecht
  - Wegweisung kaum vorhanden, schlechte Qualität
  - Nicht beworben
- ggf. Erhalt von Teilabschnitten mit Verbindungsfunktion.
- Prüfauftrag an betroffene Kommunen: Abstimmungen dazu, wie mit dem Thema weiter verfahren werden soll. Übergänge und Fortführungen von Teilabschnitten müssen dringend mit den Nachbarkommunen abgestimmt werden.

## **2. Neue Routenvorschläge**

### **Bahntrasse Leutzsch - Merseburg**

- Die Bahnstrecke von Friedensdorf bis Böhlitz-Ehrenberg wurde 2012 durch die DB AG an die SIRE Sächsisches Institut für Regionalentwicklung und Energiewirtschaft AG verkauft. Ab dem Abzweig westlich von Friedensdorf in Richtung Leuna bzw. Halle ist die Strecke noch in Betrieb.
- Die Bahntrasse befindet sich in unmittelbarer Nähe und parallel zur Salzstraße und zur B181. Die Bundesstraße ist außerorts fast durchgängig mit einem vordringlichen Bedarf im aktuellen Radwegebedarfsplan aufgeführt. Als Ersatz für einen straßenbegleitenden Radweg wäre der Ausbau der stillgelegten Bahnstrecke als solcher eine wünschenswerte Lösung.
- Aktuell wird die Entwurfs- und Genehmigungsplanung für den Ausbau des Abschnitts zwischen Zöschen und Wallendorf bearbeitet. Ein Planfeststellungsverfahren wird nicht durchgeführt. Zur Erlangung des Baurechts ist vorgesehen, mit allen Beteiligten/Betroffenen einvernehmliche Regelungen zu treffen und entsprechende Vereinbarungen abzuschließen.
- Für die Anbindung der Trasse an die Stadt Merseburg (ab Friedensdorf) wird die vorhandene Radroute Salzstraße favorisiert.

**Bad Dürrenberg – Wüsteneutzsch**

- Anbindung an den geplanten Saale-Elster-Kanal und die Schleusenruine in Wüsteneutzsch
- Verbindung ist vor allem auch im Zuge der Landesgartenschau 2022 in Bad Dürrenberg interessant

**Bad Dürrenberg – Markranstädt – Lützen**

- Aufnahme der Verbindung Bad Dürrenberg – Markranstädt und der Anbindung von Lützen an den SPNV-Haltepunkt Großlehna

**Hohenmölsen - Lützen**

- Direkte Radverkehrsverbindung zwischen Hohenmölsen - Lützen – Elster-Saale-Radweg
- Abschnittsweise erfolgt hier der Neubau einer Gemeindestraße, dabei ist unbedingt das Thema einer sicheren Radverkehrsverbindung zu berücksichtigen

**Hohenmölsen - Weißenfels**

- direkte Verbindung über L 189, zahlreiche Bedarfsmeldungen für RVA im Radwegebedarfsplan festgeschrieben, aber nur als weiterer Bedarf eingestuft (bis 2030 nicht eingeplant) → Bedarfsmeldungen aktiv verfolgen und ggf. im Rahmen der nächsten Fortschreibung heraufstufen

**Hohenmölsen - Zeitz**

- Routenvorschlag mit noch zu bestimmendem Verlauf:
  - Verbindung ggf. entlang L 191 oder eines zukünftigen Seenrundwegs
  - zusätzlicher Routenvorschlag: Abzweig von Recarbo-Radroute zwischen Mondsee und Deuben über Nonnewitz bis zur Grünen Linie in Zeitz → vorhandene Wege müssten hierfür ertüchtigt werden, Problemstelle und teilweise versperrter Weg im Waldgebiet nördlich von Nonnewitz

**Zeitz - Weißenfels**

- direkte Verbindung über B 91
- Abschnittsweise RVA oder parallele Wege vorhanden, mehrere Bedarfsmeldungen in den Radwegebedarfsplänen vorhanden
- Im Rahmen des RVK wurden neue Bedarfsmeldungen aufgenommen, um langfristig eine durchgängige und sichere Befahrbarkeit herbeizuführen. Diese sollten, je nach Zuständigkeit, in die nächste Fortschreibung der Radwegebedarfspläne aufgenommen werden bzw. kommunal weiterverfolgt werden
- Routenführung im Bereich Weißenfels ist zu konkretisieren

**Wallendorfer See / Raßnitzer See**

Folgende Verbindungen im Umfeld der Seen wurden aufgenommen:

- Seenrundwege
- Verbindung Saaleradweg - Wallendorfer See als Routenvorschlag mit noch zu bestimmendem Verlauf

- Anbindung in Richtung Bhf. Gröbers und Metro-Radroute Halle - Leipzig / Werbeliner See
- Verbindung zwischen Elsterradweg und Salzstraße westlich der Seen entlang der L 183

### **Saale-Elster-Kanal**

- vorgeschlagene Nord-Süd-Verbindungen zur Einbindungen des Radweges am Kanal in das Routennetz:
  - Verbindung zwischen ELS und SZS westlich der Seen entlang der L 183, Weiterführung zwischen SZS und SRW via Trebnitz bis Leuna, ggf. im Zuge eines Ausbaus des Deichverteidigungswegs möglich
  - Bad Dürrenberg – Wüsteneutzsch – L 184 – Wallendorf – Seenrundweg – Weißmar – Bhf. Gröbers / Werbeliner See
  - Äußerer Grüner Ring nördlich Altranstädt – Günthersdorf – Kötschlitze – Hoburg-Maßlau/Salzstraße – Oberthau/ Elsterradweg

### **Recarbo-Radroute**

- Ausweitung der Recarbo-Radroute zum Rundkurs (via Elsterradweg)
- Verbindung Mondeseer – Profen: Problemstellen L 191 und Grüne Magistrale für Radverkehr sicher ausbauen

### **Radroute Zeitz - Thüringen**

- Verbindung Zeitz – Würchwitz – Kayna, Weiterführung in Thüringen bis Altenburg möglich

### **Radroute Zeitz – Meuselwitz**

- Verbindung Zeitz – Tröglitz – Rehmsdorf – Meuselwitz – Altenburg

### **Bahnstrecke Gera - Mumsdorf**

- Auf der alten Trasse ist überwiegend ein Weg vorhanden, jedoch größtenteils unbefestigt und nicht als Radroute geeignet
- ggf. abschnittsweise als Optimierung der Radroute Zeitz - Thüringen geeignet
- intensive Abstimmung mit den Planungen in Thüringen nötig

### **Rundwege um die neuen Seen**

- Im Bereich der künftig entstehenden Tagebaurestseen Domsen und Schwerzau wurden unterschiedliche Netzverbindungen grob als „Routenvorschlag – Verlauf noch zu bestimmen“ eingetragen. Bei weiteren Planungen der Tagebaufolgelandschaft sollte unbedingt auf eine sinnvolle Anbindung der Seen an die umliegenden Kommunen und bestehenden Radrouten geachtet werden.

### **Weitere Routenvorschläge in Klasse 3 und 4**

- Querverbindung in Weißenfels zwischen Langendorf und Leißling
- Verbindung zwischen Rippach-Radweg und Rad-Acht/ Zuckerbahnradweg durch Lückenschluss zwischen Pretzsch und Osterfeld sowie eine neue Verbindung zwischen Teuchern und Droyßig

- Verbindung Auligk – Göbitz (Elsterradweg), Verbindung wird jedoch aufgrund verschiedener Schutzgebiete und teilweise regelmäßiger Überschwemmung kritisch gesehen
- Verbindung Nessa–Teuchern–Trebnitz
- Verbindung Langendorf – Rehmsdorf – Sprossen – Oelsen – Spora – Nißma – Thüringen / Radroute Von der Skatstadt ins Schnaudertal
- Nißma – Zettweil - Kayna

### **Ergänzungsrouten**

- Grüne Linie in/um Zeitz
- kleine und große Stadtroute Zeitz

### **Floßgrabenradweg**

- Die Charakterisierung des Elsterfloßgrabens als technisches und kulturgeschichtlich einzigartiges Bauwerk sowie die Bestrebungen des Fördervereins Elsterfloßgraben e. V., dessen Erschließung voranzutreiben, sind nachvollziehbar und werden unterstützt. Ein Ausbau als gemeinsamer Wander- und Radweg wird nicht empfohlen. Begründung:
  - Anforderungen von Radfahrern und Wanderern an den Ausbaugrad von Wegen sind sehr unterschiedlich. Der in der Projektbeschreibung aufgezeigte naturnahe Charakter des Weges („Denkmalroute, Naturschutzpfad und Erholungsweg“) eignet sich besonders für das Thema Wandern.
  - In der Praxis bestehen häufig Nutzungskonflikte zwischen Wandern und Radfahren bei gemeinsamer Nutzung von Wegen.
  - Vor allem im südlichen Abschnitt des Floßgrabenweges würden mit einem Ausbau als Radroute starke Konkurrenzen zum gut frequentierten Elsterradweg und dem künftigen Seenrundweg geschaffen.
- Empfehlung:
  - Finanzielle Mittel und Ressourcen für den Radverkehr bündeln, Floßgrabenweg vor allem für Wanderer qualifizieren, sinnvolle Querverbindungen zu punktuellen Highlights schaffen.

## Bahntrassen

Radrouten auf ehemaligen Bahntrassen erfreuen sich aufgrund ihrer steigungsarmen und komfortablen Überbrückung von größeren Distanzen fernab des motorisierten Verkehrs großer Beliebtheit. Als gute Beispiele für die erfolgreiche Umsetzung solcher Projekte in der Region können der Elster-Saale-Radweg und der Zuckerbahnradweg genannt werden.

Im Untersuchungsgebiet befinden sich noch mehrere stillgelegte Bahnstrecken, die potentiell auch als zukünftige Radrouten geeignet wären.

Dazu gehören die Strecken:

- Leipzig/Leutzsch – Friedensdorf
- Webau – Werschen – Gröben
- Gera – Mumsdorf

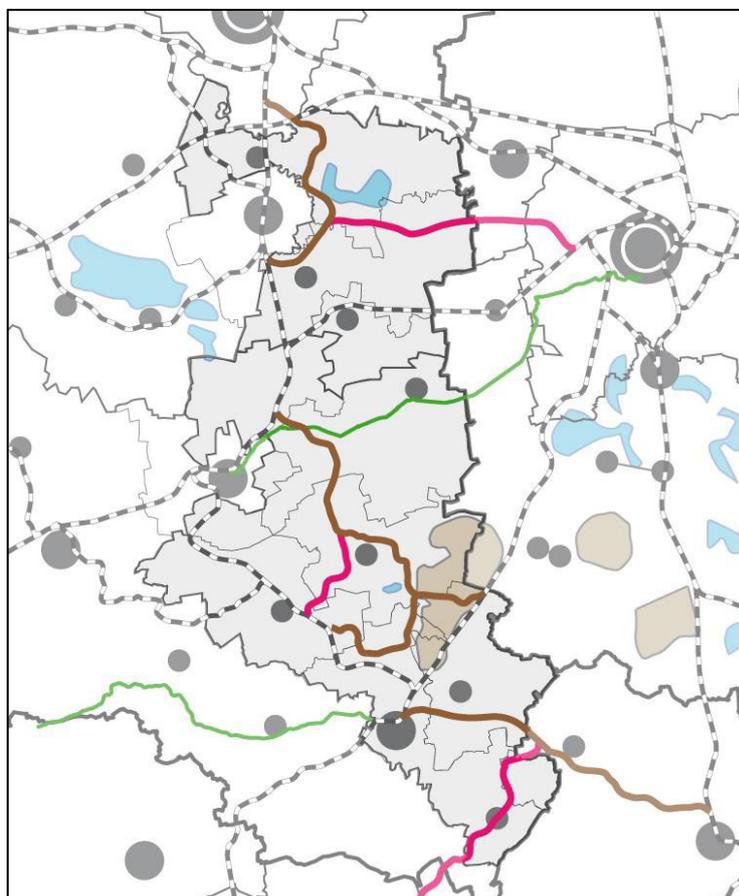
Mit der potentiellen Stilllegung weiterer, aktuell noch aktiver Werksbahnen, können sich zukünftig weitere Achsen ergeben:

- Zeitz – Mumsdorf – Altenburg (als Verlängerung des Zuckerbahnradwegs sehr interessant)
- Leuna – Friedensdorf – Halle
- Profen – Hohenmölsen – Schkortleben/Elster-Saale-Radweg

Verbindliche zeitliche Abschätzungen zu perspektivischen Stilllegungs- und Rückbaumaßnahmen von aktuell aktiven Werksbahnen können zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht getroffen werden.



Zuckerbahnradweg in Grana



Übersicht zu aktiven und stillgelegten Bahntrassen der Region:

 aktive Bahnstrecken (SPNV)

 aktive Werksbahn

 stillgelegte Bahnstrecke

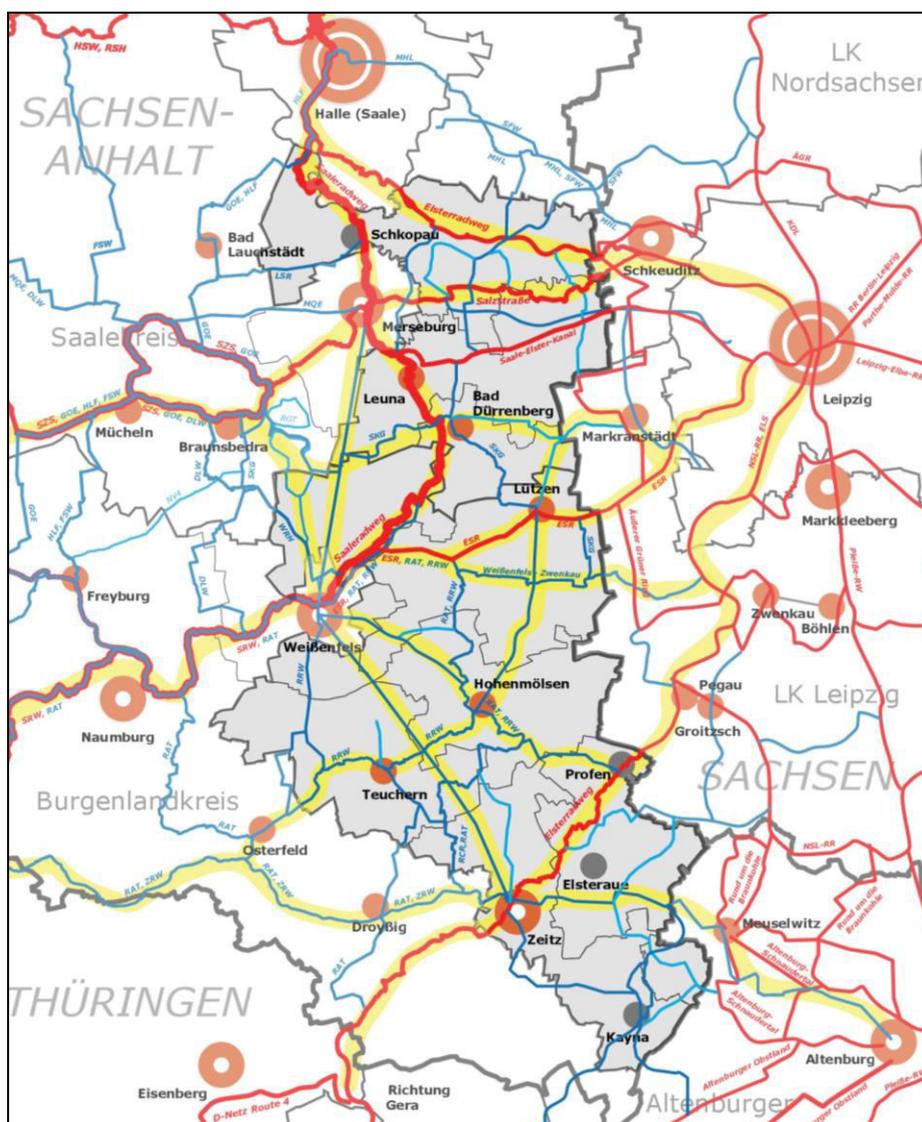
 Teilweise oder komplett auf stillgelegter Bahntrasse realisierte Radroute

## Prioritäre Hauptachsen

**Zusätzlich** zu den Routenklassen 1 bis 4 wurden **Prioritäre Zielverbindungen** definiert. Durch sie werden die wichtigsten Hauptverbindungen zwischen den zentralen Orten der Region nochmals betont.

Folgende Entscheidungsgrundlagen wurden der Definition dieser Achsen zugrunde gelegt:

- Besondere Verbindungsfunktion zwischen zentralen Orten und wichtigen touristischen Zielen
- Besondere Verbindungsfunktion zwischen überregionalen Radrouten
- Direktere Verbindungsmöglichkeit abseits von umwegigen touristischen Routen
- Ergänzung und Lückenschluss der definierten Routen zur Verbindung wichtiger Ziele, da hier wichtige Alltagsradverkehre vermutet werden
- Wichtige Routen zur Anbindung von Bahnhofsteipunkten



Schemaplan 05: Vor-schlag Zielnetz Radrouten, inkl. Hauptachsen

## Planungsrechtliche Anforderungen

---

Die Beachtung von planungsrechtlichen und umweltrechtlichen Belangen sind wesentliche Voraussetzungen bei der erfolgreichen Umsetzung des Zielnetzes. Insbesondere die **Belange des Natur- und Umweltschutzes** sind dabei entscheidend. Im *Plan 4 – Konfliktplan* sind die relevanten Schutzgebiete gemeinsam mit den Maßnahmenabschnitte dargestellt. In den betroffenen Abschnitten ist in Abstimmung mit der jeweils zuständigen Naturschutzbehörde zu prüfen, ob und wie die entsprechenden Maßnahmen umgesetzt werden können. In Gebieten mit Schutzstatus kann eine Umweltverträglichkeitsprüfung, eine FFH-Verträglichkeitsprüfung, eine artenschutzrechtliche Prüfung oder die Durchführung der Eingriffsregelung notwendig sein.

Im Zuge einer Strategie der Problemvermeidung könnte darüber nachgedacht werden, Radrouten nicht mehr durch Schutzgebiete zu führen, jedoch widerspricht dieser Ansatz sowohl den räumlichen Gegebenheiten in der Montanregion mit ihren ausgedehnten Schutzgebieten als auch dem Grundsatz, dass Radverkehr wesentliches Element und Antwort auf Fragen des Umweltschutzes darstellt. Darüber hinaus sind vor allem die geschützten Fluss- und Auenlandschaften die Anziehungspunkte des touristischen Radverkehrs in der Montanregion.

Eine weitere Möglichkeit besteht in der **Wahl geeigneter Bauweisen**. So wurde beispielsweise im angrenzenden Landkreis Nordsachsen eine Ortsverbindungsstraße in einem Gebiet mit naturschutzrechtlichen Auflagen statt mit einer wassergebundenen Decke mit einer hydraulisch gebundenen Tragdeckschicht versehen. Diese trotz Naturschutzstatus erzielte Lösung muss sich in der Praxis noch bewähren, kann jedoch künftig zu einem möglichen Modell für ähnliche Situationen werden.

Vor Beginn der Wegebaumaßnahmen muss die Betroffenheit folgender Belange geprüft werden:

1. Geschützte Teile von Natur und Landschaft (§§ 23, 26, 28, 30 und 32 BNatSchG), d. h.
  - Fauna-Flora-Habitat-Gebiete und Vogelschutzgebiete (Natura-2000-Gebiete)
  - Naturschutzgebiete; Naturdenkmäler (Naturgebilde und Flächen bis 5 ha)
  - Landschaftsschutzgebiete (§ 26 Abs. 1 BNatSchG)
  - Gesetzlich geschützte Biotop
  - Alleen und einseitigen Baumreihen (§ 21 Abs. 1 NatSchG LSA).
  - Eingriffsbestand in Natur und Landschaft (§§ 14ff BNatSchG)
2. Artenschutzverbote (§ 44 Abs. 1 BNatSchG), d.h.
  - Verbot, wildlebende Tiere der besonders geschützten Arten zu fangen, zu verletzen oder zu töten
  - Verbot der erheblichen Störung während der Brutzeit sowie der Rast- und Zugzeiten

- Verbot der Beschädigung oder Zerstörung der Fortpflanzungs- und Ruhestätten

Weitere zu berücksichtigende Belange bei der Umsetzung sind:

- Wasserschutzrechtliche Belange:
  - Burgenlandkreis: Untere Wasserbehörde (Amt für Natur- und Gewässerschutz)
  - Saalekreis: Untere Wasserbehörde
- Forstrechtliche Belange:
  - Saalekreis: Umweltamt SG Naturschutz, Wald- und Forstaufsicht
  - Burgenlandkreis: untere Naturschutz- und Forstbehörde
- Landwirtschaftliche Belange (Nutzung ländlicher Wege, Sicherstellung der Belange Agrarstruktur und der angrenzend wirtschaftenden Landwirtschaftsbetriebe): Amt für Landwirtschaft, Flurneuordnung und Forst, Süd
- Altlasten und Boden (BBodSchG):
  - Saalekreis: Untere Abfall- und Bodenschutzbehörde, SG Abfall und Bodenschutz
  - Burgenlandkreis: Umweltamt, SG Untere Bodenschutz- und Abfallbehörde
- Archäologische Belange:
  - Burgenlandkreis: Das Bauordnungsamt des Burgenlandkreises ist, außer für die Städte Naumburg, Weißenfels und Zeitz (Gemeinden mit bauaufsichtlichen Befugnissen), die zuständige untere Bauaufsichtsbehörde für alle Städte und Gemeinden des Landkreises
  - Saalekreis: Amt für Bauordnung und Denkmalschutz
- Geologische Belange: Landesamt für Geologie und Bergwesen
- Bergbaurechtliche Belange: Landesamt für Geologie und Bergwesen
- Belange weitere Nutzer der Wege: u. a. Landesstraßenbaubehörde, Straßenverkehrsämter der Landkreise und Straßenverkehrsbehörden der Gemeinden; mögliche Konfliktlage zwischen Reitwegen, Wanderwegen und Radrouten beachten
- Raumordnerische Belange: Landes- und Regionalplanung in Sachsen-Anhalt
- Gefahrenabwehr: Belastungen mit Kampfmitteln im Planungsgebiet beachten
- Barrierefreiheit: Gemäß § 13 Abs. 1 Behindertengleichstellungsgesetz Sachsen-Anhalt - BGG LSA, vom 16. Dezember 2010, sind bauliche Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personennahverkehr nach Maßgabe der geltenden Rechtsvorschriften barrierefrei zu gestalten.

## 3.2 Attraktive Radverkehrsinfrastruktur

### Radverkehrsanlagen

Mit dem zentralen Ziel, den Radverkehrsanteil im Alltag und in der Freizeit zu steigern, sollte eine Benutzung des Fahrrades so einfach und komfortabel wie möglich gemacht werden. Die Schaffung von sicheren, umwegarmen und gut zu befahrbaren Routen stellt hier ein sehr wichtiges Instrument dar. Grundlegend sind folgende Kriterien zu erfüllen damit allen Verkehrsteilnehmern, fahrradtyp- und altersunabhängig, eine qualitativ hochwertige Befahrung ermöglicht wird (*nach LRVP Sachsen-Anhalt 2010, Anlage 5.1-5*).

#### Ausbaustandards

Radrouten der Klassen 1 und 2 sollten folgende Ausbaustandards garantieren:

##### Erforderlich:

- Möglichst umwegarme Verbindungen unter Berücksichtigung von Topographie, Barrieren, Gefahrenstellen und Sehenswürdigkeiten
- Sichere Befahrbarkeit (Geschwindigkeit, Verkehrsstärke Kfz, Hindernisse im Straßenraum)
- Sichere Überquerbarkeit von Straßen (z. B. Signalanlagen, Unter- oder Überführungen, Mittelseln bei außerörtlichen Hauptverkehrsstraßen, Warnhinweis „Radfahrer kreuzen“ als kurzfristige Maßnahme)
- Allwettertauglicher Belag
  - innerorts: Asphalt, Platten, Betonverbundsteine ohne Fase
  - außerorts: Asphalt, wassergebundene Decke, Betonverbundsteine ohne Fase, Betondecke
- Kontinuierliche Wegweisung gemäß FGSV und dem fortgeschriebenen Touristischen Leitsystem in Sachsen-Anhalt - „Einheitliche Wegweisung für überregionale Radwege in Sachsen-Anhalt“ (EWR)
- Ausreichende Breite der Radverkehrsanlage entsprechend ERA und VwV-StVO
- Touristische Infrastruktur (Übernachtungs-, Einkehr- und Versorgungsmöglichkeiten und Hinweis auf diese Einrichtungen entlang der Radfernwege)

##### Wünschenswert:

- Zügig und mit hohem Komfort befahrbar (durchgängig befahrbar, breite Durchfahrtsmöglichkeiten, Bevorrechtigung gegenüber Erschließungsstraßen, Ausschluss störender Nutzungen)
- Attraktive Routenführung (hauptsächlich bei touristischen Routen, erlebnisorientiert, naturnah, kulturelle Sehenswürdigkeiten, Rastplätze, Kinderspielplätze usw.)

Auch Routen der Klasse 3 (Regionale Radrouten) sollten flächendeckend eine hohe Qualität aufweisen und sich an den oben genannten Standards für Radfernwege orientieren. Hinsichtlich Belagsqualität, Wege-

breite, touristischer Infrastruktur, umwegarmer Führung und Wegweisung sind jedoch größere Toleranzen möglich. Für Routen der Klasse 4 gibt der LRVP keine expliziten Qualitätsvorgaben an. Dennoch sind auch hier die geltenden gesetzlichen Regelungen zu berücksichtigen.

Für alle Radrouten sind die einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen StVO, VwV-StVO, ERA 2010, RAS 06, RAL, RIN 2008 einzuhalten.

Die anhaltende und sich stetig verstärkende Zunahme an **Pedelec-Nutzern** erzeugt zusätzliche Anpassungsbedarfe bzgl. der Entwurfsgeschwindigkeit (25-30 km/h) und der Entwurfparameter von neuen Radverkehrsanlagen. Die höheren Durchschnittsgeschwindigkeiten vergrößern auch die Entfernungen, die von Radfahrenden zurückgelegt werden. Größer dimensionierte Kurvenradien und Platz zum Überholen sollten gerade auf Strecken mit einem zukünftig hohen Pendler-/Ausflugsverkehr trassiert werden.

### **Technische Anforderungen**

- **Standardbauweise** für als Radrouten ausgewiesene Wege sollte immer **Asphalt** sein, da hier geringer Rollwiderstand, hohe Ebenheit, allwettertauglicher Belag und geringe Unterhaltungskosten Vorteile gegenüber anderen Oberflächen darstellen. Gemäß LRVP ist für Routen der Klasse 1 und 2 Asphalt immer die erste Wahl. Innerorts können zudem Platten oder Betonverbundsteine ohne Fase zum Einsatz kommen. Außerorts ist zusätzlich, je nach örtlicher Gegebenheit, auch eine wassergebundene Decke möglich.
- **Wassergebundene Decken** sollten dennoch nur im Ausnahmefall zum Einsatz kommen, da sie durch einen höheren Instandhaltungsaufwand gekennzeichnet sind und einen ebenso hohen Versiegelungsgrad wie die Asphaltbauweise aufweisen. Eine Aufheizung und Beeinträchtigung des Landschaftsbildes lassen sich durch Veränderungen der Farbgebung im Asphaltgemisch beeinflussen (siehe *ADFC Bundesverband und SRL: „Radwegebau in Wald und Flur“*).
- **Multifunktionale Ländliche Wege** sollten grundsätzlich auch für den Rad- und Fußverkehr nutzbar sein. Im Rahmen der Richtlinien RELE 2014-2020 wird in Sachsen-Anhalt ländlicher Wegebau gleichermaßen zur Erschließung landwirtschaftlicher und touristischer Entwicklungspotenziale gefördert. Multifunktionale ländliche Wege mit bituminöser Deckschicht sind die Standardlösung beim Ausbau bzw. bei der Neuanlage von ländlichen Wegen und sehen eine Mitnutzung durch Radfahrer, Wanderer und Skater von vornherein vor. Im LRVP wird für solche Wirtschaftswege eine Mindestbreite von 3 m empfohlen. Auch der Bau von wegebegleitenden Strukturelementen, wie z. B. Rastplätze, Schutzhütten und Bänke, ist darüber förderfähig.



*Radweg mit Asphaltdecke an der Salzstraße*



*Wassergebundene Decke am Saaleradweg*



*Ländlicher Weg als Teil des Elster-Saale-Radwegs*

- **Radrouten durch Waldgebiete** sind meistens nicht öffentlich gewidmete Wege, die in privater Hand liegen. Hier stehen oftmals waldwirtschaftliche Nutzungen und Naturschutz einer Nutzung durch den Radverkehr entgegen. Trotzdem sollte hier geprüft werden, ob eine Asphaltierung auf bestimmten Strecken möglich ist. Wichtig ist in diesem Zusammenhang, auf einen ausreichenden Abstand zu angrenzenden Bäumen bzw. auf einzubauenden Wurzelschutz zu achten. Auch der forstliche Wegebau kann über die Richtlinie RELE 2014 – 2020 in Sachsen-Anhalt werden.
- **Wurzelschutz:** Damit Wurzelwachstum neue Asphaltdecken nicht innerhalb von kurzer Zeit mit Rissen und Ausbeulungen versieht, sollte bei angrenzenden Bäumen, Alleen oder Wäldern ein aus einer Wurzelschutzfolie bestehender Wurzelschutz eingebaut werden. Auch nachträglich lässt sich eine solche Folie mit Hilfe einer speziellen Wurzelschutzfräse einbringen.



Waldweg



Aufgebrochene Asphaltdecke durch Wurzeln

### Verkehrsorganisation/Verkehrssicherheit

Neben der Möglichkeit baulicher Infrastrukturoptimierung für den Radverkehr (Radwegbau, Oberflächenverbesserung) stehen auch relativ einfache und kostengünstig umzusetzende Möglichkeiten zur Verfügung, um den Radverkehr sicherer und komfortabler zu machen.

- Die **Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit** ist sowohl innerorts als auch außerorts ein wichtiges Element der Radverkehrsförderung. Durch die letzte Änderung der StVO 2017 können Kommunen im Umfeld von Kitas, Schulen, Krankenhäusern und anderen sozialen Einrichtungen **Tempo 30** nun auch ohne komplizierten Nachweis einer Gefahrenlage anordnen. Außerorts sind Geschwindigkeitsreduktionen auf **Tempo 70** nicht nur an Querungstellen des Radverkehrs sinnvoll, sondern auch auf Strecken, bei denen der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt wird.
- Vor Allem das Ändern und **Anpassen von Verkehrszeichen** ist eine einfache und kostengünstige Möglichkeit, dem Radverkehr zusätzliche Routenoptionen anzubieten. Dazu gehören unter anderem:
  - Öffnen von **Einbahnstraßen** für den Radverkehr in Gegenrichtung (Vorgaben der StVO beachten)
  - **Sackgasse** frei für Fuß- und Radverkehr
  - Straßen, die für alle Fahrzeuge gesperrt sind, bei Eignung für den Radverkehr freigeben



Tempo-30-Zone am Elsterradweg in Döllnitz



Geöffnete Einbahnstraße in Merseburg



Sackgasse frei für Fuß- und Radverkehr in Hohenmölsen



Für Kfz gesperrte Straße in Kitzen mit Zusatz Rad frei

- **Beschilderung „Achtung Radverkehr“**: Die Möglichkeit, auf bestimmten Strecken einen Hinweis „Achtung Radverkehr“ aufzustellen, wird in vielen Landkreisen bereits genutzt. Hierbei wird die Aufmerksamkeit des motorisierten Verkehrs an bestimmten Gefahrenstellen erhöht.
- Mit dem Instrument der **Fahrradstraße** ist eine sichere Bündelung des Radverkehrs auf vorhandenen Nebenstraßen ohne großen Infrastrukturaufwand und unkompliziert auf Basis geltenden Rechts möglich. Vor allem im Rahmen von kommunalen Konzepten könnte das Thema Fahrradstraßen im Sinne der Radverkehrsförderung, Verkehrssicherheit und Bündelung des Radverkehrs zukünftig eine Rolle spielen. Aber auch außerorts finden sich Möglichkeiten, Fahrradstraßen zu etablieren. Als Grundlagen für die Einrichtung von Fahrradstraßen können das Positionspapier des ADFC zu Fahrradstraßen (2011) und die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung herangezogen werden.
- Durch relativ einfach umzusetzende Markierungen von **Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen** wird eine sichtbare Separierung zwischen Kfz-/Schwerverkehr und Radverkehr erzeugt. Innerörtliche Radfahrmarkierungen sind in den Kommunen/Städten der Montanregion bis auf wenige Ausnahmen, wie z. B. in Leuna und Bad Dürrenberg, bisher keine Praxis. Hier sollten die Landkreise Burgenlandkreis und Saalekreis durch entsprechende Förderungen Anreize schaffen und Aufklärungsarbeit leisten.
- Der internationale Trend der Protected Bike Lanes bzw. **Geschützten Radfahrstreifen** bietet eine innovative Lösung, um kurzfristig und mit begrenztem finanziellen Aufwand die Verkehrssicherheit von Radfahrern zu erhöhen. Radfahrstreifen mit schützendem Trennelement kommen mittlerweile in verschiedensten Varianten weltweit, vor allem aber in Nordamerika, zum Einsatz. In Deutschland wird das Thema aktuell schrittweise in die Planungspraxis übernommen. Nachdem in mehreren Städten bereits temporäre Elemente (ohne größeren Umbau) in den Straßenraum eingebracht wurden, startet voraussichtlich im Herbst 2018 in Berlin die Einrichtung der ersten baulich angelegten Protected Bike Lane in Deutschland. Auch hier handelt es sich, ebenso wie bei Fahrradstraßen, um ein eher kommunales Themenfeld, welches bei der künftigen Erstellung und Fortschreibung von (Rad-)Verkehrskonzepten in den Kommunen und Städten Berücksichtigung finden sollte.
- Insbesondere an den **Ortsein- und Ortsausgängen**, an denen Wechsel von einseitigen Zweirichtungsradwegen außerorts zu beidseitigen Radverkehrsanlagen/Mischverkehr innerorts stattfinden, erhöhen **sichere Querungsmöglichkeiten** die Sicherheit. Zusätzlich wird damit die Kfz-Geschwindigkeit am Ortseingang intuitiv abgedämpft. Es gilt, diese neuralgischen Punkte im Übergangsbereich für die Nutzer so sicher wie möglich zu gestalten und auf möglichst alle Ortseingangsbereiche mit Radverkehrsanlagen im Übergang zu übertragen.



*Beschilderung „Achtung Radverkehr“ an der Salzstraße*



*Beispiel Fahrradstraße in Frankfurt*



*Radfahrstreifen in Berlin*



*Beispiel für einen geschützten Radfahrstreifen*



*Beispiel Mittelinsel und Temporeduktion in Merseburg*

- **Nach Möglichkeit und Einschätzung von Experten des ADFC und der FGSV** sollte auf **Umlaufsperrern** an Kreuzungspunkten oder **Poller auf Radwegen** verzichtet werden. Eigentlich zum Schutz der Radfahrer gedacht, lenken diese die Radfahrer von den eigentlichen Gefahrenstellen wie Straßen- oder Bahnübergängen ab und tragen damit nicht zu einer Erhöhung der Sicherheit bei. Auch Poller zur Verhinderung von Kfz-Verkehr auf Radwegen sind eher als Gefahr für die Radfahrenden anzusehen, da sie bei nicht deutlicher Markierung eher zu Unfällen führen können, sowie eine barrierefreie Befahrbarkeit des Weges durch Rädern mit Anhängern oder anderer Sonderformen verhindern. Als Alternativen und zum effektiven Schutz der Radfahrenden sollten laut Ansicht des ADFC StVO-Zeichen oder bauliche Verengungen mit mindestens 2 m Breite verwendet werden, um Kfz-Verkehr von Radwegen fern zu halten und auf Gefahrenstellen hinzuweisen.
- **Kommunale Radverkehrskonzepte** sind eine wichtige Ergänzung der überörtlichen Radverkehrsplanung auf Ebene des Landes und der Landkreise. Durch die oben aufgeführten Möglichkeiten der Gestaltung von Radverbindungen können Städte und Gemeinden einen wesentlichen Beitrag zur Radverkehrsförderung leisten. Aufgrund der örtlichen Besonderheiten sollten die verschiedenen Möglichkeiten und innovativen Ansätze im Rahmen kommunaler Konzepte untersucht werden, um passgenaue Lösungen zu finden.

## Fahrradparken

Neben sicheren und komfortablen Radverkehrsanlagen und einer fahrradfreundlichen Verkehrsorganisation sind auch nutzergerechte Fahrradabstellanlagen ein wesentliches Element der Radverkehrsförderung. Grundsätzlich sollten folgende Mindestkriterien erfüllt sein, um ein komfortables und sicheres Abstellen zu ermöglichen:

- Leichte Auffindbarkeit
- Ausreichende Dimensionierung der Anlagen
- Sicherheit gegen Diebstahl und Vandalismus
- Möglichst Überdachung zum Schutz gegen Witterung
- Bedienungskomfort
- Möglichst kurze Wege zum Ziel

Zusätzlich können Services wie abschließbare Fahrradboxen und Lademöglichkeiten für E-Bikes sowie öffentliche Luftpumpen an **Bike+Ride-Anlagen** für zusätzlichen Komfort sorgen. (siehe Kapitel 3.3 Service ausbauen – Radverkehr und ÖPNV)



*Bahnradweg Rotkäppcheland in Hessen: Sichere Querung ohne Poller und Umlaufsperrere, Quelle: Johannes Müller*



*Saaleradweg: Fahrbahnverengung durch Poller ohne größere Behinderungen für den Radverkehr, Quelle: Johannes Müller*



*Gutes Beispiel für mobile Abstellanlagen am Mondsee*



*Ungeeignete Vorderradklemmen (ugs. „Felgenkiller“) in Hohenmölsen*

## Wegweisung

Für die Beschilderung der überregionalen Radrouten hat das Land Sachsen-Anhalt 2005 mit dem Touristischen Leitsystem in Sachsen-Anhalt konkrete Handlungsempfehlungen herausgegeben. Diese orientieren sich zwar an den deutschlandweit geltenden Standards der FGSV, weisen allerdings auch einige Abweichungen auf. So findet in der Region keine Unterscheidung nach Tabellenwegweisern mit ISO-Pfeil und Pfeilwegweisern mit Rahmenpfeil statt, auch finden sich auf den Wegweisern häufig nicht die sonst eigentlich üblichen Fahrradpiktogramme im Bereich der Pfeile und auch die Größen der Vollwegweiser ist etwas kleiner als nach FGSV 245.

Das überarbeitete Touristische Leitsystem in Sachsen-Anhalt - „Einheitliche Wegweisung für überregionale Radwege in Sachsen-Anhalt“ (EWR) lag zum Zeitpunkt der Erstellung der RVK für die Montanregion im Entwurf (Stand Feb. 2018) vor. Nach Veröffentlichung soll diese Richtliniencharakter erlangen. Neben der Anpassung der EWR an die aktuell geltenden Standards, findet sich in ihren Anlagen auch eine Übersicht der definierten Fernziele, inkl. Kilometrierung. Grundsätzlich wird die Anwendung der EWR auch für Wegweisungen von Freizeit- und Alltagsrouten des Radverkehrs empfohlen.

Auf Grund des **aktuell sehr schlechten Ausstattungsgrads** der Montanregion mit regelkonformer Radwegweisung, ist hier ein kontinuierlicher Ausbau zu empfehlen. Dabei ist **prioritär** die Wegweisung im Bereich der **Routen der Klasse 1 und 2** zu überprüfen und auszubessern. Langfristig sollten dann die Routen der Klasse 3 folgen, vor allem, wenn diese im Bereich der definierten Hauptachsen liegen.

Zudem sind im Bestand folgende Problempunkte aufgefallen, die im Zuge von zukünftigen Beschilderungen vermieden werden sollten:

- Es ist auf eine **ausreichende Pfostenhöhe** und die Einhaltung des Lichtraumprofils zu achten, um Vandalismusschäden vorzubeugen und um für bessere Lesbarkeit zu sorgen.
- **Änderungen** durch Routenanpassung bzw. -optimierung sind **mit den Landkreisen und dem Landesverwaltungsamt abzustimmen** und offiziell zu beantragen **bevor** eine Anpassung der Beschilderung stattfindet.
- Auf **gastronomische Einrichtungen sollte nicht namentlich** hingewiesen werden, da es sich dabei um Werbeanlagen im öffentlichen Straßenraum handelt und zudem die Radverkehrswegweisung überfrachtet würde. Auf Einkehrmöglichkeiten kann ggf. durch Piktogramme hingewiesen werden.
- Das Prinzip der **Fern- und Nahziele** ist **kontinuierlich** zu verfolgen.
- In der Regel sollten **zwei Zielangaben pro Richtung** ausreichen. Bei einer Ballung von Zielen können in Ausnahmefällen auch zwei Schildelemente, also vier Ziele, zur Anwendung kommen.
- Der Wegweiserbestand sollte zentral **katalogisiert und jederzeit verfügbar** sein.



*Pfeilwegweiser in Lützen am Elster-Saale-Radweg ohne Routenpiktogramme und Fahrradsymbol*



*Wegweiser am Elster-radweg (Zeit): Fernziel Pegau fehlt, Fernziel steht immer über Nahziel*  
Bildquelle: Johannes Müller



*Pfeilwegweiser mit zwei Nahzielen aber ohne das Hauptziel Naumburg, diese wurde dann nachträglich mit einem zusätzlichen Holzschild ausgewiesen*  
Bildquelle: Johannes Müller

Im gleichen Zuge sind an strategisch wichtigen **Punkten Informationstafeln** als wichtiges Mittel der Orientierung zu aktualisieren, zu erneuern oder neu aufzustellen. Das Angebot sollte außerdem durch **Rastplätze** mit Abstellmöglichkeiten ergänzt werden.

## **Erhaltungsmanagement**

---

Grundlage für eine dauerhafte Förderung des Radverkehrs ist die Sicherstellung und Überwachung der Qualität der Infrastruktur. Im LRVP wird unter dem Themenkomplex Wegemanagements das Ziel festgeschrieben, auf den Strecken des LRVN die vorgegebenen Standards hinsichtlich Streckenqualität und Verkehrssicherheit umzusetzen und dauerhaft zu gewährleisten. Im Vordergrund stehen dabei die touristischen Radrouten, alltagsradverkehr wird bisher nicht berücksichtigt. Das Wegemanagement umfasst Maßnahmen der Qualitätsprüfung, -verbesserung und -sicherung.

Laut dem Evaluationsbericht zum LRVP (2014) erfolgt die jährliche Wegekontrolle touristischer Radrouten der Klassen 1 und 2 durch die FSIB (Förderservice GmbH der Investitionsbank Sachsen-Anhalt). Für Routen der Klasse 3 und 4 sind hingegen die Landkreise verantwortlich.

### 3.3 Service ausbauen

Durch den Ausbau eines attraktiven Serviceangebots für den Radverkehr kann die Benutzung des Fahrrads erleichtert und ein Umstieg vom Auto auf das Rad gefördert werden. Diese Angebote können sich sukzessiv mit zunehmender Radnutzung entwickeln und durch die öffentliche Hand unterstützt werden.

#### Radverkehr und Öffentlicher Personennahverkehr

Ein sehr wesentlicher Punkt zur Förderung der Radnutzung in Kombination mit dem ÖPNV sind **qualitativ hochwertige und komfortable Abstellanlagen** an den Haltepunkten. Auf der anderen Seite bilden auch kostenfreie und ausreichende **Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme**, insbesondere auf touristisch oder für die Naherholung bedeutsamen Linienabschnitten (besonders am Wochenende, an Feiertagen und in den Schulferienzeiten) einen wichtigen Baustein. Dabei sollte nicht nur der Bahnverkehr in die Betrachtung eingebunden werden, sondern auch der netzverdichtende Busverkehr.

Folgende Maßnahmen werden empfohlen, um die Synergien zwischen den umweltfreundlichen Verkehrsmitteln weiter auszuschöpfen:

- Optimierung des Angebots und der Qualität von Bike+Ride-Abstellanlagen an Bahnhaltepunkten der Region - Überdachte und dem Stand der Technik entsprechende Fahrradabstellanlagen sollten überall Anwendung finden (z. B. „Felgenkiller“ in Zeitz ersetzen)
- Vor allem an strategisch wichtigen Verknüpfungspunkten des ÖPNV mit touristischen Radrouten und Pendlerachsen, wie z. B. den Bahnhaltepunkten in Zeitz, Bad Dürrenberg, Weißenfels und Merseburg sollten zusätzliche Angebote für Radfahrer geschaffen werden:
  - verschließbare Abstellanlagen mit Zugangssicherung (z. B. Fahrradboxen, Sammelschließanlagen, Fahrradstationen)
  - Elektroanschluss in separaten Schließfächern mit Standard-220 V-Anschluss und ggf. Ladebuchsen für künftige Pedelec-Ladestandards
  - Luftpumpen, Reparatursets
  - Informationen zu Umsteigemöglichkeiten, Radrouten der Umgebung, Gastronomie und Übernachtungsmöglichkeiten
  - Fahrradverleihsystem
- Kapazitäten zur Radmitnahme auf strategisch sinnvollen Netzabschnitten ausbauen (Zubringer zu Naherholung und touristischen Zielen), bei Neuanschaffung der Fahrzeuge ist hierauf zu achten, ggf. Ausrüstung von Linienbussen auf touristisch interessanten Linien mit Fahrradträgern/-anhängern
- Um die Verknüpfung der Angebote Fahrrad und Bus zu verstetigen, sollten auch PlusBus-Haltepunkte bzw. weitere ausgewählte Busbahnhaltunkte in die B+R-Planungen aufgenommen werden (z. B. Hohenmölsen Busbahnhof, Weißenfels Busbahnhof, Zeitz Schützenplatz, Lützen Markt, Teuchern Busbahnhof usw.)



Mitnahme von Fahrrädern am Regiobus  
[www.owlverkehr.de](http://www.owlverkehr.de)

## Dienstleistung

Die Bereitstellung von fahrradrelevanten Dienstleistungen lässt sich häufig in Kooperation mit privaten Anbietern realisieren. Folgende Beispiele sind für eine mögliche Umsetzung in der Montanregion interessant:

- Öffentliche Luftpumpen
- Wasserspender
- Verschießbare Abstellanlagen für Räder und Gepäck an touristischen Highlights sowie an ÖPNV-Verknüpfungspunkten
- Schlauchautomaten
- Reparaturmöglichkeiten
- Gepäcktransportservice, z. B. in Zusammenhang mit Bett&Bike
- Ladestationen für E-Bikes, z. B. an Marktplätzen, Bahnhaltepunkten und/oder Etappenzielen von touristischen Radrouten – auch in Kombination mit verschließbaren Fahrradboxen



Öffentliche Luftpumpe in Hamburg



Fahrradschlauchautomat am Backhaus Hennig in Rüssen-Kleinstorkwitz

## Fahrradverleih

In der Montanregion spielt das Thema Radverleih in Bezug auf den Alltagsradverkehr aktuell noch keine Rolle. Im Bereich Tourismus existieren partiell einzelne private Anbieter mit jeweils geringen Stückzahlen. Aus touristischer Sicht wäre für die Zukunft eine Vernetzung und Bündelung solcher Anbieter unter einer Dachmarke empfehlenswert.

## Angebote für den touristischen Radverkehr

Radrouten für Freizeit und Tourismus sollten durch zusätzliche Services für die Nutzer möglichst attraktiv gestaltet sein. Dazu zählen Übernachtungsmöglichkeiten, Rastplätze, Informations- und Orientierungstafeln, öffentlich zugängliche Luftpumpen, Werkzeug oder Verweise auf nah gelegene Fahrradwerkstätten, Reparaturmöglichkeiten sowie gastronomische Angebote.

In der Montanregion und in ihrer näheren Umgebung gibt es aktuell **neun zertifizierte bett+bike-Anbieter**. Dabei handelt es sich um Übernachtungsmöglichkeiten, welche die Belange des Radtouristen im besonderen Maße berücksichtigen. Die entsprechende Zertifizierung wird durch den ADFC vergeben. Die einzelnen Anbieter finden sich fast alle im Bereich der Städte Merseburg und Weißenfels am Saaleradweg. Hier gibt es durchaus **noch Steigerungspotentiale**.

Weitere künftig zu verfolgende Serviceaspekte könnten sein:



Bett + Bike in Bad Dürrenberg

- GPS-Radtouren und Infomaterial (Print und Online) sollten weiter etabliert werden
- Bau und Ausweisung von Wanderparkplätzen für Ausflügler, die mit dem Auto kommen und dann auf das Rad umsteigen
- Rastmöglichkeiten und Unterstände an den Radrouten konsequent ausbauen und sichern
- Netz von E-Ladestationen auf regionaler Ebene planen (nicht nur Einzelstandorte); v.a. an Etappenziele sinnvoll, die längeres Verweilen und Aufladevorgänge ermöglichen (Aufenthaltsdauer 2 bis 3 Stunden oder Übernachtung); Planungen sollten über die Grenzen der LEADER-Region hinweg verfolgt werden



*Rastmöglichkeit und Infotafel am Saaleradweg in Leuna*

Ein besonderes Angebot bietet die **Fahrradstation in Bad Dürrenberg** (siehe Fotos unten). Hier werden Rad- und Wasserwanderern während der Sommermonate verschiedene Dienstleistungen angeboten. Dieser wichtige Knotenpunkt sollte zukünftig unbedingt **erhalten** bleiben, ggf. ist auch eine Ausweitung der Servicezeiten durch finanzielle Unterstützung möglich.



## 3.4 Öffentlichkeitsarbeit leisten

Öffentlichkeitsarbeit ist ein unverzichtbarer Bestandteil des Gesamtkonzeptes zur Radverkehrsförderung. Im Nationalen Radverkehrsplan 2020 wird eine „Verstetigung der Kommunikation als eigenständiges Handlungsfeld“ gefordert. Eine **positive Einstellung zum Radfahren** allgemein ist eine Grundvoraussetzung, um das Mobilitätsverhalten nachhaltig zu beeinflussen. Möglich ist dies nicht zuletzt durch die Verbreitung von Informationen über Aktivitäten "rund ums Rad" sowie über Angebotsverbesserungen und neue Entwicklungen im Radverkehrsnetz. Zusätzlich kann auch die Verkehrssicherheit durch gezielte Kommunikation erhöht werden. Die Basis der Öffentlichkeitsarbeit ist zuallererst die **Sensibilisierung der Politik und der Verwaltungen** für die positiven Wirkungen des Radverkehrs über die Verkehrspolitik hinaus und schließlich die Bildung einer breiten Allianz gesellschaftlicher Akteure, die öffentlich für den Radverkehr auftreten.

### Information und Kommunikation

Für eine **bürgernahe Planung** ist ein transparenter Planungsprozess von großer Wichtigkeit. Durch Beteiligung der Bürger und Bürgerinnen von der Problemfindung bis hin zur kritischen Auseinandersetzung mit Planungen können Radverkehrsprojekte große Akzeptanz erfahren.

*Planung für und mit  
Bürgern*

Auch die Arbeit von **Radverkehrsbeauftragten** in den Kreisen, als Ansprechpartner und Berater sowohl für Bürger als auch für kommunale Vertreter, bildet einen wichtigen Baustein. Hierfür sollte im Burgenlandkreis und im Saalekreis jeweils eine feste Personalstelle geschaffen werden.

Ein fester Bestandteil neben der Kommunikation „nach außen“ sollte die **Kommunikation „nach innen“** sein. Multiplikatoren und Entscheidungsträger, vor allem in den Verwaltungen, brauchen Informationsgrundlagen für ihr Handeln. Dabei muss ein Verständnis für die vielfältigen Effekte einer Erhöhung des Radverkehrsaufkommens aufgebaut werden. Dazu zählen u. a. die positiven Auswirkungen in den Themenfeldern Gesundheit, Stadtentwicklung und Lebensqualität.

*Entscheidungsträger  
informieren*

### Motivation

Indem dem Thema Radverkehr stetig Aufmerksamkeit gewidmet wird, kann die Motivation der Bürger der Region zur Radnutzung gesteigert werden. Damit soll eine allgemein positive Einstellung gegenüber dem Fahrrad entwickelt werden.

*Verbesserung des Rad-  
klimas durch Aufmerk-  
samkeit*

Hinsichtlich wirksamer Veranstaltungen eignet sich in besonderer Weise die **Initiierung von Fahrradtagen in ausgewählten Städten**. Gerade mit dieser Maßnahme können Radverkehrsprojekte lebendig erlebt und bürgernah vermittelt werden. Kombiniert werden können solche Tage z. B. mit einem Fahrradmarkt bzw. einer Fahrradteilebörse, verschiedenen Möglichkeiten, neue Fahrräder zu testen, einem Geschicklichkeitsparcour für Kinder, technischer Fahrradüberprüfung („Fahrrad-TÜV“), Pannenhilfekurs, Fahrradcodierung durch die Polizei und Information von Verwaltung und Verbänden.

Ein weiterer Fokus sollte auf das **Thema des täglichen Radverkehrs** gelegt werden. Insbesondere in Bezug auf Berufspendler können in Unternehmen vielfältige Maßnahmen ergriffen werden (z. B. interne Mobilitätskonzepte), um den Anteil der Radfahrer unter den Mitarbeitern zu steigern. Beispiele hierfür sind überdachte Abstellanlagen, integrierte Umkleidemöglichkeiten und Duschen. Eine Kooperation mit externen Programmen wie das von einer Krankenkasse initiierte **„Mit dem Rad zu Arbeit“** ist hilfreich, um Mitarbeiter zu animieren, öfter das Fahrrad anstelle des Autos auf ihrem täglichen Arbeitsweg zu nutzen. Auch der ADFC bietet spezielle Betriebsberatungen an, um gemeinsam mit Firmen und Institutionen gezielt eine fahrradfreundliche Infrastruktur auf- oder ausbauen. Auf Anfrage wird der interessierte Betrieb von geschulten ADFC-Betriebsberatern besucht. Ein speziell entwickelter, differenzierter Kriterienkatalog dient dem Berater als Grundlage für die Zertifizierung zum **„Fahrradfreundlichen Arbeitgeber“**.

## Aufklärung

Eine Profilierung des Fahrrads als flexibles, umweltfreundliches und kostengünstiges Verkehrsmittel hat großes Potential zur Förderung des Radverkehrs. Erfolgreiche Kommunikation erfordert dabei eine **Differenzierung der Zielgruppen** nach Transportzwecken, Lebenslagen und sozialen Milieus.

Von besonderer Bedeutung sind Kinder und Jugendliche. Wer bereits als Kind oder Jugendlicher das Radfahren zu schätzen gelernt hat, ist eher bereit, auch als Erwachsener das Rad als Verkehrsmittel und Freizeitsportgerät zu nutzen. Durch eine **Zusammenarbeit mit unterschiedlichen Bildungseinrichtungen** kann die Fahrradnutzung für den Schulweg sicherer gestaltet werden. So können gemeinsam Routen erarbeitet, Schüler beim Planungsprozess beteiligt und das Fahrrad im Unterricht thematisiert werden.

Aber auch mit zunehmendem Alter wird Mobilität ein immer wichtigerer Faktor für Selbstständigkeit, Unabhängigkeit und Lebensqualität. Nicht nur die Integration in die Gesellschaft wird begünstigt, sondern auch die Pflege sozialer Kontakte. Das Ziel von Angeboten wie z. B. „Fit mit dem Fahrrad“ der Deutschen Verkehrswacht ist es, **Senioren wieder Spaß am Radfahren zu vermitteln**, Hemmschwellen abzubauen und sie für kritische Situationen im Verkehr fit zu machen.



Mit der MZ-VELO startete im Frühjahr 2018 ein Fahrradfestival in Halle

Quelle: [mz-velo.de](http://mz-velo.de)



Werbeflyer „Mit dem Rad zur Arbeit“

*Gemeinsame Erarbeitung sicherer Routen*

*Senioren und Radfahren*

Das aktuelle Thema **E-Bike und Pedelec** wird derzeit von mehreren Kampagnen aufgegriffen. Neben dem Thema Verkehrssicherheit und der Wartung dieser speziellen Räder wird dabei auch bzgl. besonderer Regelungen der StVO informiert.

Zudem sollte das Thema Radverkehr in der Kommunikation nicht nur isoliert, sondern auch im Zusammenhang mit anderen Verkehrsteilnehmern betrachtet werden. Auch hier gibt es verschiedene Anbieter, die z. B. Landkreise und Kommunen mit Informationsmaterialien zum Thema **Rücksicht im Straßenverkehr** unterstützen.

Neben der isolierten Betrachtung des Themas Radfahren und Fahrrad, darf auf der anderen Seite **die kombinierte Nutzung der verschiedenen Verkehrsträger** nicht außer Acht gelassen werden. Aktive Werbung für Verknüpfungsmöglichkeiten und kostenfreie Radmitnahme im ÖPNV können die öffentliche Wahrnehmung für die Vorteile einer gemeinsamen Nutzung von Bus, Bahn und Fahrrad positiv beeinflussen.

## Tourismus

Auch für den Radtourismus ist Öffentlichkeitsarbeit unabdingbar. Dazu gehört in der heutigen Zeit auch eine moderne **Internetpräsenz**. Die Internetseite des Saaleradweges ([www.saaleradweg.de](http://www.saaleradweg.de)) ist hier als gelungenes Beispiel hervorzuheben. Auch auf der Internetseite des Saale-Unstrut-Tourismus e. V. finden sich neben verschiedenen Radtourentipps der Region auch Links zu den GPX-Daten der Routen.

Ergänzt werden könnten diese Angebote mit einem **Radroutenplaner**, wie z. B. nach Vorbild des Radroutenplaners Thüringen. Die Online-Anwendung zur Planung von Radtouren verbindet auf sehr nutzerfreundlicher Weise Routenwahl und weitere durch die Nutzer festgelegte Kriterien wie Steigungen oder ausschließliche Führung abseits von Straßen. Darüber hinaus werden Informationen zum Radverkehr allgemein („Wo darf ich fahren?“) und zur Verknüpfung von öffentlichem Verkehr und Rad angeboten.

Die Kooperationen der Kommunen der LEADER-Region mit den **Tourismusverbänden** der Region sind weiter zu vertiefen.



*Broschüre „Sicher Rad fahren mit und ohne Elektroantrieb“*



*Abb. 15: Radroutenplaner-Webseite Thüringen*

### 3.5 Rahmenbedingungen schaffen

Optimale administrative Rahmenbedingungen können die Möglichkeiten zur Planung und Realisierung von Radverkehrsprojekten begünstigen. Im Folgenden werden fünf Möglichkeiten vorgestellt, um diese zu verbessern. Die meisten davon sind auf der übergeordneten Landkreis- oder sogar Landesebene angesiedelt. Auf Ebene der LEADER-Region könnte jedoch beispielsweise die Fortführung der AG Rad in Angriff genommen werden.

#### Administration und Kommunale Umsetzung

Die Förderung des Radverkehrs in der Montanregion kann durch neue Strukturen in den jeweiligen Kreisverwaltungen gestärkt werden. Dazu zählt u. a. die offizielle und nach außen kommunizierte **Ernennung einer/s Radverkehrsbeauftragten** als zentraler Ansprechpartner, der sich mit der Planung, Finanzierung und Verwaltung des Radverkehrs in den Landkreisen befasst.

*Ernennung Radverkehrsbeauftragter*

Des Weiteren wird die **Fortführung der Arbeitsgruppe Radverkehr**, die im Rahmen der Erstellung des Radverkehrskonzeptes für die Montanregion initiiert wurde, vorgeschlagen. Im Rahmen solcher regelmäßig stattfindenden Treffen (z. B. 2- bis 3-mal pro Jahr), könne sich die Teilnehmer zu radverkehrsrelevanten Planungen und Maßnahmen in der Region abstimmen und austauschen. Die AG Rad sollte sich aus Vertretern der beiden Landkreise, Vertretern der Nutzer (ADFC) und weiteren relevanten Akteuren zusammensetzen. Zudem können zu spezifischen Themen jeweils unterschiedliche Gäste, z. B. aus einzelnen Kommunen oder angrenzenden Landkreisen, hinzugeladen werden.

*Fortführung AG Radverkehr*

Der Einsatz eines **Kreiswegewarts im Saalekreis und im Burgenlandkreis** ist von besonderer Wichtigkeit. Durch die Ortskenntnis und regelmäßige Wartungs- und Kontrollfahrten ist ein Kreiswegewart unerlässlich für Planung, Instandsetzung und Routenoptimierung.

*Kreiswegewart*

Für den Bereich des Geo-Naturparks Saale-Unstrut-Triasland e. V. und den restlichen Burgenlandkreis gibt es bereits einen Rad- u. Wanderwegewart, welcher auch zukünftig erhalten bleiben und gestärkt werden muss.

Wie in vielen Bundesländern bereits erfolgreich praktiziert, ist ein Zusammenschluss von einer Vielzahl von Städten und Kommunen für die Radverkehrsförderung einer Region sinnvoll (z. B. AGFK Bayern oder AGFK Thüringen). Mit dem Ziel einer ganzheitlichen landkreisübergreifenden Radverkehrsförderung sowie einem kompakten Auftreten gegenüber Fördermittelgebern (z. B. Land Sachsen-Anhalt) könnte, ggf. auch im Rahmen der anstehenden Fortschreibung des LRVP, eine solche **Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte/Kommunen** (AGFS/AGFK) initiiert werden.

*Gründung AGFS/AGFK*

Für Planung und Erhalt von Radverkehrsinfrastruktur (Wege, Beschilderung, weitere Infrastruktur) ist es wichtig, auf **eine einheitliche Datenbasis** aufzubauen. In der Landesstraßenbaubehörde wird die TT-SIB LRVN bereits angewendet. Eine Organisationsstruktur für die Pflege und Fortschreibung der Daten zum Thema Radverkehr muss laut der Evaluation des LRVP 2014 noch gefunden werden. Dabei wird eine zentrale Lösung angestrebt. Über den Geofachdatenserver können die Landkreise bereits kostenfrei auf diese Daten zugreifen. Im Zuge der Bearbeitung des Radverkehrskonzeptes ist jedoch aufgefallen, dass an mehreren Stellen **Abweichungen** zwischen den im **Geofachdatenserver** hinterlegten Routenverläufen und den aktuell **touristisch vermarkteten Routen** bestehen.

*Eine einheitliche Datenbank für Radwege mit dazugehöriger Personalstelle*

## **Möglichkeiten zur Projektfinanzierung**

---

Radverkehr kann im Vergleich zu Baumaßnahmen des Straßenverkehrs mit relativ geringem Kostenaufwand gefördert werden. Wichtig bei der Realisierung ist eine gut abgestimmte Finanzmitteleinsatzplanung innerhalb der Landkreise sowie der Kommunen, um durch möglichst effizienten Einsatz von Geldern größtmögliche Wirksamkeit zu erreichen. Durch die Vielzahl an Finanzierungsmöglichkeiten über Projekte, Förderprogramme und Gelder aus dem Landes- und Bundeshaushalt können Radverkehrsplanungen realisiert und die Haushalte von Städten und Gemeinden teilweise geschont werden.

Da Investitionen in den Radverkehr um ein Vielfaches günstiger sind als in den motorisierten Individualverkehr, ist eine Verlagerung der Verkehrsanteile auf das Fortbewegungsmittel Fahrrad auch immer eine effektive Methode zur Kosteneinsparung – sowohl beim Bau als auch beim Unterhalt.

Eine Übersicht zu den verschiedenen Fördermöglichkeiten für den Radverkehr in Sachsen-Anhalt ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen. Weiterführende Informationen finden sich in der **Förderfibel Radverkehr** (siehe <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/foerderfibel>).

Zusätzlich wird auf das Schnittstellenprogramm hingewiesen. In dessen Rahmen fördert das Land Sachsen-Anhalt den Bau, Ausbau und die Umgestaltung von Fahrradabstellanlagen an aktiven Zugangsstellen zum SPNV. Zweck der Förderung ist die Verbesserung der Zugänglichkeit des ÖPNV-Systems durch die Ermöglichung der Verknüpfung der Mobilitätskette Fahrrad – öffentlicher Verkehr sowie die Erhöhung der Qualität und der Sicherheitsstandards der Fahrradabstellung.

### Abkürzungsverzeichnis:

**KAG-LSA:** Kommunalabgabengesetz

**FAG:** Finanzausgleichgesetz

**KomStrBauInvFinGST:** Gesetz zur Finanzierung von Investitionen des kommunalen Straßenbaus

**IVS:** Förderung intelligenter Verkehrssysteme

**GRW:** Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“

Finanzierungsmöglichk.	Fördermöglichkeiten									
	KAG-LSA	FAG	KomStrBauInvFinG ST	Förderung nachhaltiger Mobilität	BauGB, §§ 127-135	LBauO, Abstellplätze f. Fahrräder	LBauO, Ablösebeträge	RW an Bundesfernstraßen	RW an Bundeswasserstraßen	RW an Landesstraßen
Förderung d. Regionalentwicklg.										
IVS										
Förderung nachhaltiger Mobilität										
Förderung von Klimaschutzproj.										
GRW										
Nicht investive Maßn. - NRRVP										
RELE - Dorferneuerung										
RELE - forstlicher Wegebau										
RELE - ländlicher Wegebau										
Städtebauliche Erneuerung										
Stiftung										

**Planungen/ Konzepte**

Netzplanungen	(x)									
Wegweisungsplanungen	(x)									
Konzepte Öffentlichkeitsarbeit	(x)									

	(x)			(x)						
				(x)	(x)					
	(x)							(x)		(x)

**Radverkehrsinfrastruktur**

**Innerorts**

RV-Anlagen in Hauptverkehrsstraßen, Projektbestandteil Straßenbau	(x)	x	x	x			(x)	x		x
RV-Anlagen eigenständig		x	x	x	(x)			(x)		
Fahrradstraßen u. ä.				x						
Selbständige Radwege			x	x			(x)			
Verkehrsberuhigung	(x)	x			(x)					(x)
Instandsetzung Fahrbahnen	(x)	x	x	x				(x)		
Wegweisung, Projektbestandteil		(x)		x						
Wegweisung, eigenständig		x		x						
Punktueller Verkehrssicherungsmaßnahmen		x	x					x		(x)
Querungshilfen, Unter- / Überführungen eigenständig			x				(x)	x		x
Bestandsverbesserungen		(x)						x		(x)
Betrieb/ Unterhaltung								x		(x)

				(x)	(x)					
				(x)	(x)					
				(x)				(x)		(x)
				(x)				(x)		(x)
				(x)				(x)		(x)
				(x)				(x)		(x)
				(x)				(x)		(x)
				(x)				(x)		(x)
				(x)				(x)		(x)

**Außerorts**

Straßenbegleitende RV-Anlagen, Projektbestandteil		(x)	x					x		x
Straßenbegleitende RV-Anlagen, eigenständig			x					x		x
Selbständige Radwege		(x)	x							
Radwanderwege									(x)	(x)
Rastplätze										
Wegweisung, Projektbestandteil										(x)
Wegweisung, eigenständig										
Querungshilfen			x							
Unter-/ Überführungen eigenständig			x							
Bestandsverbesserungen								(x)		(x)
Betrieb/ Unterhaltung								(x)		(x)
Umnutzung von Bahntrassen		x						(x)		(x)

				(x)						
				(x)						(x)
				(x)				(x)		x
				(x)				(x)		(x)
				(x)				(x)		x
				(x)				(x)		
				(x)				(x)		
				(x)				(x)		
				(x)				(x)		(x)

**ÖV-Verknüpfung/ Radparken**

B+R an Bahnhöfen				x				(x)		
B+R an sonstigen Übergangsstellen/ Haltestellen								(x)		
Fahrradstationen										
Betrieb von Fahrradstationen										
Abstellanlagen (nicht B+R), Projektbestandteil				x	(x)	(x)	(x)			
Abstellanlagen (nicht B+R), eigenständig				x			(x)			

				x						
				x						
				x						
				(x)	(x)					(x)
				(x)	(x)					

**Sonstige Maßnahmen**

Öffentlichkeitsarbeit (Alltag)										
ÖA für den Radtourismus										
Mobilitätsmanagement										
Verkehrssicherheitsarbeit										
Aufbau von Serviceangeboten										

								(x)		(x)
	x							(x)		
		(x)		(x)				(x)		
								(x)		
								(x)		

Quelle: <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/foerderfibel> (Stand 28.08.2018)

Förderrichtlinien für LEADER-Gebiete: gem. den jeweiligen Förderbedingungen der LEADER-Regionen

Wenn in Klammern, dann mit deutlichen Einschränkungen

## **Zusammenfassung: Hinweise aus TÖB-Umlauf zum Thema Rahmenbedingungen**

---

Grundsätzlich wird die erstellte Radverkehrskonzeption von den am Umlauf beteiligten Kommunen, Landkreisen und Verbänden unterstützt und eine stärkere Berücksichtigung des Themas Radverkehrs begrüßt. Eine **Verstetigung der geschaffenen Arbeitsgruppe Radverkehr** wurde mehrfach genannt. Außerdem sei es notwendig, dass das vorliegende Konzept **in zukünftige Planungen** – aktuell z. B. die Fortschreibung des Landesradverkehrsplans – **einfließen zu lassen**.

Wiederholt wurde als Voraussetzung für die Stärkung des Radverkehrs allerdings eine **bessere finanzielle Ausstattung** genannt, vor allem für die Schaffung von Radverkehrsanlagen an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen. Die Rolle des Radverkehrs zur Erledigung **alltäglicher Wege** und die damit erforderliche schnelle und sichere Anbindung von Zielen wurde immer wieder hervorgehoben. Von der **Schaffung von Personalstellen** in den Verwaltungen, die mit dem Thema Radverkehr betraut sind, erhoffen sich die Beteiligten wesentliche Verbesserungen.

## 4. Maßnahmenplan

Der vorliegende Maßnahmenplan ist als erste Bestandsaufnahme zu verstehen. Eine **weitere planerische Konkretisierung** und damit verbundene **Abstimmungsprozesse** mit den entsprechenden Baulastträgern, zuständigen Bewilligungsbehörden und allen weiteren Beteiligten sind unumgänglich.

### 4.1 Maßnahmen und Prioritäten

Die Qualität einer Radverkehrsverbindung bzw. einer bestimmten Route beeinflusst deren Benutzbarkeit sowie deren Beliebtheitsgrad.

Aufbauend auf dem erstellten Zielnetz wurde in einem ersten Schritt der Bestand auf Basis abschnittsweiser Befahrungen sowie Methoden der Fernerkundung und durch Gespräche und Rückkopplungen mit einzelnen Kommunen erfasst. Auf dieser Basis ergeben sich unterschiedliche Maßnahmenempfehlungen mit drei Prioritätsstufen, die in einem Maßnahmenplan verortet und tabellarisch aufgeschlüsselt sind.

#### Priorität 1 - Hohe Priorität:

Hierbei handelt es sich um Verbindungen, die entweder nicht existieren oder eine sehr schlechte Qualität aufweisen. Die Benutzung durch den Radverkehr ist nicht bzw. nur mit erhöhtem Aufwand oder unter der Aussetzung einer erhöhten Unfallgefahr (Gefahrensituationen, erhöhter Kfz-/Lkw-Verkehr) möglich. Vor allem bei einer Nutzung von klassifizierten Straßen (hohes Verkehrsaufkommen, Schülerverkehr) ohne separate Radverkehrsanlage ist Handlungsbedarf vonnöten. Bauliche Maßnahmen sollten hier möglichst schnell umgesetzt werden und haben somit hohe Priorität.



*Konkrete Maßnahmen siehe: Plan 3 - Maßnahmenplan und Anlage 2 - Maßnahmenliste*

*Priorität 1: Verbindungen mit großen Qualitätsmängeln und Gefahrenstellen*

**Priorität 2 – Mittlere Priorität:**

Bei Befahrung der Radroute sind grobe qualitative Mängel (mittlere bis schlechte Qualität) festzustellen, welche eine komfortable Befahrung verhindern. Beispielsweise kann durch eine Ausbesserung von Unebenheiten oder durch einen Wegeausbau mit einer Asphaltdeckschicht die Qualität verbessert werden. Solche Maßnahmen wurden mit mittelfristiger Priorität eingestuft.



*Priorität 2:  
Qualitätsmängel*

**Priorität 3 – Bestandsoptimierung:**

Eine Befahrung der Route ist grundsätzlich möglich, allerdings gibt es Komforteinschränkungen. Die bestehende Verbindung weist partiell Schwächen auf und würde durch Optimierungen der Bestandssituation den Fahrkomfort verbessern.



*Priorität 3:  
Optimierung*

**Prioritäre Hauptachsen**

Sofern die Maßnahmen an einer im Rahmen des Zielnetzentwurfs definierten Hauptachse verortet sind, wurden diese teilweise mit einer höheren Priorität versehen. Damit wird das Ziel verfolgt, zeitnah zusammenhängende und in guter Qualität befahrbare Netzabschnitte zu erreichen.

*Höhere Priorität für  
Hauptachsen*

Konkret besteht das **Zielnetz nach den vorgeschlagenen Überarbeitungen aus 370 Streckenkilometern** (Strecken mit konkretem Verlauf), wobei sich **210 km in einem guten Zustand befinden (57 %)** und somit problemlos befahren werden können. Die Gesamtlänge des **Straßen- und Wegenetzes mit Handlungsbedarf beträgt somit 160 km**.

*Übersicht Maßnahmen siehe: Plan 3 - Maßnahmenplan und Anlage 2 - Maßnahmenliste*

<b>Routennetz Gesamt</b>				
<b>Maßnahme</b>	<b><math>\Sigma</math> [km]</b>	<b>Bauliche Prioritäten</b>		
		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
<b>Neubau:</b>				
Wegeneubau mit bituminöser Deckschicht	3,5	3,5	-	-
Schaffung einer Radverkehrsanlage	52,7	31,5	13,4	7,8
<b>Sanierung/Ausbau:</b>				
Straßenschäden beheben bzw. Asphaltdecke erneuern	20,4	3,2	9,3	7,9
Wegeausbau mit bituminöser oder wassergebundener Deckschicht	83,7	38,5	33	12,2
Innerstädtische Routenführung konkretisieren, sichere RVA	-	-	-	-
<b>Gesamtsumme</b>	<b>160</b>	<b>76,7</b>	<b>55,7</b>	<b>27,9</b>

## 4.2 Grobkostenschätzung

Für eine effiziente Umsetzung der vorgeschlagen Maßnahmen im Radverkehrsnetz, ist die Kenntnis von zu erwartenden finanziellen Aufwendungen wichtig. Einen ersten Überblick über mögliche Kosten für Straßenbaumaßnahmen zeigt die folgende Grobkostenschätzung.

### Straßenbaumaßnahmen

Es ist zu beachten, dass in dieser frühen Planungsstufe nur eine sehr grobe Schätzung möglich ist. Zusätzliche Faktoren wie z. B. Kosten für Grunderwerb oder Ausgleichsmaßnahmen sowie bestehende bzw. zu planenden Wegbreiten und aktuelle Baukostenentwicklungen usw. sind zu berücksichtigen. Da nicht überall detaillierte Angaben zu den bestehenden bzw. geplanten Straßen- und Wegebreiten vorliegen, wurde eine gemittelte Baubreite von 3,00 m für die Schätzung angenommen. Dieser grobe Richtwert wurde sowohl für den Neubau von 2,50 m breiten Radwegen als auch für partielle Sanierungsmaßnahmen auf einzelnen Streckenabschnitten mit Breiten > 3 m angewendet. Zudem wurden rund 10 % Planungskosten einkalkuliert.

Insgesamt wurde damit ein **finanzieller Aufwand von rund 36 Mio. Euro** ermittelt.

<b>Grobkostenschätzung Straßenbaumaßnahmen</b>			
<b>Maßnahme</b>	<b>Σ [km]</b>	<b>Bau- kosten [€/m]</b>	<b>Brutto Gesamtkosten bei durchschnittlicher Ausbaubreite 3 m [€]</b>
<b>Neubau:</b>			
Neuanlage Radweg mit Asphaltbefestigung, außerorts	<b>49,6</b>	<b>330</b>	<b>16.368.000</b>
Radverkehrsanlage innerorts, z. B. Radfahrstreifen inkl. Piktogramme	<b>3,1</b>	<b>25</b>	<b>77.500</b>
Neuanlage Straße mit Asphaltbefestigung (Anteilig)	<b>3,5</b>	<b>400</b>	<b>1.400.000</b>
<b>Sanierung/Ausbau:</b>			
Straßenschäden beheben bzw. Asphaltdecke erneuern (Anteilig)	<b>20,4</b>	<b>210</b>	<b>4.284.000</b>
Wegeausbau mit bituminöser Deckschicht	<b>83,7</b>	<b>165</b>	<b>13.810.000</b>
Sicherung einer Querungsstelle (z. B. mit temporärer Mittelinsel aus Kunststoffrecycling, inkl. Montage, Markierung, Barken)	<b>17</b>	<b>10.000</b>	<b>170.000</b>
	<b>Stk.</b>	<b>€/Stk.</b>	
<b>Gesamtsumme</b>	<b>160</b>		<b>36.110.000</b>

## **Wegweisende Beschilderung**

---

Neben der baulichen Ertüchtigung der Wege spielt auch die regelkonforme und verständliche Radwegweisung, wie bereits im Kapitel „3.2 Attraktive Radinfrastruktur“ erläutert, eine wichtige Rolle. Erst durch diese wird sowohl das touristische als auch das alltägliche Radverkehrsnetz les- und erkennbar. Die auf der nächsten Seite dargestellte Tabelle gibt einen groben Überblick über die zu erwartenden Kosten für eine Neubeschilderung bzw. Überarbeitung der vorhandenen Beschilderung für das Gebiet der LEADER Region Montanregion Sachsen-Anhalt Süd. Inklusive Planung, Material und Aufstellung kann, je nach Ausgangszustand, von ungefähr 300 bis 800 € pro Kilometer Beschilderung ausgegangen werden.

Im Rahmen der Radverkehrskonzeption der LEADER Region wurden die zu erwartenden **Wegweisungskosten für die Routenabschnitte innerhalb der Montanregion geschätzt**. Um eine funktionierende und verständliche Radwegweisung zu gewährleisten, ist im Rahmen einer möglichen **Umsetzung** jedoch zu gewährleisten, dass diese **immer für den gesamte Verlauf einer Radroute** umgesetzt wird, auch wenn dabei Gemeinde-, Landkreis- oder Landgrenzen überschritten werden.

<b>Maßnahme</b>	<b>Länge innerhalb LEADER-Region [km]</b>	<b>angenommene Kosten [€/km]</b>	<b>Brutto Gesamtkosten [€]</b>
<b>Saaleradweg</b> Vereinzelt Ergänzung und Überarbeitung nach geltenden Richtlinien	35	300	10.500
<b>Salzstraße</b> Ergänzung und Überarbeitung nach geltenden Richtlinien	25	500	15.000
<b>Elsterradweg</b> Vereinzelt Ergänzung und Überarbeitung nach geltenden Richtlinien im Bereich Burgendlandkreis	17	300	5.100
<b>Saale-Unstrut-Elster-Rad-Acht</b> Ergänzung und Überarbeitung nach geltenden Richtlinien → in Verbindung mit Elster-Saale-Radweg, Rippach-Radweg und RECARBO-Radroute umsetzen	41	600	24.600
<b>Lauchgrund - Schwarzeiche</b> Ergänzung und Überarbeitung nach geltenden Richtlinien	7	500	3.500
<b>RECARBO</b> Verlauf identisch mit Saale-Unstrut-Elster-Rad-Acht/Zuckerbahnradweg → Routeneinschübe ergänzen, Zwischenwegweiser an geltende Richtlinien anpassen → in Verbindung mit umsetzen	17	200	3.400
<b>Elster-Saale-Radweg</b> Ergänzung und Überarbeitung nach geltenden Richtlinien → in Verbindung mit Saale-Unstrut-Elster-Rad-Acht, Rippach-Radweg und ggf. Sole-Kohle-Geschichte-Radroute umsetzen	18	300	5.400
<b>Goetheradweg</b> Vereinzelt Ergänzung und Überarbeitung nach geltenden Richtlinien	1,5	300	450
<b>Rippach-Radweg</b> Neue Wegweisungskonzeption nach geltenden Richtlinien, Abschnittsweise in Verbindung mit SUE und Elster-Saale-Radweg umsetzen	Allein: 32 Gemeinsam: 22	800 200	25.600 4.400
<b>Sole-Kohle-Geschichte</b> Vereinzelt Ergänzung und Überarbeitung nach geltenden Richtlinien im SK Neue Wegweisungskonzeption nach geltenden Richtlinien im BLK, ggf. bis SSF fortführen	SK: 17 BLK: 7	300 800	5.100 5.600
<b>Südliche Schlachtfelder</b> Wegweisungskonzeption nach geltenden Richtlinien	1	800	800
<b>Südliche Schlachtfelder bis Weißenfels</b> Neue Wegweisungskonzeption nach geltenden Richtlinien von SSF bis Kleingöhren Ab Kleingöhren: Vereinzelt Ergänzung und Überarbeitung nach geltenden Richtlinien → in Verbindung mit Saale-Unstrut-Elster-Rad-Acht, Elster-Saale-Radweg und Rippach-Radweg umsetzen	9 10	800 200	7.200 2.000
<b>Gesamtsumme</b>			<b>118.650</b>

## **Klassifizierung von ADFC-Qualitätsradrouten**

Als langfristiges Ziel für die Zukunft wird im Rahmen des Leitprojektes „5.7 Saaleradweg als touristisches Highlight“ schlussendlich auch die Zertifizierung des Saaleradweges als ADFC-Qualitätsradroute angeregt. Neben den damit zu erwartenden positiven und öffentlichkeitswirksamen Effekten, sind jedoch auch die anfallenden Kosten zu berücksichtigen. Das **ADFC-Gütesiegel wird für jeweils drei Jahre** vergeben, danach muss eine Re-Zertifizierung erfolgen. Für eine erste Zertifizierung fallen folgende Kosten an:<sup>3</sup>

### **Erstberatung**

Die Erstberatung ist kostenfrei. Hier werden die wichtigsten Eckpunkte, Anforderungen sowie mögliche Fragestellungen zur Klassifizierung von geklärt.

### **Vor-Ort-Erhebung**

Wird der ADFC mit der Befahrung des Radfernweges beauftragt, fallen für den Auftraggeber kilometerabhängige Erhebungskosten an. Pro angefangene 50 km Streckenlänge werden 750 € (zzgl. MwSt.) berechnet. Im Gebiet der Montanregion befinden sich 35 km des Saaleradweges.

Die Erhebungskosten beinhalten die Vor- und Nachbereitung der Streckenbefahrung, Reisekosten und sonstige Aufwendungen sowie die Erstellung eines Berichtes mit Vorschlägen zur Qualitätsverbesserung der Route. Dabei liegt der Fokus besonders auf Mängel in der Infrastruktur und deren Behebung.

Andererseits besteht auch die Möglichkeit die Befahrung durch den Auftraggeber und einer vom ADFC geschulten Person vornehmen zu lassen. In diesem Fall werden kilometerabhängige Handlingkosten (100 €/50 km) und eine kilometerabhängige Stichprobe berechnet.

### **Klassifizierung**

Entschließt sich der Auftraggeber nach erfolgter Erhebung und Bewertung des Radfernweges zur Klassifizierung, verleiht der ADFC das Label „ADFC-Qualitätsradroute“. Dafür werden pauschal 4.500 € berechnet. Die Klassifizierung beinhaltet dann die Lizenzgebühren zur Nutzung des Logos, alle Service- und Kommunikationsaktivitäten des ADFC zur Platzierung des Labels der Qualitätsradrouten sowie die Schulung des notwendigen Qualitätsbeauftragten.

Weiterhin ist zu beachten, dass jede ADFC-Qualitätsroute **einer/s Qualitätsbeauftragten** bedarf, die/der als Ansprechpartner/in für die Route fungiert.

---

<sup>3</sup>

Quelle: [www.adfc.de/fileadmin/user\\_upload/Expertenbereich/Touristik\\_und\\_Hotellerie/Downloads/Kosten\\_der\\_Klassifizierung\\_zur\\_ADFC-Qualitätsradroute.pdf](http://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Touristik_und_Hotellerie/Downloads/Kosten_der_Klassifizierung_zur_ADFC-Qualitätsradroute.pdf)

## 5. Leitprojekte zur Steigerung der Radverkehrsnutzung in der Montanregion

Zur aktiven Förderung des Radverkehrs in der Montanregion Sachsen-Anhalt Süd ist es sinnvoll, den alltäglichen wie auch den touristischen Radverkehr durch zielgerichtete Projekte zu fördern. Die erwarteten positiven Effekte auf die Region können dabei weitere Impulse für den Radverkehr in Gang setzen. Nachfolgend werden sieben Projekte zur Förderung des Alltags- und des touristischen Radverkehrs vorgestellt.

### 5.1 Pendlerrouen als Direktverbindungen

Besonders große Potenziale zur Steigerung des Radverkehrsaufkommens stellen die **Alltagsverbindungen zwischen den Zentren** in der Montanregion untereinander dar. In einer **sicheren, umwegarmen und komfortablen Radverbindung** zwischen den wichtigsten Ziel- und Quellorten der Region werden erhebliche Potentiale gesehen. Die Förderung und Nutzung dieser bringt z. B. die Entlastung des Kfz-Verkehrs, Emissionseinsparungen, Förderung des Umweltverbundes sowie einen positiven Gesundheitseffekt der Radler mit sich.

Im Zielplan der Radverkehrskonzeption der Montanregion sind mehrere Strecken als „prioritäre Verbindungen“ gekennzeichnet. Von diesen werden folgende Relationen als besonders relevant und potentialreich zur Umsetzung bzw. Komplettierung vorgeschlagen:

1. Zeitz - Weißenfels - Merseburg - Halle
2. Profen - Hohenmölsen - Weißenfels
3. Hohenmölsen - Lützen - Bahnhofpunkt Großlehna

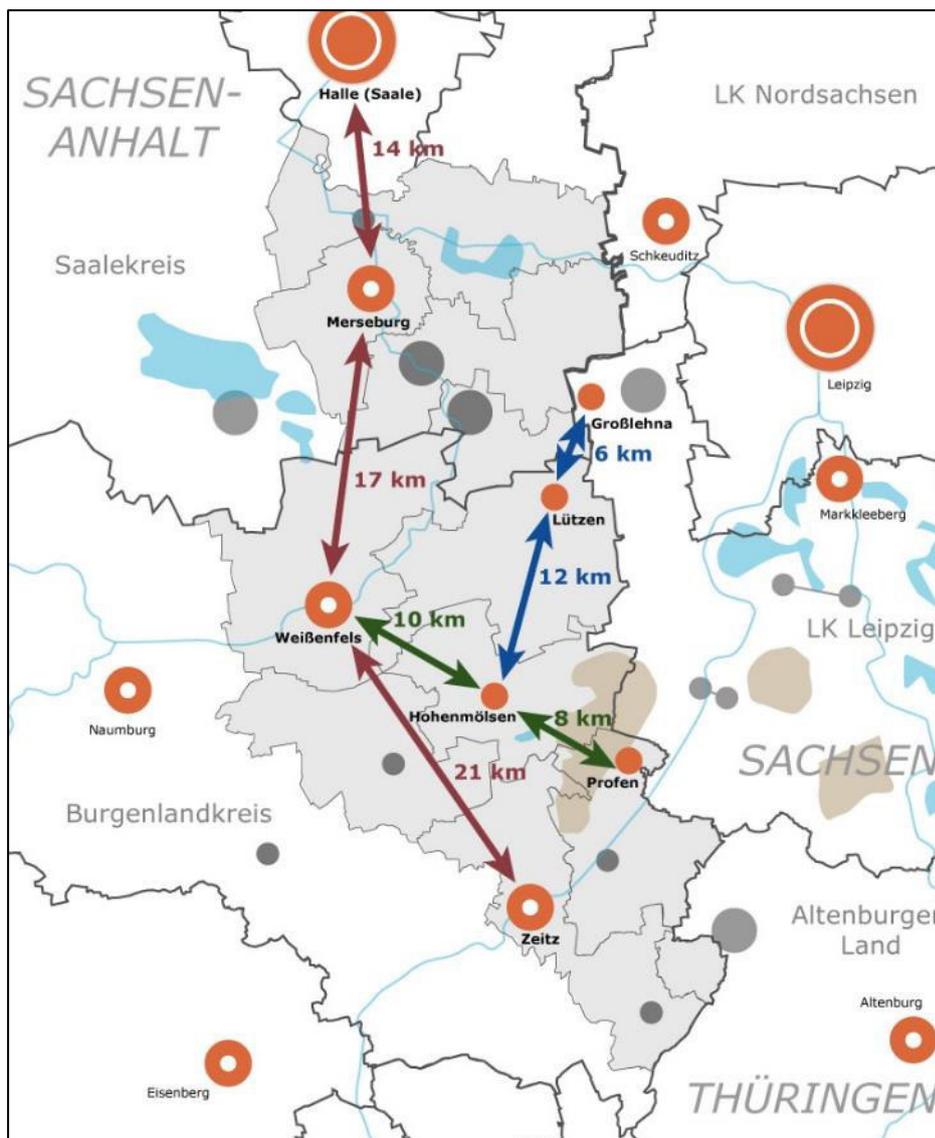
Die direkteste Verbindung zwischen diesen Zielen stellt in so gut wie allen Fällen das vorhandene klassifizierte Straßennetz (Kreis-, Landes- und Bundesstraßen) dar. An vielen Streckenabschnitten existieren außer- und innerorts bereits straßenbegleitende Radverkehrsanlagen oder sind zumindest in den Radwegebedarfsplänen (2016) als vordringlicher Bedarf festgeschrieben. Durchgängig gut ausgebaute Verbindungen gibt es hingegen noch nicht. Vielerorts sind Lückenschlüsse oder der Ausbau von alternativen Routenverläufen nötig, um eine sichere Befahrbarkeit mit dem Fahrrad zu gewährleisten.

Es wird empfohlen, die genauen Routenführungen sowie dafür notwendige Baumaßnahmen und Investitionen im Rahmen einer Detailanalyse zu untersuchen. Zusätzlich sollte versucht werden, die aktuell festgesetzten „weiteren Bedarfe“ an Radverkehrsanlagen sowie die neuen Bedarfsmeldungen aus der RVK der Montanregion im Rahmen der nächsten Aktualisierung der Radwegebedarfspläne des LSBB in der Prioritätenreihung nach vorn zu bringen. Eine Begründung hierfür könnte beispielsweise die jeweilige Bedeutung für eine sichere Befahrbarkeit der in



*Vorbild für eine sichere und komfortable Radverbindung auf dem Radschnellwege RS1 (Ruhrregion) bei Essen*

der Radverkehrskonzeption der Montanregion gekennzeichneten Hauptverbindungen sein.



*Auswahl von Pendler-  
routen mit Handlungs-  
bedarf*

#### **Umsetzung:**

1. **Nutzung bestehender Verkehrsinfrastruktur**, möglichst ohne Umweg
2. **Detailanalyse bzw. Machbarkeitsuntersuchung** hinsichtlich Routenführung, Qualität, Sicherheit sowie Ausbauerfordernissen notwendig
3. Gezielter **Ausbau zusammenhängender Teilabschnitte**, um möglichst zeitnah erste Strecken komplett nutzen zu können
4. **Offensive „Vermarktung“** durch die Landkreise Saalekreis und Burgenlandkreis sowie die Städte und auch Arbeitgeber, z. B. durch Programm „Pendler aufs Rad“ mit Infos über Streckenverlauf, Möglichkeiten zum Pendeln, Gesundheitsvorteile, Multimodalität usw.

## 5.2 Förderung Kombination ÖPNV/Fahrrad

Die Verknüpfung von Rad und öffentlichem Verkehr bietet erhebliche Qualitätsgewinne sowohl für Radfahrer als auch für den öffentlichen Verkehr und die entsprechenden Fahrgastzahlen. Der qualifizierte Ausbau der Bike+Ride-Anlagen an Bahnhaltpunkten sowie deren verbesserte Erreichbarkeit per Rad kann zum Umsteigen motivieren und die Reichweite der Verkehrsträger erhöhen.

### Ausbau Bike+Ride

Sichere und komfortable Abstellanlagen an den Bahnhaltpunkten in der Montanregion sollten zur Standardausstattung gehören. Stehen entsprechende Anlagen zur Verfügung, werden diese erfahrungsgemäß auch durch Pendler und Radreisende genutzt.

### Anbindung der Bahnhaltpunkte

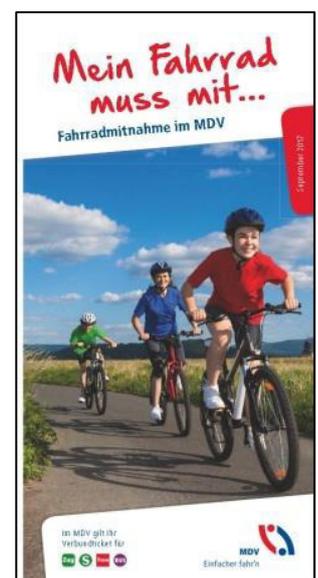
Zugleich müssen die Zubringer zu den entsprechenden Haltepunkten so ertüchtigt werden, dass Radfahrer sicher und komfortabel geführt werden. Dies beinhaltet auch eine adäquate Radwegweisung.



*Positives Beispiele für überdachte Abstellanlagen und abschließbare Fahrradboxen am barrierefreien Bahn- und Bushaltpunkt in Bad Dürrenberg*

### Offensive Vermarktung Fahrradmitnahme im ÖPNV

In allen Nahverkehrszügen und S-Bahnen im gesamten MDV-Gebiet gilt die kostenfreie Fahrradmitnahme für Fahrgäste mit einer gültigen Fahrkarte. Im Vergleich zum sächsischen und thüringischen Teil des Verbundgebiets ist die Fahrradmitnahme in den Landkreisen Saalekreis und Burgenlandkreis auch in den Bussen und Straßenbahnen kostenfrei. Dieses Qualitätsmerkmal sollte in der Region, insbesondere für Linienabschnitte mit Bedeutung für Tourismus und Naherholung, offensiv vermarktet werden.



*Flyer „Fahrradmitnahme im MDV“*



*Einfache Radabstellanlagen am Haltepunkt Schkopau*

### Umsetzung:

1. **Verbindungen** zwischen relevanten ÖPNV-Haltepunkten und umliegenden Zielen **qualifizieren und beschildern**
2. **Eruierung fehlender Bike+Ride**-Stellplätze im Verkehrsverbund (gemeinsam mit MDV durchführen) und **Abprüfen der Auslastung von Abstellanlagen**, um eventuelle **Mehrbedarfe** abschätzen zu können
3. **Ausbau benötigter Abstellmöglichkeiten** nach dem aktuellen Stand der Technik
4. Vorrangig im Rahmen des Tourismus- und Freizeitradverkehrs: **offensive Vermarktung der kostenfreien Fahrradmitnahme** im ÖPNV der Montanregion; **Kapazitäten** zur Fahrradmitnahme **in Bahn und Bus** auf viel frequentierten Strecken **erhöhen**, z. B. auch durch Fahrradträger/-anhänger an Bussen

## 5.3 Radfreundliche Verkehrsorganisation

Nicht alle Verbote und Gebote, die für andere Fahrzeuge gelten, müssen immer zwangsläufig auch für Radfahrer angewendet werden. Relativ **schnell und kostengünstig** lassen sich durch einfache verkehrsorganisatorische Maßnahmen deutliche Verbesserungen für den Radverkehr realisieren.

In Kapitel 3.2 werden die verschiedenen Aspekte, die zu einer radfreundlichen Verkehrsorganisation beitragen können, ausführlich vorgestellt. Folgende Aspekte sind zur berücksichtigen:

- Für den Radverkehr **geöffnete Einbahnstraßen und Sackgassen** gehören vielerorts schon zum Alltag und sollten in den Kommunen der Montanregion konsequent ausgeweitet werden. Mittels einer einfachen Anordnung werden damit Fahrten legalisiert und das für Radfahrer nutzbare Wegenetz erweitert.
- Neben der Anlage von baulichen Radwegen lassen sich Radverkehrsanlagen innerörtlich auch kostengünstig durch Markierungen im Straßenbestand realisieren. Lassen es die Platzverhältnisse zu, sollten **Radfahrstreifen** eingesetzt werden. Im Bereich engerer Straßen können auch **Schutzstreifen** zum Einsatz kommen.
- Im hochverdichteten Straßennetz und bei parallelen Straßenführungen: Straßensperrungen zugunsten des Radverkehrs und **umwidmen der Straßen als Radwege** oder Einrichtung von **Fahrradstraßen**
- Zur Erhöhung der Sicherheit an **Ortseingangssituationen** bieten sich **Mittelinseln** an. Diese tragen nicht nur zur Verringerung der Kfz-Geschwindigkeit bei sondern erleichtern auch die Querung der Fahrbahn für Fußgänger und Radfahrer, z. B. am Ende eines außerörtlichen gemeinsamen Geh-/Radweges.
- Verkehrsberuhigende bzw. geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen, wie z. B. **Tempo-30-Zonen** oder die Einrichtungen von **verkehrsberuhigten Bereichen** tragen zur Reduzierung der Verkehrsbelastung bei und sind ein einfaches Mittel zur Steigerung von Sicherheit und Qualität des Radfahrens.

### Umsetzung:

1. **Aufforderung an Burgenlandkreis, Saalekreis und Kommunen der LEADER-Region**, radfahrgeeignete Umsetzungsmöglichkeiten entsprechend der StVO zu prüfen und umzusetzen
2. Prüfung der **StVO-Konformität** auf den touristischen Radrouten und im innerstädtischen Straßennetzen
3. **Bereitstellung von Fördermitteln der Landkreise** für die Kommunen zur Umsetzung von infrastrukturellen Maßnahmen für den Radverkehr



*Für Fußgänger und Radfahrer durchlässige Sackgasse in Hohenmölsen*



*Schutzstreifen in Leuna*



*Straßensperrung und Freigabe für den Radverkehr in Kitzen*



*Mittelinsel am Ortseingang Nischwitz*

## 5.4 Aufbau Erhaltungsmanagement

**Radrouten und deren Beschilderung** sollten regelmäßig auf Schäden, Verschmutzungen und Gefahrensituationen hin untersucht werden, damit dem Nutzer eine gute Qualität zur Verfügung steht. Üblicherweise werden diese durch die entsprechenden Wegewarte oder Bauhöfe durchgeführt.

Im Landesradverkehrsplan von Sachsen-Anhalt wird die Problematik der **nicht immer kontinuierlichen und flächendeckenden Pflege und Unterhaltung** der Infrastruktur touristischer Radrouten herausgestellt. Demnach fehlen klare Regelungen der Zuständigkeiten für Bestandserfassung und Dokumentation, Pflege der Bestandsdaten und die Einhaltung der Anforderungen an eine regelmäßige Wegekontrolle. Dabei sollten zukünftig nicht nur die **touristischen Radrouten**, sondern auch **Alltagsradverbindungen** berücksichtigt werden.

### Umsetzung:

1. Die **TT-SIB LRVN** konsequent als gemeinsame Datenbasis nutzen und Änderungen bzgl. Routenführungen oder Ausbauzustand einarbeiten
2. **Personalstelle** einrichten bzw. Sicherung der Gelder für bestehenden Wegewarte als zentraler Ansprechpartner für das **Qualitäts- und Erhaltungsmanagement**
3. Durchführung **regelmäßiger Kontrollfahrten** (Route der Klasse 1 und 2 mind. 2 x jährlich, Routen der Klasse 3 und 4 mind. 1x jährlich)
4. **Dokumentation** der Kontrollergebnisse und **kurzfristige Mängelbeseitigung**
5. Regelmäßige Durchführung von **Verkehrsschauen**
6. Schaffung einer modernen Möglichkeit zur **Mängelmeldung**, inkl. Empfangsbestätigung und automatischer Weiterleitung an die für den Unterhalt zuständige Stelle
7. Organisation einer jährlichen **gemeinsamen Radtour** mit Bürgermeistern, Verwaltung und Bürgern, um Problempunkte gemeinsam anzusprechen und Lösungsvorschläge zu überlegen
8. Bereits bei der Aufstellung von Wegweisern und Informationstafeln **auf Qualität und korrekte Installation** achten



Zwei verwitterte Zwischenwegweiser in Rippach



Verschmutzte und ausgebleichte Infotafel in Zeitz



Beispiel Meldeplattform für die Kommunen der Region Frankfurt RheinMain

## 5.5 Sichere Verbindung Profen - Mondsee

Durch den Aufschluss des Tagebaus Profen ist die ehemals direkte Verkehrsverbindung zwischen Hohenmölsen und Pegau verschwunden. Die einzige adäquate Ost-West-Verbindung im Abschnitt zwischen Zeitz und Großgörschen stellt derzeit die sogenannte „**Grüne Magistrale**“ dar - eine Betriebsstraße der Mitteldeutsche Braunkohlengesellschaft mbH, die für eine öffentliche Nutzung durch Individualverkehr und ÖPNV freigegeben ist. Auch für Radfahrer ist dies die **einzige Möglichkeit, den Braunkohletagebau Profen zu queren.**

Trotz der größtenteils festgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit von max. 50 km/h ist diese Straße durch ihren Außerortscharakter, den engen Querschnitt, einem kurvigen Abschnitt und den darauf verkehrenden Busse und LKW **keine attraktive Radroute.** Besonders problematisch für das Thema Radverkehr gestaltet sich auch die daran anschließende **L 191**, welche die „Grüne Magistrale“ mit dem Erholungspark Mondsee und Hohenmölsen bzw. mit Pirkau und Nonnewitz verbindet. Trotz hoher Kfz-Geschwindigkeiten gibt es **aktuell keine Radverkehrsanlage.**



*Radfahrer auf der Grünen Magistrale am Aussichtspunkt Tagebau Profen*

Ein wichtiges **Ziel** der Region sollte es daher sein, die Verbindung zwischen dem **Erholungspark Mondsee** und dem **Bahnhof Profen** für den **Radverkehr sicher nutzbar** zu machen. Damit würde nicht nur eine wichtige Route des **Alltagsradverkehrs** gestärkt, sondern auch ein interessantes Angebot für **Freizeitradler und Touristen** geschaffen. Die Verbindung bietet zusammen mit dem **Elsterradweg** die Möglichkeit der **Erweiterung der Recarbo-Radroute** zu einer attraktiven **Rundroute.**



*Fotomontage: markierte Schutzstreifen auf der Grünen Magistrale*

Neben der Standardlösung - dem **Anbau eines straßenbegleitenden gemeinsamen Geh-/Radweges außerorts** - würde sich vor allem die Grüne Magistrale als eine mögliche Teststrecke zur **Erprobung von Schutzstreifen außerorts** anbieten. Diese sind in Deutschland nach der aktuellen StVO nicht zugelassen, wurden aber im Rahmen eines Forschungsprojektes des Nationalen Radverkehrsplanes erprobt und unter bestimmten Voraussetzungen für durchaus sinnvoll erachtet. (siehe dazu auch Kapitel 3.2) In einigen Nachbarländern Deutschlands, wie z. B. Dänemark und Niederlande, sind Schutzstreifen außerorts bereits länger üblich.

#### **Umsetzung:**

1. Erstellung einer **Machbarkeitsuntersuchung** zur Möglichkeit der Schaffung einer sicheren Radverkehrsanlage zwischen Stadt Hohenmölsen, Mondsee, Bahn-/Bushaltepunkt Profen und Elsterradweg. Das Projekt sollte in enger Abstimmung und Zusammenarbeit von MIBRAG, Gemeinde Elsteraue, Gemeinde Hohenmölsen sowie des Burgenlandkreises und des LSBB angegangen werden.
2. Langfristige Veränderungen durch **Ende des Braunkohleabbaus und Flutung der Restseen Schwerzau und Domsen** bei Variantenuntersuchung berücksichtigen
3. **Finanzierungsmöglichkeiten** evaluieren und Planungen umsetzen



*Beispiel aus dem Landkreis Wittenberg: einseitiger Radfahrstreifen außerorts an B 2 mit Tempo 70*



*Beispiel eines mit Schutzplanke abgetrennten Zweirichtungsweges bei Neukieritzsch an der S 71. Eine solche Lösung bietet sich jedoch nur bei ausreichender Straßenbreite an.*

## 5.6 Vorausschauende Gestaltung der Tagebaufolgelandschaft

Schon über Jahrzehnte hinweg prägt der Braunkohletagebau Profen die Landschaft im Süden von Sachsen-Anhalt. Durch die mittlerweile drei Abbaufelder sind mehrere einst historisch gewachsene Verkehrsverbindungen verschwunden. Nach dem Ende der Auskohlung soll hier eine ökologisch wertvolle und vielseitig nutzbare Landschaft mit den neuen großen Seen Domsen und Schwerzau entstehen.

In der auf sächsischer Seite direkt angrenzende Tagebaufolgelandschaft kann man bereits heute sehen, welche **Potentiale für Freizeit, Naherholung und Tourismus** diese Art von Gewässern bieten.

Tagebau Profen – Im Überblick



Neue Landschaft nach dem Tagebau



Quelle: [www.mibrag.de/de-de/geschaeftsfelder/bergbau/tagebau-profen](http://www.mibrag.de/de-de/geschaeftsfelder/bergbau/tagebau-profen), MIBRAG Tagebau Profen Besucherinformation (Download-PDF)

Nach der Auskohlung des Abbaufeldes Süd/D1 erfolgt zunächst dessen weitere Verkipfung mit Abraummassen aus dem Abbaufeld Domsen. Entsprechend der aktuellen Planungen erfolgt die Endgestaltung der Randböschungen des Abbaufeldes Schwerzau etwa bis Ende 2029. Der Beginn der **Flutung des Schwerzauer Sees ist für 2028/2029 geplant**.

Daher ist es wichtig, die für die Zukunft als sinnvoll erachteten Wegebeziehungen jetzt frühzeitig in die Diskussionen und Planungen zur Wiedernutzbarmachung einzubringen. Dabei sollten neben dem motorisierten Individualverkehr und ÖPNV unbedingt auch Radfahrer und Fußgänger als Nutzergruppen berücksichtigt werden.

Wichtige Verbindungen im Sinne der Radverkehrskonzeption der Montanregion Sachsen-Anhalt Süd sind:



*Hoch frequentierter Weg am Cospudener See mit unterschiedlichsten Nutzergruppen*

- Möglichst umwegarme und leistungsstarke Verbindung Hohenmölsen - Pegau für Kfz- und Radverkehr
- Gut ausgebaute und durchgängige Rundwege um die neuen Seen für Rad- und Fußverkehr sowie weitere Freizeitsportarten; Rundwege miteinander verbunden
- Anbindung der Seerundwege u. a. in Richtung Elsterradweg/Zeitz, Mondsee bzw. Hohenmölsen, Lützen und Werben
- Sinnfällige direkte Anbindungen der Seerundwege an die umliegenden Orte sind bei Planungen vorausschauend zu berücksichtigen

In Bezug auf die Seerundwege sollten folgende Hinweise berücksichtigt werden:

- Ausbaustandard Asphalt (Langlebigkeit, geringer Rollwiderstand, übliche Bauweise an mitteldeutschen Tagebauseen)
- Wegebreiten sind im Rahmen der detaillierten Planungen zu diskutieren. Um Konflikt- und Gefahrensituationen zu vermeiden, wird v.a. in hoch frequentierten Abschnitten eine Breite von mindestens 6,00 m empfohlen, ansonsten 4,00 m.
- Um Asphaltaufbrüche zu vermeiden, ist auf ausreichenden Wurzelschutz beim Wegebau und passende Bepflanzung im Seitenbereich zu achten.



*Wurzelaufbrüche an einem neuen Rundweg im Leipziger Neuseenland*

### Umsetzung:

1. **Intensive und kontinuierliche Abstimmung** mit MIBRAG, Regionalplanung, Landkreisen, Kommunen, Verbänden, Behörden und Bürgern

## 5.7 Saaleradweg als touristisches Highlight

Der Saaleradweg ist über 400 km lang und führt von der Saalequelle im Fichtelgebirge bis zur Mündung in die Elbe bei Barby. Dabei berührt er die Bundesländer Bayern, Thüringen sowie Sachsen-Anhalt und ist Teil der bundesweiten D-Route 11.

Als ein bedeutendes Zugpferd des Radtourismus in der Region sollte der Saaleradweg zu einem **Premiumprodukt** entwickelt werden. Besonders wichtig dabei ist, eine Qualität der Infrastruktur anzubieten, die eine komfortable und störungsfreie Befahrung zulässt.

Ein Instrument zur Steigerung der Vermarktungsfähigkeit ist die ADFC-Zertifizierung zu Qualitätsradrouten. Für den gesamten Verlauf des Saaleradweges sollten 4 bis 5 von möglichen 5 Sternen angestrebt werden. Ein grober Überblick zu den für eine mögliche Zertifizierung anfallenden Kosten findet sich in Kapitel 4.2 *Grobkostenschätzung*.

### Umsetzung:

1. **Saaleradweg e. V.** mit der Geschäftsstelle in Jena als zentrale Koordinierungsstelle weiter **etablieren und unterstützen**
2. **Aktivierung** der entsprechenden **verantwortlichen Akteure und Ansprechpartner** aus Bayern, Thüringen und Sachsen-Anhalt
3. Einheitliche **Zustands- und Schwachstellenanalyse** auf gesamter Strecke durch Befahrung und anschließende regelmäßige Kontrolle (mind. 2 x jährlich)
4. Konkrete Auflistung von **StVO-Konformitätsproblemen, Gefahrenstellen und Mängeln in der Oberflächenqualität** sowie Problemen bzgl. **Wegweisung** und **weiterer touristischer Infrastruktur**
5. **Maßnahmenplan** mit Prioritätenreihung erstellen und in **Kooperation** mit den jeweiligen **Baulastträgern** umsetzen
6. Kommunen und Landkreise bei der Evaluierung und Beantragung von **Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten** unterstützen
7. Langfristige Option einer **Zertifizierung als ADFC-Qualitätsradroute** mit mindestens 4 Sternen gemeinsam mit allen Beteiligten abwägen und ggf. umsetzen



Logo Saaleradweg

## 6. Empfehlungen

1. Um den **Radverkehrsanteil in der Montanregion Sachsen-Anhalt-Süd** nachhaltig zu **steigern**, sind die in diesem Konzept beschriebenen Maßnahmen systematisch umzusetzen.
2. **Radverkehrsförderung als integrierter Ansatz** setzt auf die Bestandteile Netzentwicklung, attraktive Radverkehrsinfrastruktur, Serviceangebote und Öffentlichkeitsarbeit sowie administrative Rahmenbedingungen. Nur durch das Zusammenspiel der einzelnen Aspekte kann Radverkehrsförderung effektiv gelingen.
3. Die **Leitprojekte** sollen als Impulsgeber für sichtbare Erfolge im Bereich der Radverkehrsförderung dienen.
4. Die Förderung des Radverkehrs in der Region ist von **effizienten Arbeitsstrukturen** abhängig:
  - **Schaffung einer Personalstelle** für Radverkehr in den Landkreisen als Ansprechpartner für Gemeinden, Landkreis und private Akteure
  - Dauerhafte und regelmäßige **Fortführung der Arbeitsgruppe Radverkehr**
  - Regelmäßige **Beteiligung der Öffentlichkeit** an Planungsprozessen, welche den Radverkehr berühren
  - Regelmäßige **Kontrollen der Radverkehrsinfrastruktur** unterstützt durch ein entsprechendes Datenbanksystem
5. Die im Rahmen des Konzeptes entwickelte **Strategie** sollte in Abständen **überprüft und angepasst** werden, dazu gehört auch die Aktualisierung des Maßnahmenkatalogs.
6. Für eine gezielte Radverkehrsförderung sollten in den Haushalt der **Kommunen jährlich mind. 10 € pro Einwohnerin und Einwohner** und in den beiden Landkreisen **jährlich mind. 3 € pro Einwohnerin und Einwohner** eingestellt werden.  
*(Finanzierungsempfehlung gemäß Nationaler Radverkehrsplan 2020)*

## 7. Quellen

ADFC: Klassifizierung von ADFC-Qualitätsradrouten, [www.adfc.de/fileadmin/user\\_upload/Expertenbereich/Touristik\\_und\\_Hotellerie/Downloads/Kosten\\_der\\_Klassifizierung\\_zur\\_ADFC-Qualitaetsradroute.pdf](http://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Touristik_und_Hotellerie/Downloads/Kosten_der_Klassifizierung_zur_ADFC-Qualitaetsradroute.pdf), Zugriff 08.10.2018

Bundesagentur für Arbeit: Pendleratlas, Datenstand Juni 2017, <https://statistik.arbeitsagentur.de/Navigation/Statistik/Statistische-Analysen/Interaktive-Visualisierung/Pendleratlas/Pendleratlas-Nav.html>, Zugriff 14.09.2018

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Nationaler Radverkehrsplan 2020. 2012.

CLLD/LEADER-Interessengruppe „Montanregion Sachsen-Anhalt Süd“: Lokale Entwicklungsstrategie 2014 – 2020 für die CLLD / LEADER Interessengruppe Montanregion Sachsen-Anhalt Süd

Deutsches Institut für Urbanistik: Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten des Bundes und der Länder zum Radverkehr. <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/foerderfibel>, Zugriff 28.08.2018

Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung, Mecklenburg-Vorpommern: Schutzstreifen außerorts. 2018.

Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft Freistaat Thüringen: Radroutenplaner Thüringen. <http://radservice.radroutenplaner.thueringen.de/rrp/th/cgi?lang=D>, Zugriff 16.11.2018

Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr Sachsen-Anhalt: Radverkehrsplan des Landes Sachsen-Anhalt (LRVP). 2010

Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr Sachsen-Anhalt: Radverkehrsplan des Landes Sachsen-Anhalt (LRVP). Aktualisierung des Landesradverkehrsnetzes (LRVN). 2011

Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt: Evaluation des Radverkehrsplanes des Landes Sachsen-Anhalt. 2014

Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt: Radwegebedarfspläne. 2016, <https://mlv.sachsen-anhalt.de/themen/radverkehr/radwegebedarfsplaene/>, Zugriff 06.02.2018

Ministerium für Wirtschaft und Arbeit des Landes Sachsen-Anhalt: Tourismus-Studie Sachsen-Anhalt 7. Touristisches Leitsystem in Sachsen-Anhalt. Handlungsempfehlung und Praxisleitfaden. 2005

Ministerium für Wirtschaft und Arbeit des Landes Sachsen-Anhalt: Touristisches Leitsystem in Sachsen-Anhalt „Einheitliche Wegweisung für überregionale Radwege in Sachsen-Anhalt“ (EWR). Entwurf, Stand Februar 2018

## 8. Abkürzungsverzeichnis

ADFC	- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.
AG Rad	- Arbeitsgruppe Radverkehr (Initiierung im Rahmen der Projektbearbeitung)
B+R	- Bike and Ride
ERA	- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
ERW	- Touristische Leitsystem in Sachsen-Anhalt – Einheitliche Wegweisung für überregionale Radwege in Sachsen-Anhalt
FGSV	- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.
FGSV-Nr. 245	- FGSV Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr
FFH	- Flora-Fauna-Habitat
ILEK	- Integriertes ländliches Entwicklungskonzept
Kfz	- Kraftfahrzeug
km	- Kilometer
LAG	- Lokale Aktionsgruppe
LEADER	- Liaison entre actions de développement de l'économie rurale, übersetzt: Verbindung zwischen Aktionen zur Entwicklung der ländlichen Wirtschaft
LSBB	- Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt
LSG	- Landschaftsschutzgebiet
LRVP	- Landesverkehrsplan Sachsen-Anhalt
MDV	- Mitteldeutscher Verkehrsverbund
MIBRAG	- Mitteldeutsche Braunkohlengesellschaft mbH
MIV	- Motorisierter Individualverkehr
NASA	- Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH
NRVP	- Nationaler Radverkehrsplan
NSG	- Naturschutzgebiet
ÖPNV	- Öffentlicher Personennahverkehr
RVA	- Radverkehrsanlage
RVK	- Radverkehrskonzept
SPA	- Special Protection Area
SPNV	- Schienenpersonennahverkehr
StVO	- Straßenverkehrsordnung
TÖB	- Träger öffentlicher Belange
TT-SIB	- Straßeninformationsdatenbank der Firma NOVASIB GmbH (Eingetragenes Warenzeichen)